



Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015

bedarfsgerecht – transparent – herausfordernd

–Kurzfassung–

Einführung

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist das Rückgrat eines starken und dynamischen Wirtschaftsstandortes Deutschland sowie zentrale Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung. Sie schafft die Grundlage für eine nachhaltige Mobilität von Menschen und Gütern mit besserer Erreichbarkeit und höherer Lebensqualität. Investitionen in Verkehrsinfrastruktur müssen dorthin gelenkt werden, wo sie den größten Nutzen für Bürgerinnen und Bürger sowie für die Wirtschaft versprechen. Wichtigstes Steuerungsinstrument ist in diesem Zusammenhang der Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Darin wird auf Basis von Verkehrs- und Erhaltungsbedarfsprognosen sowie ökonomischen, ökologischen und raumordnerischen Bewertungsverfahren der zukünftige Bedarf an Verkehrsinfrastruktur ermittelt.

Aufgrund sich ändernder politischer und verkehrlicher Rahmenbedingungen sind die Instrumente der Bundesverkehrswegeplanung kontinuierlich zu überprüfen und weiterzuentwickeln. Bis zum Jahr 2015 soll daher ein neuer Bundesverkehrswegeplan erarbeitet werden. Ziel ist es, ein realistisches und finanzierbares Gesamtkonzept für die künftige Infrastruktur aufzustellen.

Mit der Grundkonzeption legt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Leitlinien für den neuen BVWP fest und gibt Antwort auf wichtige Fragen der zukünftigen Infrastrukturpolitik. Dabei werden in der Grundkonzeption noch keine konkreten Infrastrukturmaßnahmen benannt, sondern die Grundsätze geschaffen.

Wichtigste Herausforderung der künftigen Infrastrukturpolitik ist die Priorisierung von Investitionen. Hier geht es um die Auswahl der Projekte und die Festlegung der Reihenfolge ihrer Realisierung. Vor dem Hintergrund immer enger werdender finanzieller Spielräume kommt einer bedarfsgerechten Schwerpunktsetzung besondere Bedeutung zu. Die Grundkonzeption steckt dafür zunächst die **Ziele** des neuen BVWP 2015 ab: Wo wollen wir hin? Ausgehend davon werden die Verkehrsnetze des Bundes bezüglich dieser Ziele auf ihren **Zustand** und mögliche Mängel untersucht: Wo stehen wir? Auf diese Weise kann der dringende **Handlungsbedarf** bestimmt werden. Ausgehend von diesen Grundlagen wird der Untersuchungsrahmen des BVWP 2015 abgesteckt und eine **Priorisierungsstrategie** entwickelt, die das Herzstück der neuen Grundkonzeption darstellt: Was müssen wir tun?

Ziele – Zustand – Handlungsbedarf

Sowohl fachlich als auch politisch werden vielfältige Ziele der Verkehrspolitik diskutiert. Die Zieldefinition des BVWP 2015 greift neben dem Koalitionsvertrag Teile der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung, der Raumordnungsgesetze, des Energiekonzepts der Bundesregierung sowie des EU-Weißbuchs Verkehr auf.

Tabelle 1: Übergeordnete und abgeleitete Ziele bzw. Lösungsstrategien für den BVWP 2015

Übergeordnete Ziele	Abgeleitete Ziele u. Lösungsstrategien für den BVWP 2015
Mobilität im Personenverkehr ermöglichen	<ul style="list-style-type: none"> • Erhaltung und Modernisierung der Substanz • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Verbesserung von Erreichbarkeiten/Anbindungsqualität
Sicherstellung der Güterversorgung, Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> • Erhaltung und Modernisierung der Substanz • Transportkostensenkungen • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Erhöhung der Zuverlässigkeit von Transporten • Verbesserung der Anbindungen von intermodalen Drehkreuzen (z.B. Flughäfen, Seehäfen, KV-Terminals)
Erhöhung der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Erhaltung und Modernisierung der Substanz • Verlagerung auf Teilnetze und Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit
Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Klimagasen	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement) • Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger • Erhaltung und Modernisierung der Substanz
Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Begrenzung des zusätzlichen Flächenverbrauchs • Vermeidung von weiterem Verlust unzerschnittener Räume
Verbesserung der Lebensqualität einschließlich der Lärmsituation in Regionen und Städten	<ul style="list-style-type: none"> • Lärmvermeidung und Lärmminderung • Entlastung von Orten und Menschen/Erschließung städtebaulicher Potenziale

