
FRAKTIONSBSCHLUSS VOM 22.09.2015

**» FÜR EINEN NEUEN BUNDESNETZPLAN:
VERKEHRSWEGE FÜR DAS 21. JAHRHUNDERT**



**EIN NEUER BUNDESNETZPLAN STATT BUNDESVERKEHRSWEGECHAOS UND
WUNSCHKONZERT**

Die Bundesverkehrswegepläne der Vergangenheit sind nicht zukunftstauglich. Ungezügelter Wunsch-Dir-Was-Listen mit Prestige-Projekten zum Schmuck der Wahlkreisabgeordneten lösen kein Verkehrsproblem. Deutschland braucht einen neuen, grünen Ansatz in der Mobilitätsplanung: Konzentration auf die wirklich wichtigen, zentralen Routen; Vernetzung von Auto, Schiene, Schifffahrt, öffentlichem Nahverkehr, Rad- und Fußweg; Erhalt vor Neubau und ein Ende der Geldverschwendung. Darum muss es heute gehen.

Wir wollen den Bundesverkehrswegeplan zu einem echten Bundesnetzplan weiterentwickeln. Dabei setzen wir klare Prioritäten. Mobilität muss ökologisch und ökonomisch nachhaltig sein. Unser Verkehrsnetz soll Deutschland als zentrales Transitland sinnvoll in ein europäisches Gesamtnetz einbinden. Es besteht aus Straßen, Schienen, Wasserstraßen und Radwegen. Alle Verkehrsträger denken und planen wir zusammen. Wir beseitigen die wirklich wichtigen Engpässe, wir verlagern Verkehr auf den umweltfreundlichsten Träger und überprüfen die Projekte auf ihre Relevanz für das Kernnetz. Mit dem „Deutschland-Takt“, einem bundesweit verknüpften Taktfahrplan einschließlich der Güterzüge, nutzen wir das Potential der Schiene voll aus. Straßen wollen wir nur dort bauen, wo sie netzwirksam und umweltverträglich sind. Wir führen zusätzlich Kriterien in die Planung ein und geben Geld dort aus, wo wir Mensch und Umwelt entlasten können. Der grüne Bundesnetzplan macht Schluss mit den unbezahlbaren, umweltzerstörenden und sinnlosen Asphalt-Wunschzetteln.

SCHEITERN MIT ANSAGE: DOBRINDTS ZUG FÄHRT NACH NIRGENDWO

Der letzte Bundesverkehrswegeplan ist gescheitert: Er war völlig mit Projekten überfrachtet. Nach fast fünfzehn Jahren Laufzeit lag der Investitionsbedarf genau wie am Anfang noch bei etwa 86 Milliarden Euro. Das ist gewaltig schief gelaufen. Doch anstatt daraus zu lernen und einen schlanken, konzentrierten und umsetzbaren Plan vorzulegen, bereitet Schwarz-Rot das nächste Scheitern vor.

Mit viel Aufwand wurden neben dem Verkehrsministerium auch sechzehn Auftragsverwaltungen in den Ländern und zahlreiche Planungsbüros in Bewegung gesetzt, um Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte zu prüfen. Sechs Wochen lang darf zwar jede Bürgerin und jeder Bürger im Land in einer großen Bürgerbeteiligungs-Show weitere Vorschläge machen. Fraglich ist nur, ob die Bundesregierung auch zuhört. Denn der gesamte Aufwand wird immer mehr zur Farce: Bundesverkehrsminister Dobrindt hat kein echtes Interesse an der realistischen Planung eines zukunftsfähigen Verkehrsnetzes. Wie seine Vorgänger nutzt er seinen milliardenschweren Investitionsetat zur „politischen Landschaftspflege“, sammelt fleißig regionale Wünsche, geht Konflikten mit Bürgermeistern, Landräten und Lokalfürsten aus dem Weg und hat ein Wunschkonzert mit geschätzten Kosten von über 100 Milliarden Euro zusammengestellt. Schon jetzt sind die zur Verfügung stehenden Mittel für Straßen zum großen Teil verplant. Gebaut wird am Ende das, was nach Koalitionsproporz zwischen Ministerium und Haushaltsausschuss ausgehandelt wird.

