



# REGIONALE PLANUNGSGEMEINSCHAFT SÜDWESTTHÜRINGEN

Körperschaft des öffentlichen Rechts  
PRÄSIDENT

Regionale Planungsstelle Südwestthüringen  
Behördenzentrum · Hölderlinstraße 1 · 98527 Suhl

Bundesministerium für Verkehr, Bau und  
Stadtentwicklung  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen (Bitte bei Antwortschreiben angeben)

Bad Salzungen  
14.03.2013

## **Stellungnahme der Regionalen Planungsgemeinschaft (RPG) Südwestthüringen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf der Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat am 01.02.2013 unter [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de) die Grundkonzeption, die die Leitlinien für den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 und die zukünftige Infrastrukturentwicklung beinhaltet, für die Beteiligung der Öffentlichkeit vorgelegt. Bis zum 15.03.2013 kann eine Stellungnahme abgegeben werden.

Die RPG Südwestthüringen hat den Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP 2015 geprüft und nimmt wie folgt Stellung:

### **1. Von den in der Grundkonzeption enthaltenen 12 Kernpunkten werden die nachgenannten als besonders wichtig bewertet:**

- Wir wollen Projekte realistischer planen: Die systematische Plausibilitätsprüfung von angemeldeten Projekten und deren Kosten wird gestärkt.
- Alles kommt auf den Prüfstand: Auch Vorhaben des letzten BVWP, die noch nicht begonnen wurden bzw. nicht bis 2015 in Bau gehen, werden erneut bewertet.
- Ein gemeinsames Verständnis für die Infrastruktur ermöglichen: Der BVWP 2015 wird transparent erarbeitet, dokumentiert und diskutiert.

### **2. Zu folgenden Punkten gibt es Verständlichkeitsprobleme:**

- In der Grundkonzeption wird die Orientierung am „Bedarf“ als durchgängiges Prinzip formuliert (einer der Kernpunkte der Grundkonzeption: „Aus- und Neubau müssen streng am Bedarf orientiert sein.“). Der Begriff „Bedarf“ sollte in allen diesen Zusammenhängen ergänzt werden zum Begriff „fachplanerischer Bedarf“ oder „kapazitiver Bedarf“.

Landratsamt Wartburgkreis • Präsident und Landrat Reinhard Krebs o.V.i.A.  
Erzberger Allee 14 • 36433 Bad Salzungen  
Telefon: 03695 / 61 51 00 • Telefax: 03695 / 61 51 99

Regionale Planungsgemeinschaft Südwestthüringen • Regionale Planungsstelle • Behördenzentrum, Hölderlinstraße 1 • 98527 Suhl  
Telefon: 03681 / 73 - 4501 • Telefax: 03681 / 73 - 4502 • E-Mail: [Regionalplanung-sued@tlvwa.thueringen.de](mailto:Regionalplanung-sued@tlvwa.thueringen.de)  
[www.regionalplanung/thueringen.de](http://www.regionalplanung/thueringen.de)

Begründung:

Dass sich der BVWP am Bedarf ausrichtet, ist selbstverständlich. Wesentlich interessanter ist, wie der Bedarf definiert wird. Aus dem Zusammenhang lässt sich erkennen, dass unter dem „Bedarf“ einerseits die Erhaltung der Infrastruktur und andererseits die Beseitigung von Engpässen zusammengefasst werden (siehe Kapitel 3, Seite 6). An anderer Stelle heißt es (Kapitel 3, Seite 9, 1. Aufzählungspunkt): „Das BMVBS verfolgt ebenfalls eine Priorisierung für die Bundesverkehrswegeplanung, wobei auch raumordnerische Kriterien berücksichtigt werden, aber nur ein Aspekt unter mehreren sein werden. Die deutsche Netzplanung stellt die Verkehrsachsen mit hohem Verkehrsaufkommen in den Mittelpunkt und orientiert Ausbauprojekte in erster Linie am Bedarf.“ Nach dieser Aussage begründen raumordnerische Kriterien offensichtlich keinen Bedarf im Sinne des BVWP, während beispielsweise die europäische Kommission den raumordnerischen Bedarf zum Ausgangspunkt ihrer Überlegungen für die Kategorisierung innerhalb des TEN-Netzes macht.<sup>1</sup> Um klarzustellen, welche Art von Bedarf in erster Linie gemeint ist, sollte das Schlagwort „Orientierung am Bedarf“ daher ergänzt und präzisiert werden zur „Orientierung am fachplanerischen / kapazitiven Bedarf“.