Für den BVWP 2015 soll ausgehend von den grundsätzlichen Zielen der Verkehrspolitik eine Fokussierung auf die durch Infrastruktur beeinflussbaren Ziele erfolgen. Infrastruktur ist primär Voraussetzung für einen reibungslosen Verkehrsfluss; darauf sollte auch der BVWP abzielen. Anforderungen des Klima-, Umwelt- und Lärmschutzes sowie der Verkehrssicherheit müssen selbstverständlich als Randbedingungen berücksichtigt werden. Die Fokussierung der Ziele auf durch Infrastruktur beeinflussbare Ziele ist wesentliche Voraussetzung zur Entwicklung einer wirkungsvollen Priorisierungsstrategie. In Tabelle 1 sind die übergeordneten Ziele sowie daraus abgeleitete Ziele und Lösungsstrategien für den BVWP aufgeführt.

Als Grundlage für die Priorisierungsstrategie wird der infrastrukturpolitische **Handlungsbedarf** in Zustands- und Mängelanalysen im Rahmen der Grundkonzeption untersucht. Denn obwohl Deutschland über eines der am besten ausgebauten Verkehrsnetze weltweit verfügt, muss für eine zielgerichtete Infrastrukturpolitik der Zustand der Netze kontinuierlich geprüft werden.

Der voraussichtlich größte Handlungsbedarf ergibt sich beim **Substanzerhalt** und **der Sicherung eines flüssigen Verkehrsablaufs**. Der Erhaltungszustand der Straßen hat sich in den letzten Jahren sowohl bei den Fahrbahnen wie auch für Brückenbauwerke verschlechtert. Ebenso steigt die Anzahl von Überlastungen im Straßen- wie auch im Schienenverkehr. Für beide Ziele bestehen bereits heute teils erhebliche Defizite, die aufgrund des hohen prognostizierten Verkehrswachstums – insbesondere im Güterverkehr – weiter zunehmen werden. Im BVWP 2015 sind daher insbesondere Substanzerhalt und Projekte zur Engpassbeseitigung zu priorisieren.

Die Umwelteinflüsse von Infrastruktur sind mitunter erheblich. Herausforderungen für die Planung ergeben sich insbesondere aus den Zielen, den zusätzlichen **Flächenverbrauch zu begrenzen** und den **Verlust von unzerschnittenen Räumen** soweit wie möglich zu verhindern. Entsprechend sorgfältig sind die Umweltwirkungen bei der Projektauswahl und -optimierung zu berücksichtigen.

Die Regionen in Deutschland sind überwiegend verkehrlich sehr gut angebunden. Die vereinzelten überregionalen **Erreichbarkeits- und qualitativen Anbindungsdefizite** gilt es im BVWP 2015 gezielt zu untersuchen. Aus der Analyse der **Verkehrssicherheit** geht hervor, dass wir uns überwiegend sehr sicher und vor allem immer sicherer fortbewegen. Durch Infrastrukturmaßnahmen soll dieser Trend fortgesetzt werden, sie können dabei aber nur ein Baustein neben technischen und ordnungspolitischen Maßnahmen sein.