Trotz des massiven Sanierungsbedarfs planen Union und SPD milliardenschwere Neubauten und verschlingen die Mittel, die wir für den Erhalt und die Stärkung des Netzes bräuchten. Wer vor allem lokalen Wünschen nachgibt und, wie Minister Dobrindt, Millionen für eine der teuersten Ortsumfahrungen Bayerns im eigenen Wahlkreis abzweigt, bremst Mobilität an vielen anderen Stellen des Landes aus.

Immer wieder werden neue Projekte begonnen, für die am Ende kein Geld da ist. Bis zum Beschluss eines zukünftigen Bundesnetzplans fordern wir deswegen ein Moratorium für alle nicht begonnenen Neubauprojekte, um den Handlungsspielraum nicht weiter einzuschränken.

Der nächste Verkehrswegeplan gilt für 15 Jahre und wir haben es jetzt in der Hand: Wollen wir Schwerpunkte für ein leistungsfähiges Verkehrsnetz setzen oder ein unrealistisches Wunschprogramm? Für uns steht fest: Wir wollen Netze knüpfen, Knoten lösen und damit Mobilität ermöglichen.

EIN PLAN BRAUCHT ZIELE

Wer ohne Ziel losläuft, landet im Nirgendwo. Dobrindt ist schon unterwegs. Aber wir brauchen Ziele und wir haben sie: Klimafreundlicher Verkehr, Einbindung in Europa und Bezahlbarkeit.

KLIMASCHUTZ MITDENKEN

Bis 2050 möchte die Europäische Union den Ausstoß von Treibhausgasen im Verkehrssektor gegenüber 1990 um 60 Prozent verringern. Schon 2030 soll knapp ein Drittel des Straßengüterverkehrs auf Wasser und Schiene verlagert werden. Wir wollen ambitionierte Klimaschutzziele bereits in die Planung neuer Straßen und Schienen integrieren. Das bedeutet auch, dass wir bestehende Verkehrswege optimieren, statt immer neue zu bauen. Es bedeutet, die Folgen für Umwelt und Klima mitzudenken. Und es bedeutet, dass wir Verkehr auf klimafreundlichere Verkehrsträger verlagern.

DEUTSCHLAND IN EUROPA VERNETZEN

Deutschland ist wirtschaftlich, kulturell und politisch eng mit den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union verflochten. Allein sechs Korridore des transeuropäischen Kernnetzes verlaufen durch Deutschland. In Einklang damit wollen wir ein bundesweit zentrales Kernnetz bestimmen, das Deutschland in Europa gut einbindet. Das transeuropäische Verkehrsnetz soll Europas Zentren über Grenzen hinweg verbinden und insbesondere den Güterverkehr auf leistungsstarken Hauptachsen bündeln. Auf seinen Korridoren soll der Wechsel zwischen Verkehrsträgern besonders leicht sein.

NUR REALISTISCHE PROJEKTE PLANEN

Wir wollen eine Bundesnetzplanung, die sich an der mittelfristigen Finanzplanung orientiert – und nicht andersherum. Die bisherige Verkehrswegeplanung erzeugt vor allem Enttäuschung. Noch immer glauben viele, dass allein die Aufnahme eines Projektes in den Plan schon die Umsetzung bedeutet. Doch dem ist nicht so. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass selbst hohe Dringlichkeitseinstufungen keine Realisierung garantieren. Um Konflikten aus dem Weg zu gehen, wird eine Vielzahl an Projekten ohne jegliche Aussicht auf Realisierung in den BVWP aufgenommen. Es steht zu befürchten, dass bei der schwarz-roten Betonkoalition die Fehler der Vergangenheit mit dem BVWP 2015 wiederholt werden. Wir wollen, dass nur noch in den Plan kommt, was auch gebaut werden kann.

ERHALT VOR NEUBAU ENDLICH DURCHSETZEN

Der Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ verkommt bei Schwarz-Rot zur Floskel: Die Mittel für Straßenneubauten steigen in diesem Jahr doppelt so stark wie die Mittel für den Straßenerhalt. Immer noch werden Haushaltsmittel, die für den Erhalt bewilligt sind, zum Neubau missbraucht. Dabei ist der Sanierungsbedarf riesig. Dafür müssen wir planen. Im Bundeshaushalt bedeutet das: Die Mittel müssen sich mindestens am Vermögensverlust der Verkehrswege (also kaufmännisch betrachtet an deren Abschreibung) orientieren und Kostensteigerungen von Beginn an einbeziehen. Unsere Hauptaufgabe in den nächsten Jahren lautet: Erhalten!

