

**Bericht**  
**zur Gemeinsamen Konferenz**  
**der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS)**  
**am 16./17. Oktober 2013 in Berlin und der**  
**VMK am 6./7. November 2013 in Suhl**

**TOP 4.9 /  
TOP 4.6**

**Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in  
Deutschland 2013 (MKRO-Beschluss vom 03.06.2013)**

---

## **I. Sachverhalt**

Die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) hat am 03. Juni 2013 den Entwurf der Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland 2013 vorgelegt und einen breiten öffentlichen und fachöffentlichen Diskussionsprozess eingeleitet. Im Rahmen des ersten Schrittes der Einbindung der Fachöffentlichkeit wurden u.a. alle Ministerkonferenzen um Stellungnahme gebeten. Als zweiter Schritt ist Ende 2013/Anfang 2014 eine internetbasierte Konsultation der breiten Öffentlichkeit vorgesehen.

Der Entwurf der Leitbilder ist in drei große Kapitel (drei Leitbilder) gegliedert, die wiederum jeweils durch mehrere Handlungsansätze ergänzt werden. Die drei Leitbilder sind:

- Wettbewerbsfähigkeit stärken
- Daseinsvorsorge sichern
- Raumnutzung steuern.

Der Verkehrsbereich ist in allen drei Kapiteln bzw. Leitbildern angesprochen. Schwerpunktmäßig werden Verkehrsthemen in den folgenden Handlungsansätzen behandelt:

- Ziff. 1.5 Infrastrukturanbindung und Mobilität sichern
- Ziff. 2.4 Erreichbarkeit sichern
- Ziff. 3.1 Räumliche Nutzungskonflikte minimieren
- Ziff. 3.4 Flächenneuanspruchnahme reduzieren

## II. Bewertung

Die Leitbilder stellen zur Diskussion, wie angesichts des demografischen Wandels und des Ziels der Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse die Infrastrukturen nachhaltig gesichert werden können und wie räumliche Nutzungskonflikte möglichst verringert werden können. Der Anstoß der Diskussion zu diesen Themen ist grundsätzlich zu begrüßen. Das Papier ist dabei mit den drei Leitbildern klar strukturiert und zeigt in komprimierter Form die zentralen Herausforderungen und möglichen Handlungsansätze für die Zukunft auf. Der Entwurf bietet eine geeignete Grundlage für den in Gang gesetzten breit angelegten öffentlichen Konsultationsprozess.

### 1. Leitbild 1: Wettbewerbsfähigkeit stärken

Den Aussagen zur Verkehrsinfrastruktur in Kapitel 1.5 „Infrastrukturanbindung und Mobilität sichern“ kann grundsätzlich zugestimmt werden.

Die Verkehrsministerkonferenz hat bereits in der Vergangenheit auf die herausragende Bedeutung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger und für die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland hingewiesen (s. Beschluss zu TOP 4.4 der Verkehrsministerkonferenz am 10./11.4.2013). Dabei ist es dringend notwendig, einerseits den Instandhaltungsrückstand bei allen Verkehrsträgern zu beseitigen und andererseits auch Engpässe in der verkehrlichen Infrastruktur zu beheben. Dabei stellen insbesondere die Optimierung von Schnittstellen und Knotenpunkten der Verkehrsträger untereinander sowie die Erhöhung der Attraktivität und Effektivität von öffentlichen Verkehrsmitteln eine zentrale Herausforderung dar. Neben dem Ausbau der großräumigen Infrastruktur mit den Korridoren und Knotenpunkten des Transeuropäischen Verkehrsnetzes wird auch der Erschließung der Fläche eine entscheidende Rolle zukommen, um Mobilität in allen Teilräumen sicherzustellen. Metropolregionen als Knotenpunkte müssen entsprechend mit den zugehörigen Teilräumen verflochten werden. Dies gilt nicht nur für die Beseitigung von Engpässen im Güterverkehr (Leitbildentwurf S. 10 oben), sondern in gleichem Maße für die Weiterentwicklung des Personenverkehrs.