Untersuchungsrahmen und Bewertungsverfahren

Lösungen für die in den Netzmängelanalysen aufgezeigten Defizite werden im BVWP 2015 mit Hilfe von Investitionen in Erhaltung sowie Aus- und Neubaumaßnahmen entwickelt. Der Finanzmittelbedarf für den Substanzerhalt der Netze bis zum Jahr 2030 für die drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße wird auf Basis von Erhaltungsbedarfsprognosen abgeschätzt. Im Bereich des Aus- und Neubaus erfolgt im Vergleich zum BVWP 2003 eine Erweiterung des Untersuchungsrahmens um Maßnahmen des Straßenverkehrsmanagements und kleinteiliger Schieneninfrastrukturmaßnahmen, um die Netzkapazität mit vergleichsweise geringem Finanzmitteleinsatz erhöhen zu können.

Der Anteil von Projekten, die ohne erneute Prüfung als „gesetzt“ in den neuen BVWP übernommen werden, wird deutlich geringer sein als in zurückliegenden Bundesverkehrswegeplänen. Angesichts deutlicher Kostensteigerungen vieler Vorhaben und veränderter verkehrlicher Rahmenbedingungen ist dies dringend notwendig. Alle Vorhaben des letzten BVWP, die noch nicht begonnen wurden bzw. nicht bis 2015 in Bau gehen, werden deshalb nochmals bewertet. Darüber hinaus konnten neue Projekte zur Bewertung im BVWP 2015 vorgeschlagen werden.

Die vorgeschlagenen Projekte werden geprüft und nach einem standardisierten Verfahren bewertet. Auf Basis der Verkehrsprognose für das Jahr 2030 wird dabei festgestellt, ob Bedarf für ein Infrastrukturprojekt besteht. Die Verkehrsprognose bildet für die verschiedenen Verkehrsträger die Verkehrsverflechtungen zwischen den Kreisen in Deutschland sowie grenzüberschreitend ab und prognostiziert die erwarteten Verkehrsbelastungen auf dem Verkehrsnetz im Jahr 2030. Die Bewertungsmethodik selbst gliedert sich in vier Module. Kern bildet weiterhin die Nutzen-Kosten-Analyse. Darüber hinaus werden umwelt- und naturschutzfachliche, raumordnerische sowie städtebauliche Beurteilungen durchgeführt. Die Ergebnisse der einzelnen Bewer-

tungsmodule werden im BVWP-Gesamtplan entsprechend der Priorisierungsstrategie zusammengeführt.

Teil des BVWP 2015 wird auch die Prüfung von Alternativen auf der Ebene von Projekten, Teilnetzen bzw. Korridoren und dem Gesamtplan sein. Eine erste Alternativenprüfung findet dabei bereits während der Projektanmeldung statt. Zudem werden die Wechselwirkungen zwischen Infrastrukturvorhaben systematisch in Korridoruntersuchungen betrachtet. Die Stabilität von Bewertungsergebnissen wird hinsichtlich künftiger wirtschaftlicher Unsicherheiten und langfristiger demografischer Veränderungen in Sensitivitätsanalysen geprüft.

Beim neuen BVWP ist Transparenz und eine Bürgerbeteiligung in besonderem Maße vorgesehen. Alle Arbeiten zur Erstellung des BVWP werden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Für wichtige Meilensteine besteht die Möglichkeit zur Stellungnahme. Die Öffentlichkeit wird über die angemeldeten Projekte, über die Bewertungsergebnisse (Projektinformationssystem), den Umweltbericht auf Gesamtplanebene sowie die verabschiedeten Ausbaugesetze im Internet informiert. Erstmals kann sich die Öffentlichkeit zum Entwurf des BVWP in einem Konsultationsverfahren äußern.