- Unter Punkt 4.2.3 sollte dargestellt werden, auf welchem Verkehrsnetz die Analyse der Erreichbarkeitsdefizite und Defizite der Anbindungsqualitäten basieren.

Begründung:

Es wird davon ausgegangen, dass sinnvollerweise wie bei den Engpassanalysen als Basis das „Bezugsfallnetz 2015“ (heutiges Netz sowie Maßnahmen, die bis Ende 2015 fertiggestellt oder in Bau sind) gewählt wurde. Diese Information fehlt jedoch im Kapitel 4.2.3.

**3. Zu Kapitel 4:**

- Unter den Oberzielen von Punkt 4.1.1 sollte auch ein Ziel mit raumentwicklungspolitischem Hintergrund vertreten sein. Folgende Formulierung wird vorgeschlagen: „Angemessene Erreichbarkeit von Zentren der Daseinsvorsorge sowie qualitativ hochwertige Verbindungen zwischen den Zentren“

Begründung:

Zwei Oberziele sprechen die Wirtschaft bzw. die Mobilität als solche an: „Mobilität im Personenverkehr ermöglichen“ sowie „Sicherstellung der Güterversorgung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen“. Flankiert werden sie von weiteren Oberzielen, die den volkswirtschaftlichen Nutzen der zu bauenden Verkehrsinfrastruktur optimieren sollen. Die Aufnahme dieser Oberziele wird ausdrücklich begrüßt.

Folgende unter Punkt 4.1.1 genannten Oberziele können dem übergeordneten Zweck der Stärkung der Volkswirtschaft zugeordnet werden: Ziele zur Gesundheitsvorsorge („Erhöhung der Verkehrssicherheit“, „Reduktion der Emissionen von Schadstoffen“, „Verbesserung der Lebensqualität in Regionen und Städten“), Ziele zum Schutz der Umwelt („Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Klimagasen“, Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft“) bzw. zur Verbesserung der Lebensbedingungen vor Ort („Verbesserung der Lebensqualität in Regionen und Städten“).

Nicht durch ein Oberziel repräsentiert ist dagegen der raumentwicklungspolitische Bereich. Raumentwicklungspolitischen Zielen wird nur der Status einer abgeleiteten Zielstellung zugemessen (siehe Tabelle 2, Seite 20). Das ist nicht nachvollziehbar. Raumentwicklungspolitische Verteilungs- und Entwicklungsziele leiten sich nicht aus der Verkehrsplanung ab, sondern aus dem Raumordnungsgesetz (ROG § 2), dem Europäischen Raumentwicklungskonzept (EUREK) und den Beschlüssen der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO). In der Grundkonzeption selbst ist die Rede davon, dass der BVWP 2015 „einen Beitrag zu den Verteilungs- und Entwicklungszielen der Raumordnung“ leisten soll (S. 21). An anderer Stelle heißt es allerdings, dass „der Großteil der Regionen bzw. Oberzentren aus heutiger Sicht aber über Erreichbarkeiten und Verbindungen von sehr guter bis guter Qualität verfügen“, weswegen „die raumordnerischen Gesichtspunkte an sich kein generell übergeordne-

<sup>1</sup> Grundkonzeption zum Bundesverkehrswegeplan 2015, Kapitel 3, Seite 9, 1. Aufzählungspunkt

tes Priorisierungskriterium darstellen“ (S. 33). Dem wird ausdrücklich widersprochen: *Ers- tens gibt es weiterhin Teilräume mit erheblichen Erreichbarkeitsdefiziten (siehe Abb. 5, S. 32) und zweitens ist eine umfassende Bewertung der Erreichbarkeits- und Verbindungs- qualitäten zum jetzigen Zeitpunkt noch gar nicht möglich (siehe die Ausführungen unten zu Punkt 4.3).*

*Doch nicht nur die Verkehrswegeplanung kann einen Beitrag zur Umsetzung raumentwick- lungspolitischer Vorstellungen leisten, auch umgekehrt ist dies der Fall: Beim Bau von Ver- kehrsinfrastruktur steigt die Effizienz, wenn sie sich an den raumordnerisch definierten Zen- tren und Achsen orientiert. Schließlich ist „Mobilität im Personenverkehr“ kein Selbstzweck, sondern es werden damit hauptsächlich folgende Zwecke verfolgt: Arbeit / Erreichen der Ar- beitsstelle, Versorgung und Freizeit.*

