



STEP Nationalstrassen: Planungsschritte, Prioritäten

Faktenblatt 22. Februar 2023

Die Nationalstrassen haben für die gesamte Volkswirtschaft und innerhalb des Gesamtverkehrssystems eine hohe Bedeutung. Es ist wichtig, deren Verfügbarkeit und Funktionsfähigkeit zu erhalten. Dazu braucht es Investitionen in den Betrieb, den Unterhalt und die punktuelle Erweiterung des Nationalstrassennetzes. Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) sichert die langfristige Finanzierung dieser Aufgaben.

Für Erweiterungen im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP Nationalstrassen) beantragt der Bundesrat einen weiteren Verpflichtungskredit. Dem STEP Nationalstrassen gehen umfassende Planungs- und Projektstudien voraus. Dabei werden die nötigen Erweiterungen definiert und mit den betroffenen Stellen abgestimmt. Dem haushälterischen und volkswirtschaftlich sinnvollen Umgang mit den verfügbaren finanziellen Mitteln wird dabei hohes Gewicht beigemessen.

Schematische Darstellung der Fortschreibung des STEP Nationalstrassen

Das STEP Nationalstrassen wird regelmässig aktualisiert. Die Projekte des STEP 2018 sowie die kantonalen Projekte auf den NEB-Strecken wurden evaluiert und priorisiert und dann den verschiedenen Realisierungshorizonten zugeordnet.



Drei Prioritätsstufen der STEP-Projekte

- Die aus aktueller Sicht prioritären und zweckmässigsten Projekte werden dem **Realisierungshorizont 2030** zugewiesen. Sobald Projekte aus dem Realisierungshorizont 2030 einen bestimmten Planungsstand erreicht haben, werden sie in einen **Ausbauschritt** aufgenommen. Es handelt sich dabei um jene Projekte, die innerhalb der nächsten Berichtsperiode voraussichtlich Baureife erlangen werden. Die Projekte eines Ausbauschnittes werden in einem Bundesbeschluss als Paket zusammengefasst. Für die Realisierung dieser Projekte beantragt der Bundesrat jeweils die Zuweisung in den Ausbauschritt und die Freigabe des dafür erforderlichen Verpflichtungskredites.
- **Im Realisierungshorizont 2040** hat der Bundesrat Projekte zusammengefasst, die zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit ebenfalls notwendig, jedoch zeitlich weniger dringend sind. Auch sind sie grösstenteils planerisch weniger weit fortgeschritten, als die Projekte des Realisierungshorizonts 2030.
- Die Projekte der **«Weiteren Realisierungshorizonte»** erachtet der Bundesrat zwar langfristig als notwendig, im Vergleich zu den anderen Projekten jedoch als weniger prioritär. Er wird ihre Notwendigkeit zu einem späteren Zeitpunkt überprüfen. Zudem haben sie noch keinen Planungsstand erreicht, der eine Zuordnung in einen konkreten Realisierungshorizont rechtfertigen würde. Die Projekte müssen planerisch vertieft und im Rahmen der weiteren Fortschreibungen des STEP Nationalstrassen überprüft werden.

Zweistufiges Verfahren bei der Zuteilung der Projekte

Phase 1: Umfassende Beurteilung

Basis für die Beurteilung der Erweiterungsprojekte im STEP Nationalstrassen bildet die aktualisierte Version der einheitlichen Bewertungsmethodik Nationalstrassen (EBeN).

EBeN umfasst drei Bewertungsmethoden:

- **Kosten-Nutzen-Analyse:** Prüfung der Wirtschaftlichkeit eines Projektes und Ermittlung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses sowie der Infrastrukturbudgeteffizienz (Verhältnis der Nutzen im Vergleich zu den Bau- und Landkosten);
- **Kosten-Wirksamkeits-Analyse:** Festlegung der monetarisierbaren Projektwirkungen in Relation zu den Kosten und Ermittlung des Kosten-Wirksamkeits-Verhältnisses;
- **Qualitative Analyse:** Beurteilung der nicht monetarisierbaren Auswirkungen.

Phase 2: Berücksichtigung weiterer Aspekte

Die Zuordnung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und Ausbauschnitten erfolgt unter Berücksichtigung verschiedener zusätzlicher Kriterien, die sich an den Zielen des Sachplans Verkehr orientieren.

- **Konzentration auf Abschnitte mit dem grössten Handlungsdruck:** Prioritär sollen Projekte zur Realisierung gelangen, mit denen die gravierendsten Engpässe beseitigt, nötige Netzredundanzen geschaffen oder weitreichende Verträglichkeitsprobleme behoben werden können;
- **Konzentration auf die Kerngebiete der Agglomerationen:** Erste Priorität haben funktionsfähige Nationalstrassen im Kerngebiet der Agglomerationen. Diese Vorhaben unterstützen die raumplanerisch gewünschte Siedlungsentwicklung nach innen und tragen zur Entlastung des städtischen Strassennetzes bei. Wichtig ist, dass die Erweiterungen auf dem Hochleistungsnetz im Rahmen der Agglomerationsprogramme mit verkehrlichen Massnahmen auf dem nachgelagerten Strassennetz sowie mit der Siedlungsplanung abgestimmt sind;

- **Städtebauliche Aufwertung:** Wo Nationalstrassen mitten durch dicht bewohnte Siedlungsgebiete hindurchführen, sind – soweit dies mit volkswirtschaftlich vertretbarem Aufwand möglich ist – Projekte zu bevorzugen, die zur städtebaulichen Sanierung der Situation beitragen;
- **Berücksichtigung der Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs:** Projekte zur Engpassbeseitigung, bei denen massgebende Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs bestehen, können höher priorisiert werden. Das ist vordringlich bei der Abwicklung des Nord-Süd- und des Ost-West-Transitverkehrs der Fall sowie dort, wo sich verschiedene Nationalstrassen räumlich überlagern;
- **Projektierungsstand:** Der Bundesrat priorisiert Vorhaben, die in ihrer Planung und Projektierung weit fortgeschritten sind. Projekte, für die noch keine konsolidierten Lösungen vorliegen, können keinem konkreten Realisierungshorizont (2030 oder 2040) zugeteilt werden;
- **Unterhaltsfähigkeit:** Auf den stark ausgelasteten Nationalstrassen, wird es immer wichtiger, den Unterhalt weiter gewährleisten zu können. Das gilt insbesondere für Tunnel- und längere Brückenbauwerke auf städtischen Nationalstrassen. Vorhaben, die zur Gewährleistung der Unterhaltsfähigkeit des Nationalstrassennetzes notwendig sind, sollen daher prioritär zur Realisierung gelangen;
- **Vermeidung von Problemverlagerungen:** Zurückhaltend ist der Bundesrat bei Erweiterungen, die zu einer Verlagerung des Problems auf andere Strassenabschnitte führen;
- **Ausschöpfung des Potenzials des öffentlichen Verkehrs:** Schlechter eingestuft werden Projekte, die zu einer Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs führen können oder in Gebieten mit tiefem Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr liegen. Dort besteht nach Ansicht des Bundesrates ein grösseres Potenzial für eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr;
- **Abstimmung mit nachgelagertem Verkehrsnetz:** Höher eingestuft werden Erweiterungsprojekte mit guten Lösungen für die Schnittstelle zwischen der Nationalstrasse und den nachgelagerten Verkehrsnetzen. In Frage kommen dafür beispielsweise Verkehrsdrehscheiben.