Nationales Prioritätenkonzept: Bedarfsgerechte Priorisierungsstrategie

Wichtigste Aufgabe in der Grundkonzeption ist die Entwicklung von Kriterien zur Priorisierung der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen, auf Basis derer das **Nationale Prioritätenkonzept** entwickelt wird. Dazu wird in drei Schritten (siehe Abb. 1) das künftige Gesamtvolumen an Investitionsmitteln im Geltungszeitraum des BVWP 2015 effizient auf die einzelnen Infrastrukturvorhaben aufgeteilt:

Schritt 1: Zunächst werden die zur Erhaltung notwendigen Finanzmittel bis 2030 auf der Basis von Erhaltungsprognosen abgeschätzt. Dieser Erhaltungsbedarf ist fachlich ermittelt und gesetzt. Damit wird das Ziel umgesetzt, dem Substanzerhalt der Verkehrsnetze Vorrang zu geben.

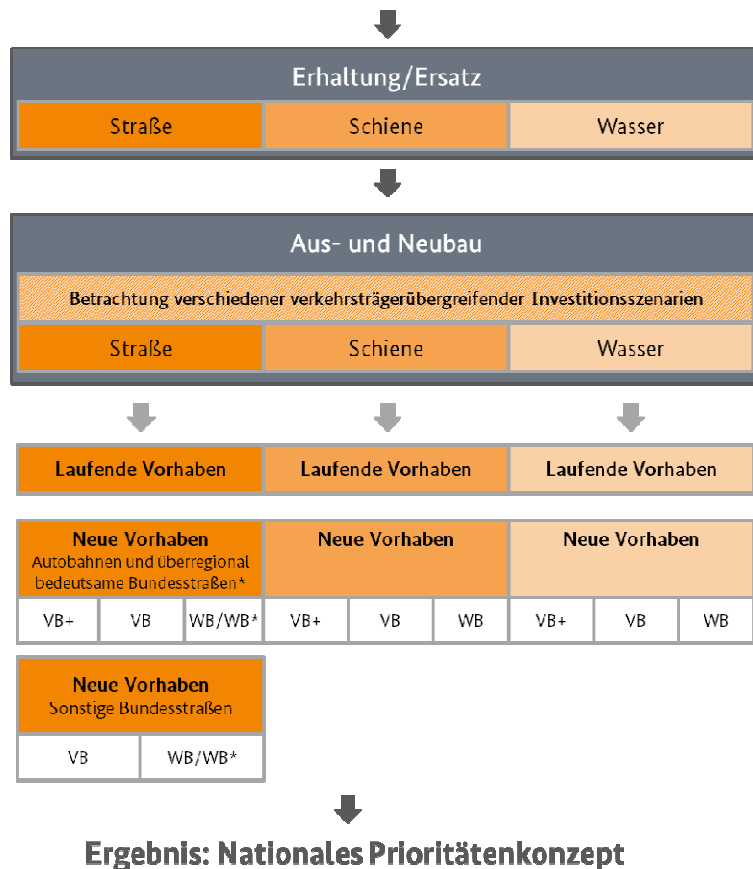
Schritt 2: Nach Abzug des Erhaltungsbedarfs ist für die verbleibenden Finanzmittel die Mittelaufteilung für Aus- und Neubaumaßnahmen auf die drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße abzuleiten. Zur Vorbereitung der politischen Abwägung der Mittelaufteilung wird im BVWP 2015 veranschaulicht, wie sich bei unterschiedlichen Budgetaufteilungen die Wirkungen des Gesamtplans darstellen. Dazu werden die Bewertungsergebnisse der Einzelprojekte entsprechend den betrachteten Investitionsszenarien aggregiert, um aufzuzeigen, welche Gesamtwirkungen mit dem jeweiligen Plan verbunden wären. Mit dem beschriebenen Verfahren der Bewertung unterschiedlicher Investitionsszenarien kann eine Schwerpunktsetzung der Investitionen anhand der Gesamtplanwirkungen vorgenommen werden. So ist es beispielsweise möglich, den Beitrag der Investitionen des BVWP 2015 zu bereits vorliegenden Zielsetzungen (wie z.B. zum Flächenverbrauch oder zu CO₂-Emissionen) auszuweisen und die Investitionen auf wichtige Zielsetzungen der Bundesverkehrswegeplanung (z.B. Reduktion von Engpässen) auszurichten. Voraussetzung für den Priorisierungsschritt 2 ist, dass die erwogenen Aus- und Neubaumaßnahmen gesamtwirtschaftlich bewertet wurden.