Die demographische Entwicklung hat dabei erheblichen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung und den verkehrspolitischen Handlungsbedarf. Die mit der Bevölkerungsentwicklung verbundene Änderung der Siedlungsstruktur wird zu unterschiedlichen Verkehrsentwicklungen in verschiedenen Teilräumen führen. So ist die notwendige Infrastruktur anforderungsgerecht weiterzuentwickeln. Soweit im Leitbildentwurf Rückbauprozesse angesprochen werden (z.B. Leitbildentwurf S. 3), sind diese aus verkehrlicher Sicht dann kritisch zu sehen, wenn damit Teilräume auch bei schrumpfender Bevölkerung bzw. sich ändernder Bevölkerungsstruktur vom Verkehr abgehängt werden.

Für den Erhalt und den notwendigen Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur sind die erforderlichen Finanzmittel bereitzustellen (s. Beschluss zu TOP 4.4 der Verkehrsministerkonferenz am 10./11.04.2013). Im Sinne der Daseinsvorsorge kann nur eine bedarfsgerechte Verkehrsinfrastrukturfinanzierung dem Substanzverlust entgegenwirken und die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen und Teilräume sichern.

## **2. Leitbild 2: Daseinsvorsorge sichern**

Unter Leitbild 2 (Ziff. 2.4 Erreichbarkeit sichern) wird auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Qualität der öffentlichen Verkehrsangebote zu erhalten und ggf. zu verbessern. Richtigerweise wird das Erfordernis von alternativen Angebotsformen sowie –modellen, die an die regionalen Gegebenheiten und die Nachfragestruktur angepasst werden müssen, betont. Gerade bei den Angeboten des ÖPNV muss auf die Verschiebung der Altersstrukturen (z.B. mehr mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, sinkende Schülerzahlen) flexibel und regional unterschiedlich reagiert werden.

## **3. Leitbild 3: Raumnutzung steuern**

Der Aspekt in Ziff. 3.1 (Räumliche Nutzungskonflikte minimieren), der die Verbesserung der Kommunikation und Partizipation betrifft, wird bei der Planung von Infrastrukturprojekten in Zukunft weiter in den Fokus rücken. Nur wenn Interessenkonflikte frühzeitig minimiert werden und die Bevölkerung frühzeitig informiert und in die Planungen einbezogen wird, wird es gelingen, Großprojekte konfliktarm zu realisieren. Gerade bei verkehrlichen Großprojekten kann das Raumordnungsverfahren frühzeitig zur Konfliktvermittlung und –klärung beitragen.

Der prognostizierte Verkehrszuwachs bei allen Verkehrsträgern macht eine bedarfsgerechte Anpassung der Verkehrsinfrastruktur erforderlich. Es wird zugestimmt, dass dabei verstärkt Maßnahmen und Instrumente entwickelt werden müssen, um Flächenneuanspruchnahme (Kapitel 3.4) zu reduzieren. Die Verkehrsministerkonferenz hat allerdings bereits in ihrem Beschluss zu TOP 4.3 der Verkehrsministerkonferenz am 14./15.04.2010 darauf hingewiesen, dass die Instrumente zur Verminderung der Flächenneuanspruchnahme anwenderfreundlich sein müssen, um Gemeinden und Investoren nicht zu überfordern. Dabei ist als entlastender Faktor aber stets in Rechnung zu stellen, dass Maßnahmen zur sparsamen Flächennutzung in der Regel zu niedrigeren Folgekosten führen, etwa dadurch, dass vorhandene Infrastruktur besser ausgelastet wird.

### **III. Weiteres Vorgehen**

Es wird vorgeschlagen, den vorliegenden Bericht als Stellungnahme für das Konsultationsverfahren der Ministerkonferenz für Raumordnung zu übermitteln. Den Ländern bleibt es insoweit unbenommen, eigene detailliertere Stellungnahmen innerhalb des Konsultationsverfahrens abzugeben, um die jeweiligen länderspezifischen Interessen und Gegebenheiten einbringen zu können.