ENGPÄSSE BESEITIGEN

Deutschland hat eines der dichtesten und modernsten Verkehrsnetze der Welt. Dennoch hat unser Netz Engpässe, die den Verkehr behindern und unsere Umwelt erheblich belasten. Besonders betroffen ist das viel zu lange vernachlässigte Schienennetz. Aber auch häufig verstopfte Straßen müssen entlastet werden. Auf dem zentralen Verkehrsnetz, müssen wir die wirklich drängenden Engpässe identifizieren und beseitigen.

Welche Engpässe sind wirklich drängend? Solche, die Mobilität und Lebensqualität der Menschen einschränken oder die Umwelt zusätzlich belasten. Dies ist zum Beispiel dann der Fall, wenn Stautellen zu dauerhaftem Ausweichverkehr durch Wohngebiete führen. Wir wollen dem Stau nicht hinterherbauen, sondern zu dessen Auflösung beitragen. Allein stockender Berufsverkehr in den kurzen Phasen der „Rush Hour“ rechtfertigt noch keine neue teure Autobahn. Kluge Verkehrssteuerung, eine Stärkung des ÖPNV, die Förderung von Car-/Ride-Sharing und weiterer Mobilitätstrends können den Verkehrsfluss oft viel preisgünstiger sicherstellen. Bevor Neubauten geplant werden, sollen daher zuerst mögliche Alternativen wie die zeitweise Freigabe des Standstreifens, intelligent gesetzte Tempolimits oder bei Schienenwegen der Bau von Überholgleisen geprüft werden. So verhindern wir, dass jeder Engpass zur Ausrede für den Bau neuer, unnötiger Straßen wird.

REGIONALE STRASSEN RAUS AUS DEM BUNDESNETZPLAN

Es ist nicht Aufgabe des Bundes, sich über die Planung und Finanzierung vor allem lokal bedeutsamer Projekte (zum Beispiel Ortsumfahrungen) zu streiten – das können Länder und Kommunen zusammen mit den Menschen vor Ort viel besser. Daher wollen wir alle Bundesstraßen, die nicht von überregionaler Bedeutung sind, mit einem finanziellen Ausgleich des Bundes in die Verantwortung der Länder übergeben. So schließen wir aus, dass der Bundesnetzplan mit lokalen Prestigeprojekten belastet wird, die bei notwendiger Prioritätensetzung des nationalen Vorrangnetzes auf absehbare Zeit nicht finanzierbar sind.

RADVERKEHR REIN IN DEN BUNDESNETZPLAN

Wir müssen den Radverkehr im Bundesnetzplan mitdenken und mitplanen. Dort, wo es sinnvoll und machbar ist, wollen wir überregionale Radschnellwege mit den anderen Bundesverkehrswegen verknüpfen. Außerdem wollen wir die Einstufung eines Projektes mit einem Bonus belohnen, wenn Radwege oder Verknüpfungen zu bestehenden Radwegen mitgeplant und gebaut werden.

HAFENHINTERLANDVERKEHR LEISTUNGSFÄHIG MACHEN

Dem Hafenhinterlandverkehr wollen wir weiter Priorität einräumen. Der hohe Anteil der Eisenbahn im Güterverkehr zu und von den Seehäfen muss zuverlässig weiter gesteigert werden können. Seit vielen Jahren ist auf vielen Korridoren nur noch wenig Kapazität vorhanden. Wird nicht gehandelt, kann die Leistungsfähigkeit der deutschen Seehäfen auf dem Spiel stehen.

ALTERNATIVEN PRÜFEN

Es war richtig, dass das Bundesverkehrsministerium die Bundesländer aufgefordert hat, sich intensiv mit Alternativen zu teuren Neubauprojekten auseinanderzusetzen und die Vorschläge der betroffenen Bürgerinnen und Bürger in den Entscheidungsprozess miteinzubeziehen. Einige Bundesländer verweigerten jedoch die Anmeldung von Alternativlösungen mit fadenscheinigen Begründungen, wie etwa im Falle der A 14 in Sachsen-Anhalt. Hier hat der Bund die Pflicht, Alternativenprüfungen bei Neubauprojekten mit hohem Umweltrisiko konsequent einzufordern. Der Bund darf die Verantwortung für fehlende Alternativvorschläge nicht allein auf die Bundesländer abwälzen, sondern muss selbst aktiv werden. Den Umweltverbänden muss auch im Rahmen der angedachten Öffentlichkeitsbeteiligung im Zuge der Strategischen Umweltprüfung ausreichend Möglichkeit gegeben werden, zielführende Alternativen einzubringen.