Erhaltungsbedarfsprognose + Einzelprojektbewertung + Gesamtvolumen Investitionsmittel BVWP 2015

- 1 **Festlegung
Erhaltungs-/Ersatzmittel**
Basis: Erhaltungsbedarfsprognosen

- 2 **Strategische Priorisierung
auf Grundlage der Projekt-
bewertung und
resultierende
Mittelaufteilung**
Basis: Vergleich der Gesamtplanwirkungen

- 3 **Dringlichkeitseinstufung
innerhalb der
Verkehrsträger**
Basis: Einzelprojektbewertungen
(Nutzen Kosten Analyse,
Umwelt- und Naturschutz,
Raumordnung, Städtebau)



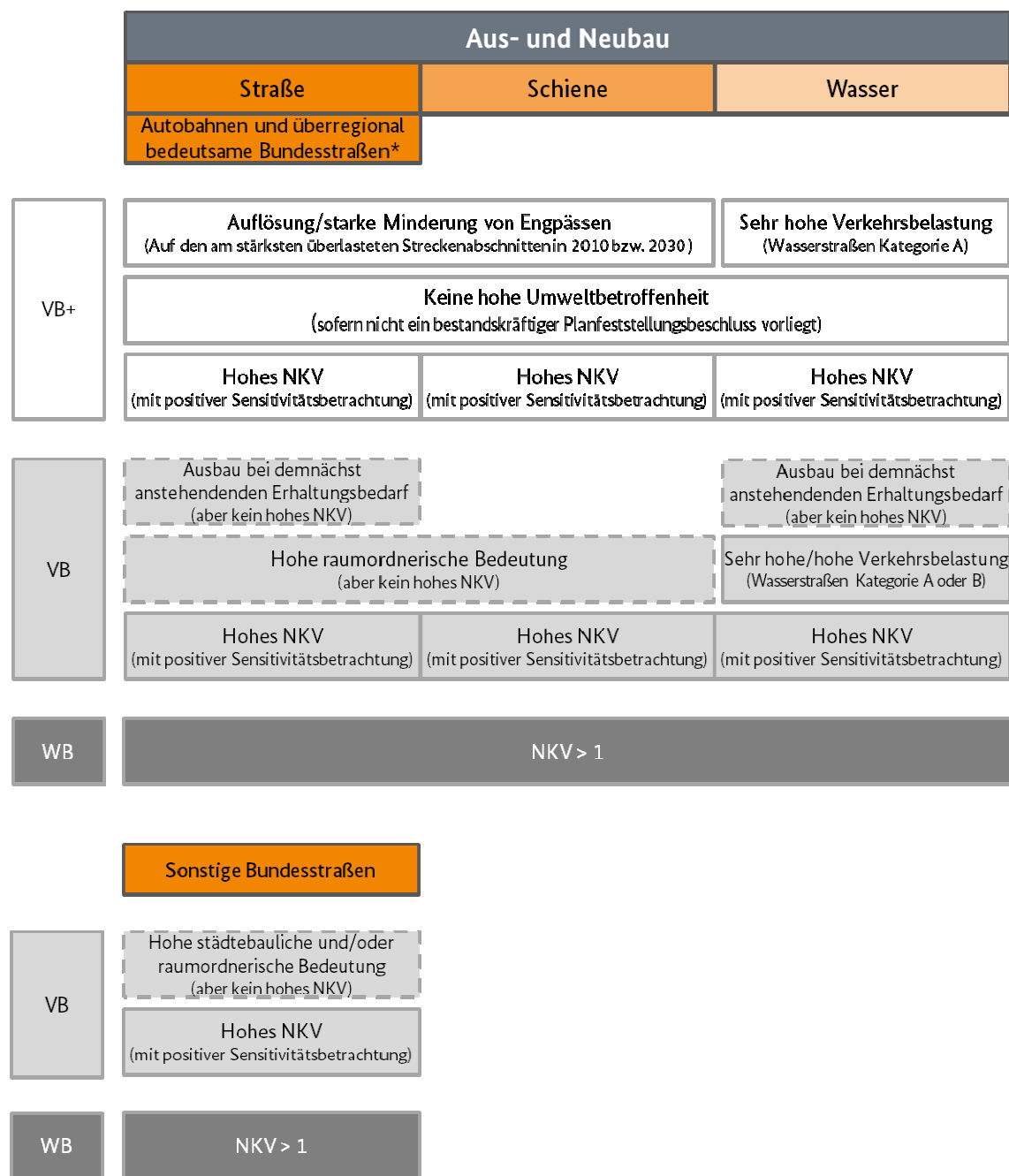
* Überregional bedeutsame Bundesstraßen umfassen autobahnähnliche Bundesstraßen sowie weitere Bundesstraßen der Verbindungsfunktionsstufe 0 und I.