*Zielpunkte des Personenverkehrs sind damit überwiegend Einrichtungen, für die die Raum- ordnung die Bündelung in Zentralen Orten anstrebt: Zentrale Orte sind Arbeitsplatzschwer- punkte, sie sollen die ihrer Stufe entsprechenden Einrichtungen der Daseinsvorsorge vor- halten und sie bündeln sportliche und kulturelle Einrichtungen. Das Oberziel „Mobilität im Personenverkehr ermöglichen“ kann also bei begrenzten finanziellen Mitteln effizient umge- setzt werden, indem man sich am raumordnerischen Zentrale-Orte-Konzept sowie den dar- aus abgeleiteten Funktionalen Verkehrsnetzen orientiert. Die Funktionalen Verkehrsnetze bilden alle wichtigen Verbindungen zwischen den Metropolregionen und den Zentralen Or- ten ab, also alle diejenigen Verbindungen, die für die Zwecke Arbeit / Erreichen der Arbeits- stelle, Versorgung und Freizeit am wichtigsten sind.*

*Methodisch umsetzen ließe sich eine stärkere Einbindung raumentwicklungspolitischer Ziele problemlos. Bislang können nach dem Entwurf der Grundkonzeption raumentwicklungspoli- tische Gesichtspunkte nur bei solchen Maßnahmen in die Betrachtung mit einfließen, die über ein schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) verfügen (Abbildung 16, Seite 65). Aber auch bei einem höheren NKV wiegen Maßnahmen, die raumentwicklungspolitische Vorstellungen umsetzen, mehr als diejenigen Maßnahmen, die zwar dasselbe NKV aufwei- sen, aber keinen zusätzlichen raumentwicklungspolitischen Nutzen aufweisen. Maßnahmen ohne oder mit geringerem raumentwicklungspolitischem Nutzen sollten daher ein höheres NKV aufweisen müssen, um dieselbe Priorität zugemessen zu bekommen wie Maßnahmen mit raumentwicklungspolitischem Nutzen (dabei sei betont, dass auch letztere Maßnahmen nur dann priorisiert werden sollten, wenn sie aus demographischer Sicht vertretbar sind). Der volkswirtschaftliche Nutzen könnte so nochmals optimiert werden.*

*Abschließend betrachtet, ist nicht nachvollziehbar, weshalb es Oberziele zur Gesundheits- vorsorge, zum Umweltschutz und zur Verbesserung städtebaulicher Situationen gibt – nicht aber zur Raumentwicklung. Es wäre auch keinesfalls außergewöhnlich, raumentwicklungs- politische Ziele stärker zu berücksichtigen. Die europäische Kommission beispielsweise setzt in ihrem Transeuropäischen Verkehrsnetz die Prioritäten primär aus raumordnerischer Sicht (S. 9, Punkt 1). So weit müsste man in der Bundesverkehrswegeplanung gar nicht ge- hen. Statt die Raumentwicklung über die fachplanerischen, kapazitativen Überlegungen zu stellen, würde es ausreichen, beide Hand in Hand gehen zu lassen.*

- Der Punkt 4.2.3 „Erreichbarkeiten und Anbindungsqualitäten“ muss um Aussagen zur Situa- tion im Schienenverkehr ergänzt werden.

Begründung:

*Bislang wird nur dargestellt, wie Erreichbarkeits- und Anbindungsdefizite im Bereich Stra- ßenverkehr ermittelt werden sollen, und es werden auch nur Ergebnisse für den motorisier- ten Individualverkehr (MIV) präsentiert. Es ist unverständlich, weshalb Aussagen zum Schienenverkehr vollkommen fehlen. Erwähnung finden nur IC-Bahnhöfe, deren Erreichbar- keit aber aus der Sicht des MIV beurteilt wird.*

- Die unter Punkt 4.3 getroffene Aussage, dass „der Großteil der Regionen bzw. Oberzentren aus heutiger Sicht aber über Erreichbarkeiten und Verbindungen von sehr guter bis guter Qualität verfügen“, ist zu streichen.

Begründung:

Die genannte Aussage kann auf der Basis der bisherigen Untersuchungen nicht getroffen werden. So wurden erstens offensichtlich nur Untersuchungen zu Erreichbarkeits- und Anbindungsdefiziten im motorisierten Individualverkehr herangezogen. Jedenfalls finden sich in der Grundkonzeption keine Hinweise auf Untersuchungen zum Schienenverkehr, und es werden auch keine Ergebnisse für den Straßengüterverkehr präsentiert. Rückschlüsse auf die Qualität der Erreichbarkeiten und Verbindungen insgesamt zu ziehen, ist damit nicht möglich.