BAUSTANDARDS ÜBERDENKEN

Vorhandene Mittel müssen so effizient wie nur möglich eingesetzt werden. Oft sind kleinere, preiswerte Lösungen wegen überzogener Standards nicht möglich – überdimensionierte und damit teure Lösungen werden dagegen häufig bevorzugt, weil die Zuständigen in den Straßenbauverwaltungen ihren Handlungs- und Ermessensspielraum nicht nutzen, sondern nach „Schema F“ bauen. So lange die Sicherheit nicht beeinträchtigt wird, sollen Richtlinien zukünftig flexibler ausgelegt werden können. Viele Verkehrsengpässe und Sicherheitsdefizite können durch kleinteilige, bestandsorientierte und an die lokalen Gegebenheiten angepasste Lösungen verbessert werden.

BETEILIGUNG STÄRKEN

Die zukünftige Leistungsfähigkeit unserer Infrastruktur betrifft alle – und Bürgerinnen und Bürger fordern ihre Beteiligung zu Recht ein. Die Erfahrung zeigt: Projekte werden mit frühzeitiger Mitsprache der Betroffenen bürgerfreundlicher und mit größerer Akzeptanz oft auch schneller umgesetzt. Bedingung für eine erfolgreiche Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger ist ein ergebnisoffener frühzeitiger Dialog auf Augenhöhe. Dazu bedarf es Fairness, Ehrlichkeit, Transparenz und den gleichberechtigten und barrierefreien Zugang zu Informationen für alle Beteiligten. Wir begrüßen die geplante Veröffentlichung der Projektbewertungen und die damit vorgesehene Bürgerbeteiligung. Jedoch ist völlig offen, ob damit tatsächlich noch Einfluss auf die Planungen genommen werden kann oder ob nur eine sechswöchige Bürgerbeteiligungs-Show inszeniert wird, die am Ende niemandem etwas bringt.

Viel wichtiger ist es, die gesetzlich vorgeschriebene Öffentlichkeitsbeteiligung weiter zu entwickeln. Bürgerbeteiligung darf nicht auf starre Anhörungsverfahren oder öffentlichkeitswirksame Aktionen beschränkt bleiben, sondern muss echte Mitwirkung gewährleisten. Um die Bürgerinnen und Bürger bei der entscheidenden Bedarfsfeststellung frühzeitig einzubinden, wollen wir alle Informationen zu den Vorhaben als Open-Data veröffentlichen, inklusive aller Daten, die zur Priorisierung und Berechnung des Projektnutzens beitragen. Mithilfe eines dreistufigen Planungsverfahrens wollen wir die Infrastrukturplanung klar, einfach und bürgernah gestalten. In allen Stufen werden die

Bürgerinnen und Bürger umfassend und verständlich informiert und ihre Beteiligungs- und Mitentscheidungsrechte erweitert¹.

SCHÖNRECHNEREI BEENDEN

Für jedes Projekt wird heute eine so genannte Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) durchgeführt. Leider werden diese Analysen ihrem Namen nicht gerecht. Kapazitätsfragen werden eher nachrangig bewertet, eventuelle Zeitvorteile oft überbewertet. Alternativbetrachtungen finden nicht statt, auch parallel geplante Ausbaumaßnahmen werden unterschlagen. Eine unabhängige Überprüfung der Ergebnisse ist bisher nicht möglich, da weder die verwendeten Basisdaten noch die Randbedingungen öffentlich zugänglich gemacht werden.

Außerdem strotzen die Nutzen-Kosten-Analysen vor falschen Annahmen. Die Verkehrsprognose 2030 setzt das Verkehrswachstum zu hoch an. Denn hier werden Wachstumstrends der Vergangenheit stur fortgeschrieben. Gegenwärtige Mobilitätsentwicklungen wie Car Pooling und Sharing, automatisiertes Fahren oder der zunehmende Verzicht auf das Auto als Statussymbol werden ignoriert, genauso wie die gesellschaftlichen Folgekosten des Verkehrs.