Abbildung 1: Priorisierungsschritte im BVWP 2015

Schritt 3: Abschließend erfolgt die Zuordnung von Vorhaben in die verschiedenen Dringlichkeitskategorien innerhalb der Verkehrsträger. Wie in Abb. 1 dargestellt, wird es für alle drei Verkehrsträger die grundsätzliche Einteilung in laufende Vorhaben und neue Vorhaben geben. Im Sinne einer effizienten Umsetzung werden die laufenden Projekte vorrangig fertiggestellt. Dies ist Voraussetzung, um eine Verkehrswirksamkeit der bisher getätigten Investitionen zu erzielen.

Hinsichtlich der neuen Vorhaben wurde die bisherige Praxis der Bundesverkehrswegeplanung dahingehend kritisiert, dass nicht in ausreichendem Maße zwischen der Umsetzungsdringlichkeit der Projekte unterschieden wird. Aus diesem Grund wird es zukünftig eine zusätzliche Dringlichkeitsstufe „**Vordringlicher Bedarf Plus (VB+)**“ geben. Darin werden die Projekte eingestellt, die aus fachlicher Sicht eine besonders hohe Bedeutung haben und deshalb möglichst prioritär umgesetzt werden sollen. Daneben wird es wie bisher die Dringlichkeitsstufen „Vordringlicher Bedarf (VB)“, „Weiterer Bedarf (WB)“ und für den Verkehrsträger Straße/Wasserstraße „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)“ geben.

In Abb. 2 sind die Kriterien für die Einstufung von Vorhaben in die unterschiedlichen Dringlichkeitskategorien dargestellt.



* Überregional bedeutsame Bundesstraßen umfassen autobahnähnliche Bundesstraßen sowie weitere Bundesstraßen der Verbindungsfunktionsstufe 0 und I

Abbildung 2: Einstufung von Vorhaben in die Dringlichkeitskategorien VB+, VB und WB

Vordringlicher Bedarf Plus (VB+): Aufgrund der prognostizierten Überlastungen der Verkehrsnetze ist die Engpassbeseitigung das zentrale Kriterium für die Einstufung in die höchste Dringlichkeitskategorie. Bei Straße und Schiene gelangen nur Vorhaben in den VB+, die Engpässe auf im Jahr 2010 und 2030 besonders stark überlasteten Strecken beseitigen bzw. mindern. Bei der Wasserstraße gelangen nur Vorhaben in die Kategorie VB+, die auf Relationen mit einer sehr hohen Verkehrsbelastung liegen (entsprechend Netzkategorisierung). Voraussetzung für die Einstufung in die Kategorie VB+ ist zudem ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) sowie eine umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung, durch die weitgehend ein hohes Umweltrisiko ausgeschlossen werden kann.