Zweitens basieren die Analysen „zunächst auf der theoretischen Überlegung, ob grundsätzlich qualitativ hochwertige Anbindungen oder Verbindungen bestehen. Sie berücksichtigen bei der Bewertung der Qualität aber noch keine staubedingten Reisezeitverlängerungen, die gerade in hoch belasteten Verkehrsregionen zu deutlichen Minderungen der theoretischen Qualität führen können“ (S. 33). Wenn aber die tatsächlichen Reisezeiten und also die tatsächlichen Erreichbarkeits- und Anbindungsqualitäten noch gar nicht bekannt sind, wie sollen sie dann jetzt schon bewertet werden?

#### 4. Zu Kapitel 5:

- Die Verkehrsprognose sollte – zumindest für die Teilräume mit deutlichen Bevölkerungsrückgängen – eine Sensitivitätsanalyse enthalten, in der das Infrastrukturnetz 2015 als Grundlage für die Verkehrsprognose herangezogen wird.

##### Begründung:

Punkt 5.4.1. der Grundkonzeption: Aus der Veröffentlichung „Sozio-ökonomische und verkehrspolitische Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose“ geht ergänzend zur Grundkonzeption hervor, bei der Verkehrsprognose für den Verkehrsträger Straße werde unterstellt, dass bis zum Jahr 2030 alle gemäß BVWP 2003 im Vordringlichen und Weiteren Bedarf enthaltenen Straßenbaumaßnahmen umgesetzt sein werden. Diese Annahme komme, so die Autoren, der Realität des Jahres 2030 mit Sicherheit näher, als wenn man das derzeitige Netz heranziehen würde - einschließlich aller Maßnahmen, die bis 2015 in Bau gehen.<sup>2</sup> Diese Feststellung dürfte so pauschal nicht zutreffen. Sowohl die Verkehrsprognose zum BVWP 2003 als auch die Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025, die der Bedarfsplanüberprüfung zugrunde gelegt wurde, waren (zu) hoch angesetzt. So heißt es in einer vom Verkehrsministerium in Auftrag gegebenen Studie: „Die für das BMVBS erstellte Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen schätzte alle verkehrserzeugenden Parameter im Vergleich mit den anderen Prognosen am höchsten ein, sodass im Ergebnis auch die Verkehrsleistungen sowohl des Personen- als auch des Güterverkehrs am höchsten liegen.“<sup>3</sup> Im neuen BVWP soll mehr Geld für die Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur veranschlagt werden, gleichzeitig sollen Neu- und Ausbaumaßnahmen auf hoch belastete Regionen konzentriert werden. Insbesondere in den vom demographischen Wandel besonders betroffenen Regionen wird es daher einige Maßnahmen aus dem BVWP 2003 geben, die in den neuen BVWP nicht mehr Eingang finden werden. In diesen Regionen wird das bis 2015 vorhandene Netz der Realität von 2030 sicherlich näher kommen als ein Netz, das die Realisierung aller bisher vorgesehenen Maßnahmen unterstellt.

- Der Passus, in dem es heißt, dass der mit Abstand größte "Treiber" der Verkehrsentwicklung die Entwicklung der Wirtschaft sei, sollte gestrichen werden.

##### Begründung:

Für den Güterverkehr mag das zutreffen. Beim Personenverkehr erscheint eine solche Feststellung jedoch fraglich: Für den BVWP wird angenommen, dass der Personenverkehr

<sup>2</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Auftraggeber): Sozio-ökonomische und verkehrspolitische Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose – Zusammenfassende Darstellung, Januar 2013, S. 11

<sup>3</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Auftraggeber): Sozio-ökonomische und verkehrspolitische Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose – Zusammenfassende Darstellung, Januar 2013, S. 13

vor allem von den zur Verfügung stehenden Einkommen abhängt.<sup>4</sup> Der Einfluss der Demographie wird dagegen in zwei Punkten möglicherweise unterbewertet:

