

Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen (IMeG)
c/o Regionalverband Mittlerer Oberrhein
Baumeisterstr. 2 76137 Karlsruhe

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Stichwort "BVWP 2030"

Datum	Unser Zeichen	Ihre Nachricht vom	Ihr Zeichen
2.05.2016	2.5.213/6.6.1.107		

Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Gelegenheit zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) Stellung nehmen zu können.

Metropolitane Grenzregionen leisten einen wesentlichen Beitrag zur territorialen Kohäsion und Kooperation in Europa und treiben als Motoren die wirtschaftliche, gesellschaftliche und soziale Entwicklung in den europäischen Grenzregionen voran. Der **Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen (IMeG)** möchte den Blick auf die spezifischen Potenziale dieser Grenzregionen lenken. Gleichzeitig will der Initiativkreis Impulse setzen, um die grenzüberschreitende Regionalentwicklung im Sinne der territorialen Kohäsion zu fördern. Mitglieder des Initiativkreises sind das Saarland, die Städteregion Aachen sowie die Regionalverbände Mittlerer Oberrhein, Südlicher Oberrhein, Hochrhein-Bodensee und Bodensee-Oberschwaben.

Zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP 2030) gibt der **Initiativkreis** folgende **Stellungnahme** ab:

Die Entwicklung intermodaler Verkehrsketten und fortschrittlicher Verkehrsmanagementsysteme ist in den Grenzregionen durch schlecht vernetzte Infrastrukturen und nach wie vor bestehende Systembrüche an den nationalen Grenzen besonders schwierig. Der Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen (IMeG) begrüßt darum den Ansatz **Erhaltung vor Neubau** und das besondere Gewicht von Engpassbeseitigungen, Lückenschlüssen und Verbesserungen der Zuverlässigkeit im vorliegenden Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030.

Mit Beschluss vom 9.03.2016 hat die 41. Ministerkonferenz für Raumordnung die neuen Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland beschlossen. Hierin sind, als neue Raumkategorie, die Metropolitanen Grenzregionen enthalten. Der Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen hat in den letzten Jahren in verschiedenen Modellvorhaben und Studien Grundlagen zur Charakterisierung dieser Raumkategorie erarbeitet. Dabei wurde die Verbesserung der verkehrlichen Anbindung der Metropolitanen Grenzregionen als eines der zentralen Handlungsfelder identifiziert.

Die Raumkategorie "Metropolitane Grenzregion" ist durch sich grenzüberschreitend komplementär ergänzende Metropolfunktionen gekennzeichnet. Als Motoren für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit bergen die Metropolitanen Grenzregionen zusätzliche Potenziale, die durch Abbau der historisch bedingten Hemmnisse an den innereuropäischen Grenzen und die regionale Kooperation freigesetzt werden können. Sie tragen damit sowohl zur nationalen Wettbewerbsfähigkeit als auch zur europäischen Kohäsionspolitik bei.

Für die nationalen und das europäische Infrastruktursystem nehmen die Metropolitanen Grenzregionen dabei eine essentielle Scharnierfunktion wahr. Engpässe oder Lücken in der grenzüberschreitenden Verknüpfung der nationalen Verkehrssysteme behindern diese Scharnierfunktion und die Realisierung der großräumigen europäischen Verkehrskorridore in besonderem Maße. Darüber hinaus erschweren sie die Erschließung von Synergiepotenzialen für die Entwicklung der Metropolitanen Grenzregionen und die Ablösung historisch bedingter Doppelstrukturen durch komplementäre, zukunftsorientierte Funktionsteilungen. Infrastrukturmaßnahmen in den Metropolitanen Grenzregionen haben insofern eine nationale, eine nationalstaatsübergreifende und häufig zusätzlich auch eine europäische Dimension.

Der Initiativkreis fordert darum, dass zukünftig im Bewertungsmodul Raumordnung als zusätzliches Positivkriterium die Behebung einer Lücke bzw. eines Engpasses im grenzüberschreitenden Infrastruktursystem einer Metropolitanen Grenzregion eingeführt wird.

Da die fortgeschriebenen Leitbilder erst nach Fertigstellung der Raumwirksamkeitsanalyse für die aktuelle Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes beschlossen wurden, scheint es nicht zielführend, diese Ergänzung des Bewertungsmoduls noch für das laufende Verfahren umzusetzen. Sie sollte jedoch spätestens für die nächste Bedarfsplanüberprüfung zur Anwendung kommen.

Zudem sollte im Wege der Einzelfallentscheidung für folgende **Projekte** eine entsprechende Priorisierung in den aktuellen Entwurf **aufgenommen** werden:

- Trinationale Metropolregion Oberrhein: Appenweierer Kurve
- Europäischer Verflechtungsraum Bodensee: Durchgehend elektrifiziertes Bahnsystem am Bodenseeufer (Lückenschluss und partieller Ausbau Bodenseegürtelbahn)

Weiter bezieht die Raumwirksamkeitsanalyse in der Analyse der An- und Verbindungsqualitäten die neue Raumkategorie der Metropolitanen Grenzregionen noch nicht mit ein. Für die Verbindungen zwischen den Metropolregionen wird auf die Metropolregionen nach den bisherigen Leitbildern der Raumentwicklung, für die Nachbarstaaten auf die städtischen Knoten des Kernnetzes nach der TEN-V Richtlinie abgestellt. Um mit der fachplanerischen

Raumwirksamkeitsanalyse für die Bundesverkehrswegeplanung an die Leitbilder der Raumentwicklung anknüpfen zu können, müsste das Knotenkonzept insofern angepasst und die Kerne der Metropolitanen Grenzregionen nach dem Leitbild *Wettbewerbsfähigkeit* der Leitbilder 2016 zukünftig mit berücksichtigt werden.

Die polyzentrische Struktur der Metropolitanen Grenzregionen könnte dabei beispielsweise in der Form abgebildet werden, dass für die Analyse der Verbindungen zwischen den Metropolregionen diejenigen metropolitanen Kerne der Metropolitanen Grenzregionen herangezogen werden, die als *Außenknoten* der polyzentrischen Metropolregionen deren Vernetzungsfunktion tragen: Aachen, Maastricht, Liège, Trier, Metz, Saarbrücken, Karlsruhe, Straßburg, Basel.

Die derzeitige Zuordnung der Oberzentren in den IMeG-Regionen nach Köln (Raum Aachen), Mannheim (Großregion) und Stuttgart (Oberrhein, Bodenseeraum) bildet weder die tatsächlichen metropolitanen Funktionsräume, die die Metropolitanen Grenzregionen umfassen, noch die in den neuen Leitbildern der Raumentwicklung enthaltenen Entwicklungsvorstellungen für die Metropolitanen Grenzregionen adäquat ab. Sie wird darum vom Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen abgelehnt.

Zu den Vorschlägen zur Fortentwicklung der Methodik der Raumwirksamkeitsanalyse bietet der Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen seine Zusammenarbeit an.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Gerd Hager
Sprecher des IMeG

Anlage