Vordringlicher Bedarf (VB): Wichtigstes Kriterium für die Einstufung in den VB ist das Vorliegen eines hohen NKV. Bei der Einstufung in den VB kommt bei den Verkehrsträgern Straße und Schiene zudem das Kriterium Raumordnung zur Anwendung. Falls Projekte trotz eines weniger hohem NKV zur erheblichen Minderung von schwerwiegenden Defiziten beitragen, können sie in den VB eingestuft werden.

Weiterer Bedarf (WB/WB*): In den Weiteren Bedarf werden wie in der Vergangenheit Vorhaben eingestuft, bei denen eine grundsätzliche gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit ($NKV > 1$) festgestellt wurde, deren Investitionsvolumen jedoch den voraussichtlich bis 2030 zur Verfügung stehenden Finanzrahmen überschreitet. Der „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)“ umfasst die Großprojekte bei der Straße/Wasserstraße, die – vorbehaltlich der weiteren Planungen – eine hohe Wirtschaftlichkeit aufweisen, jedoch nicht bis zum Jahr 2030 realisiert werden können. Im Unterschied zu den sonstigen WB-Projekten ergeht für WB*-Projekte ein Planungsauftrag an die Straßenbauverwaltungen der Länder bzw. die Wassers- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Für den Verkehrsträger Straße erfolgt die **Priorisierung der Bundesstraßen** unabhängig von den Überlegungen zu den Autobahnen und überregional bedeutsame Bundesstraßen¹. Diese beiden Projektgruppen werden getrennt voneinander bewertet, priorisiert und finanziert. Mit dieser Unterscheidung ist eine klare Schwerpunktsetzung hin zu überregional wichtigen Maßnahmen (insbesondere im Autobahnnetz) verbunden. Für Autobahnen und überregional bedeutsame Bundesstraßen werden ca. 70 % des Gesamtbudgets für Straßenaus- und -neubauvorhaben reserviert. Innerhalb des Ansatzes für sonstige Bundesstraßenmaßnahmen ist eine Einteilung in die Dringlichkeitsstufen Vordringlicher Bedarf (VB) und Weiterer Bedarf (WB/WB*) vorgesehen.

Am Ende des Priorisierungsprozesses wird im BVWP 2015 das **nationale Prioritätenkonzept** stehen. Dieses nationale Prioritätenkonzept wird so aufgestellt, dass ein Großteil der verfügbaren Finanzmittel für Aus- und Neubau in überregional bedeutsame Projekte fließt. Kern bildet der VB+, der zur Beseitigung von Engpässen auf hochbelasteten Korridoren und Hauptachsen bzw. Knoten des Verkehrsnetzes dient. Die Projekte des VB+ werden durch weitere überregional bedeutsame Projekte des VB ergänzt. Wie im Koalitionsvertrag der 18. Legislaturperiode vereinbart sollen künftig verkehrsträgerübergreifend als Zielgröße 80 % der Mittel für Aus- und Neubau für überregional bedeutsame Projekte bereitstehen. Diese nationalen Prioritäten sollen auch in den Ausbaugesetzen verankert werden.

Bei den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße können nahezu alle Projekte als überregional bedeutsam gelten. Für den Verkehrsträger Straße wird die Priorisierung von überregional bedeutsamen Projekten durch die Differenzierung in Bundesautobahnen/überregional bedeutsame Bundesstraßen und sonstige Bundesstraßen sichergestellt. In der Gesamtschau über alle Verkehrsträger kann somit die Zielgröße von 80 % für überregional bedeutsame Projekte des nationalen Prioritätenkonzepts erreicht werden. Im BVWP 2015 wird erstmals eine Priorisie-

¹ Überregional bedeutsame Bundesstraßen umfassen alle autobahnähnlichen Bundesstraßen sowie Bundesstraßen der Verbindungsfunktionsstufe 0 und I. Als Verbindungsfunktionsstufe 0 gelten Straßenverbindungen zwischen Metropolregionen (kontinentale Straßenverbindungen); zur Verbindungsfunktionsstufe 1 gehören Straßenverbindungen zwischen Oberzentren (großräumige Straßenverbindung).

rungsstrategie umgesetzt, die neben der Erhaltung klar auf die national bedeutsamen Verbindungen fokussiert ist.