1. *Der Rückgang der Bevölkerung: Diejenigen Einwohner, die nicht mehr da sind, können auch keinen Verkehr mehr erzeugen. Zwar ergibt sich in Gebieten mit hohen Bevölkerungsrückgängen meistens gleichzeitig eine gegenläufige Entwicklung, indem sich für die verbleibende Bevölkerung die Wege in die ausgedünnten Zentren verlängern. Doch werden dadurch die Effekte durch eine deutlich sinkende Bevölkerungszahl nicht kompensiert.*
2. *Die Alterung der Bevölkerung: Dieser Gesichtspunkt darf ebenfalls nicht vernachlässigt werden. Laut der Studie Mobilität in Deutschland legen die 30 bis 49jährigen im Durchschnitt (unabhängig vom Verkehrsmittel betrachtet) pro Tag die weitesten Strecken zurück – hauptsächlich verursacht durch das Pendeln zur Arbeitsstelle. Mit etwa 60 Jahren flachen die Mobilitätskurven kontinuierlich ab.<sup>5</sup> Auch die Alterung der Bevölkerung mindert also das Verkehrsaufkommen.*

*In Thüringen wird nach der 12. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung die Bevölkerung, ausgehend vom Basisjahr 2009, um 18% bis 2030 zurückgehen. Gleichzeitig werden die über 65jährigen mehr als 35% der Bevölkerung stellen. Es ist schwer vorstellbar, dass in den Gebieten, die vom demographischen Wandel bislang und künftig stark betroffen sind, die Höhe der verfügbaren Einkommen einen größeren Einfluss auf die künftigen Verkehrsmengen haben soll als die demographischen Faktoren. Auch in der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2004 ist von „Räumen mit stärkeren, demografisch bedingten Verkehrsreduktionen“<sup>6</sup> die Rede. Letztlich wird auch im BVWP dieser große Einfluss der Demographie gesehen. Schließlich werden diesbezügliche Risikobetrachtungen vorgesehen (S. 58).*

## 5. Zu Kapitel 6:

- Der Passus „Raumordnerische Effekte werden in weiten Teilen in der Nutzen-Kosten-Analyse bewertet. Vorteile, beispielsweise aus verbesserten Erreichbarkeiten sind somit im NKV enthalten (s. Kapitel 4.2.3).“ auf Seite 67 ist zu streichen.

### Begründung:

*In der Grundkonzeption wird offensichtlich unterstellt, dass mit jedem Projekt automatisch ein raumentwicklungspolitischer Nutzen (in Form von Erreichbarkeitsverbesserungen bzw. Verbesserungen der Verbindungsqualitäten) erzielt wird, gleichgültig auf welchem Infrastrukturabschnitt das Projekt angesiedelt ist. Der Grund dafür liegt wahrscheinlich an der in der Grundkonzeption vertretenen Auffassung, dass „der Großteil der Regionen bzw. Oberzentren aus heutiger Sicht [...] über Erreichbarkeiten und Verbindungen von sehr guter bis guter Qualität verfügen“, weswegen „die raumordnerischen Gesichtspunkte an sich kein generell übergeordnetes Priorisierungskriterium darstellen“ (S. 33). Dem muss widersprochen werden: Erstens ist eine umfassende Bewertung der Erreichbarkeits- und Verbindungsqualitäten zum jetzigen Zeitpunkt noch gar nicht möglich (siehe die Ausführungen oben zu Punkt 4.3) und zweitens gibt es weiterhin Teilräume mit erheblichen Erreichbarkeitsdefiziten (siehe Abb. 5, S. 32). Ein sinnvoller Beitrag zur Umsetzung von raumentwicklungspolitischen Zielsetzungen wird daher nur auf solchen Infrastrukturabschnitten geleistet, die raumordnerisch von Bedeutung sind und gleichzeitig Defizite aufweisen. Danach wird aber in der Nutzen-Kosten-Analyse nicht unterschieden.*

*Desgleichen bringen nicht alle Projekte, die raumentwicklungspolitische Zielsetzungen umsetzen, denselben raumentwicklungspolitischen Nutzen. Dieser Nutzen definiert sich nach der raumordnerischen Bedeutung der Verbindung einerseits und der Größe des Erreichbar-*

<sup>4</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Auftraggeber): Sozio-ökonomische und verkehrspolitische Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose – Zusammenfassende Darstellung, Januar 2013, S. 13

<sup>5</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Auftraggeber): Mobilität in Deutschland 2008 – Ergebnisbericht, S. 74; siehe auch Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Auftraggeber): Zukunft von Mobilität und Verkehr, November 2011, S. 19

<sup>6</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Auftraggeber): Verkehrliche Überprüfung der Straßenbauprojekte im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 – Ergebnisbericht, August 2010, S. 29

keits- oder Verbindungsdefizits andererseits. Beides findet in die Nutzen-Kosten-Analyse keinen Eingang. Methodisch kann deswegen die Nutzen-Kosten-Analyse gar keine Bewertung der raumordnerischen Effekte enthalten.