Es muss auch endlich Schluss sein mit der Annahme, dass Straßenbau stets gut für die regionale Wirtschaftsentwicklung sei. Gern behauptet das Minister Dobrindt – empirisch belegbar ist es nicht. Auch Zeitgewinne werden weiterhin massiv überbewertet. Die bisherigen NKAs der Einzelprojekte beziehen netzübergreifende Wirkungen nicht ausreichend ein. Vor allem mit Blick auf die Einbindung ins Europäische Verkehrsnetz sind diese aber entscheidend. Werden die Wirkungen nicht ausreichend berücksichtigt, gefährdet dies insbesondere die wünschenswerte Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene. Deswegen wollen wir die bisherigen Nutzen-Kosten-Analysen durch zusätzliche Vorrangkriterien ergänzen.

KOSTEN KLAR BENENNEN

Es ist inakzeptabel, dass heute fast jedes Projekt teurer wird als geplant. Im „Land der Autobahnen“ will man angeblich nicht wissen, was eine Straße kostet. In Deutschland werden Straßen im Schnitt 30 Prozent teuer als vorher angegeben. Bei neuen Autobahnen oder Hochgeschwindigkeitstrassen sind Fehlkalkulationen Teil des politischen Spiels, um diese Vorhaben durchsetzen zu können. Der Minister macht es selbst vor: Innerhalb eines Jahres wurde die gerade für seinen Wahlkreis genehmigte Ortsumgehung um satte 31 Millionen Euro teurer. Das wollen wir ändern. Wir wollen ehrliche Kosten von Anfang an. Anstatt Projektkosten mit einem Preisstand anzusetzen, der lange zurück liegt, sollen Kostenwerte für einen Zeitpunkt in der Mitte oder am Ende der Laufzeit eines Bundesnetzplans herangezogen werden. Dazu sollten die durchschnittlichen Kostensteigerungen bei abgeschlossenen vergleichbaren Projekten in der Kalkulation berücksichtigt werden. Für mehr Transparenz und Kostenwahrheit wollen wir eine öffentlich zugängliche Datenbank für Großprojekte einführen.

PRIORISIERUNG ERNST NEHMEN

Die bisherigen Prioritätsstufen „Vordringlicher Bedarf“ und „Weiterer Bedarf“ sind eine nahezu wertlose grobe Einteilung. Sie werden nicht wirklich ernst genommen. Das wollen wir ändern. Wir wollen eine Rangfolge der Projekte: Was oben steht, soll gebaut werden – der Rest muss warten.

¹ Fraktionsbeschluss vom 27.02.2013: „Mehr Bürgerbeteiligung für bessere Planung“

Die in der Grundkonzeption enthaltene neue Priorisierungsstufe „Vordringlicher Bedarf Plus“ (VB+) weist in die richtige Richtung. Doch die Einführung wird zur Lachnummer und bewirkt am Ende keine Besserstellung gegenüber dem bisherigen „Vordringlichen Bedarf (VB)“. Daher wollen wir einen echten VB+, der nur Projekte beinhalten soll, die zur Engpassauflösung auf den am stärksten überlasteten Streckenabschnitten des Kernnetzes dienen und voll umweltverträglich sind.

Sinnvoll ist diese Priorisierungsstufe jedoch nur, wenn sie auch einen tatsächlichen Vorrang bei der Umsetzung bedeutet und die aufgenommenen Projekte sich im Rahmen des finanziell Machbaren bewegen. Erst wenn der gesamte VB+ abgearbeitet ist, darf der Bau weiterer Projekte beginnen. Alles andere wäre eine Aushöhlung der Grundidee. Viel zweckmäßiger als eine grobe Einteilung in Dringlichkeitsstufen ist deswegen eine Rangfolge der Projekte, die nach Verfügbarkeit der Mittel abgearbeitet wird.