Mit der dargestellten Priorisierungsstrategie wird ein zielgerichteter Umgang mit den knappen Finanzmitteln erreicht. Engpassanalysen und Erhaltungsbedarfsprognosen zeigen jedoch, dass eine dauerhafte Anhebung der Finanzmittel auch bei strengerer Priorisierung dringend erforderlich ist. Der Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode sieht vor, in den nächsten vier Jahren die Bundesmittel für die Verkehrsinfrastruktur substanziell zu erhöhen. Dafür gilt es auch, neue Wege der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur zu beschreiten. Nur wenn die effiziente Verteilung und der Anstieg der verfügbaren Finanzmittel Hand in Hand gehen, wird eine langfristig tragfähige Infrastrukturentwicklung gelingen.

12 Kernpunkte der Grundkonzeption

1. Wir dürfen unsere Infrastruktur nicht auf Verschleiß fahren: Der Bedarf für Erhaltungs-/Ersatzinvestitionen wird im BVWP 2015 fachlich ermittelt und hat Vorrang vor Aus- und Neubauvorhaben.
2. Aus- und Neubau müssen streng am Bedarf orientiert sein: Vorhaben zur Engpassauflösung werden künftig in der zusätzlichen Kategorie „Vordringlicher Bedarf Plus (VB+)“ prioritär umgesetzt, sofern sie ökologisch verträglich sind.
3. Hauptachsen stehen im Vordergrund: Verkehrsträgerübergreifend werden als Zielgröße 80% der Aus- und Neubaumittel für überregional bedeutsame Projekte reserviert.
4. Effiziente Verteilung und Anstieg der verfügbaren Finanzmittel müssen Hand in Hand gehen: Engpassanalysen und Erhaltungsbedarf zeigen, dass eine dauerhafte Anhebung der Finanzmittel auch bei strengerer Priorisierung dringend erforderlich ist.
5. Infrastrukturpolitik ist ein wichtiger Baustein der Verkehrspolitik, muss aber fokussiert werden: Der BVWP konzentriert sich auf die durch Infrastruktur beeinflussbaren Ziele.
6. 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.
7. Vorhandene Infrastruktur besser nutzen: Der BVWP bezieht nunmehr alternative kapazitätssteigernde Maßnahmen systematisch in seine Prüfung mit ein.
8. Wir brauchen gute Entscheidungsgrundlagen: Egal ob Lärm, Verkehrssicherheit, Klimawirkung, Wachstumseffekte oder Erreichbarkeiten – die ökonomischen, ökologischen, raumordnerischen und städtebaulichen Bewertungsverfahren werden systematisch überprüft und modernisiert.
9. Gesamtnetzplanung UND Einzelprojektbetrachtung: Der BVWP 2015 untersucht Einzelprojekte, bündelt deren Korridorwirkung und vergleicht Verkehrsnetzalternativen als Basis der Investitionsentscheidung.
10. Wir wollen Projekte realistischer planen: Die systematische Plausibilitätsprüfung von angemeldeten Projekten und deren Kosten wird gestärkt.
11. Entscheidungen absichern: Die Stabilität von Bewertungsergebnissen wird hinsichtlich künftiger wirtschaftlicher Unsicherheiten und langfristiger demografischer Veränderungen in Sensitivitätsanalysen geprüft.
12. Ein gemeinsames Verständnis für die Infrastruktur ermöglichen: Der BVWP 2015 wird transparent erarbeitet, dokumentiert und öffentlich diskutiert.