- Methodisch sollte im Zuge der Priorisierung von Projekten die raumordnerische Bedeutung bei allen Projekten in die Bewertung einfließen, nicht nur bei Projekten mit niedrigem Nutzen-Kosten-Verhältnis im Vordringlichen Bedarf.

Begründung:

Bislang können nach dem Entwurf der Grundkonzeption raumentwicklungspolitische Gesichtspunkte nur bei solchen Maßnahmen in die Betrachtung mit einfließen, die über ein schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) verfügen (Abbildung 16, S.65 sowie S.68 f). Verkehrsplanung ist ein wichtiges Instrument zur Entwicklung des Raumes und damit der Raumordnungspolitik. Deshalb muss die raumordnerische Bedeutung bei allen Projekten ein Bewertungskriterium sein. Das bedeutet, dass auch bei einem höheren NKV Maßnahmen, die raumentwicklungspolitische Vorstellungen umsetzen, mehr wiegen als Maßnahmen, die zwar dasselbe NKV aufweisen, aber keinen zusätzlichen raumentwicklungspolitischen Nutzen aufweisen. Maßnahmen ohne oder mit geringerem raumentwicklungspolitischen Nutzen müssen daher ein höheres NKV aufweisen, um dieselbe Priorität zugemessen zu bekommen wie Maßnahmen mit (größerem) raumentwicklungspolitischem Nutzen. Das würde auch alle Projekte betreffen, für die eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf Plus in Frage kommt (dabei sei betont, dass auch letztere Maßnahmen nur dann priorisiert werden sollten, wenn sie aus demographischer Sicht vertretbar sind). Der volkswirtschaftliche Nutzen könnte so nochmals optimiert werden (siehe auch die Ausführungen zu Punkt 4.1.1).

- Die Schaffung einer neuen Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB\*)“ ist kritisch zu bewerten.

Begründung:

Innerhalb des Weiteren Bedarfs ist zukünftig eine neue Kategorie vorgesehen, die es ermöglicht, dass bei Projekten mit dieser Einstufung die Planung durch die Länder begonnen oder weiter betrieben werden kann (S. 69 f).

Diese Kategorie macht nur dann Sinn, wenn für derartige Projekte von Bundesländern auch eine realistische Umsetzungsperspektive (nach entsprechender bedarfsbezogener Prüfung) gegeben ist. Ausgehend vom Entwurf der Grundkonzeption ist der Schluss naheliegend, dass es sich hierbei nur um eine Scheinoption handelt, denn schließlich wird ausgeführt, dass „bei Fortschreibung der derzeitigen Finanzierungslinie die Mittel nicht einmal zur Umsetzung der VB+-Vorhaben ausreichen würden“ (S. 73).

Damit wird eine Erwartungshaltung bei den Bundesländern geschaffen, die so nicht erfüllt werden kann, aber andererseits wertvolle Planungsressourcen binden würde.

- Die Träger der Regionalplanung sind in die Beteiligungsschritte, in denen die Verbände beteiligt werden, mit einzubeziehen.

Begründung:

Die Regionalplanung gehört zu denjenigen Institutionen in Deutschland, die sich laufend mit verkehrsplanerischen Gesichtspunkten beschäftigen. Es ist daher nicht nachvollziehbar, weshalb sie nicht beteiligt wird, wenn Wissenschaftler, Länder, Verbände u. a. gehört werden (S. 50).

Gleichzeitig ist die Regionalplanung diejenige Ebene, auf der der BVWP zu wesentlichen Teilen räumlich umgesetzt wird. In den Regionalplänen werden für die Vorhaben aus dem BVWP textliche Ziele und Grundsätze der Raumordnung bestimmt, so dass sie sich gegenüber konkurrierenden Planungen, Raumnutzungen und -funktionen durchsetzen können. Häufig werden auch zeichnerische Ziele und Grundsätze der Raumordnung bezüglich der Freihaltung von Trassen oder Korridoren für diese Verkehrsprojekte bestimmt.

**Krebs**  
Präsident  
Landrat