VORRANGKRITERIEN EINFÜHREN – MENSCH UND UMWELT ENTLASTEN

Die Bewertungsmodule der Bundesregierung reichen nicht aus und deswegen schlagen wir vier neue Vorrangkriterien vor. Je höher die Einstufung anhand dieser Kriterien im zukünftigen Bundesnetzplan ist, desto vordringlicher erfolgt die Umsetzung:

- **Vorrangkriterium „Entlastungswirkung für den Menschen“**

Lärm, Abgase und mangelnde Verkehrssicherheit bedrohen Lebensqualität und Gesundheit. Das müssen wir von Beginn der Planung an konsequent mitdenken. Lärm nervt nicht nur, er verursacht Gesundheitsschäden und hohe gesellschaftliche Folgekosten. Der Schutz vor Lärm muss bei der Planung stärker berücksichtigt werden. Zu diesem Vorrangkriterium gehört auch, die Folgen von Verkehrsprojekten für landwirtschaftlich, kulturell und zur Erholung genutzte Flächen zu berücksichtigen. Der bestandsnahe und schnell umsetzbare Ausbau muss dabei Vorrang vor Neubau haben.

- **Vorrangkriterium „Entlastung Umwelt“**

Die derzeitige Kennzeichnung von Projekten mit hoher Umweltbetroffenheit reicht nicht aus. Negative Folgen für die Umwelt müssen sich in niedrigen Prioritätsstufen eines Vorhabens widerspiegeln. Ökologisch unverträgliche Projekte sollten von Beginn an ausscheiden. Dafür müssen Naturschutzbehörden und ehrenamtlicher Naturschutz beteiligt werden. Wir nehmen es nicht hin, wenn Naturschutzgebiete, Nationalparks, Natura-2000-Gebiete und Biosphärenreservate zerstückelt werden.

- **Vorrangkriterium „Verkehrsverlagerung“**

Vorhandene Verkehrswege und solche, die fehlen, bestimmen die Wahl unserer Verkehrsmittel stark mit. Der Ausbau eines qualitativ hochwertigen Schienennetzes könnte viel mehr Verkehr auf die klimafreundliche Schiene lenken. Die Bundesregierung ignoriert das. Sie ignoriert sogar ihre selbst gesteckten Ziele zu Nachhaltigkeitsindikatoren im Verkehr. Wir wollen ein überprüfbares Verlagerungsziel im Bundesnetzplan. Schienen und Wasserstraßen, die zur Erreichung dieses Ziels beitragen, erhalten einen Bonus.

- **Vorrangkriterium „Im Takt planen“**

Häufiges Umsteigen hält viele Reisende von einem Wechsel zur umweltfreundlichen Bahn ab. Fahrzeitgewinne durch Hochgeschwindigkeitsstrecken werden durch lange Aufenthalte auf den

Bahnhöfen zunichte gemacht. Eine Alternative zeigt der „Deutschland-Takt“: Ein aufeinander abgestimmtes Schienenverkehrsangebot im Nah-, Fern- und Güterverkehr. Ist das Netz richtig geknüpft, entsteht eine Reisekette mit kurzen Reisezeiten und attraktiven Anschlüssen. Grundvoraussetzung ist eine vorausschauende und fahrplanorientierte Infrastrukturpolitik. Die Bundesnetzplanung muss den „Deutschland-Takt“ berücksichtigen statt Neubaustrecken nur Punkt-zu-Punkt zu betrachten. Bei Schienenprojekten wollen wir deswegen zukünftig einen obligatorischen Fahrplancheck durchführen. Bei jedem Vorhaben wollen wir fragen, ob es einen Beitrag zur Optimierung des Gesamtnetzes und zur Verwirklichung des „Deutschland-Taktes“ leistet.

Der grüne Bundesnetzplan

- macht Schluss mit dem Wunschzettel,
- bringt ein Moratorium für alle nichtbegonnenen Neubauprojekte,
- sorgt für Ehrlichkeit und plant nur das, was bezahlbar ist,
- setzt auf Maßnahmen mit großer (Netz-)Wirkung,
- setzt Geld dort ein, wo es Mensch und Umwelt direkt entlastet,
- sichert ein leistungsfähiges Verkehrsnetz, das Deutschland in Europa einbindet,
- gewährt dem Erhalt konsequent Vorfahrt,
- stellt Planungssicherheit her und macht Sonderprogramme auf Dauer überflüssig und
- sagt unsinnigen Prestigeprojekten den Kampf an.

Mit diesen Schwerpunkten werden wir Netze knüpfen, Knoten lösen und damit Mobilität ermöglichen. Statt das erneute Scheitern einer Wunschliste namens Bundesverkehrswegeplan zu provozieren, können wir mit einem Bundesnetzplan unsere Verkehrswege und Verkehrsmittel umweltfreundlich und kostengünstig miteinander verbinden.