



STEP Nationalstrasse: Planungsschritte, Prioritäten

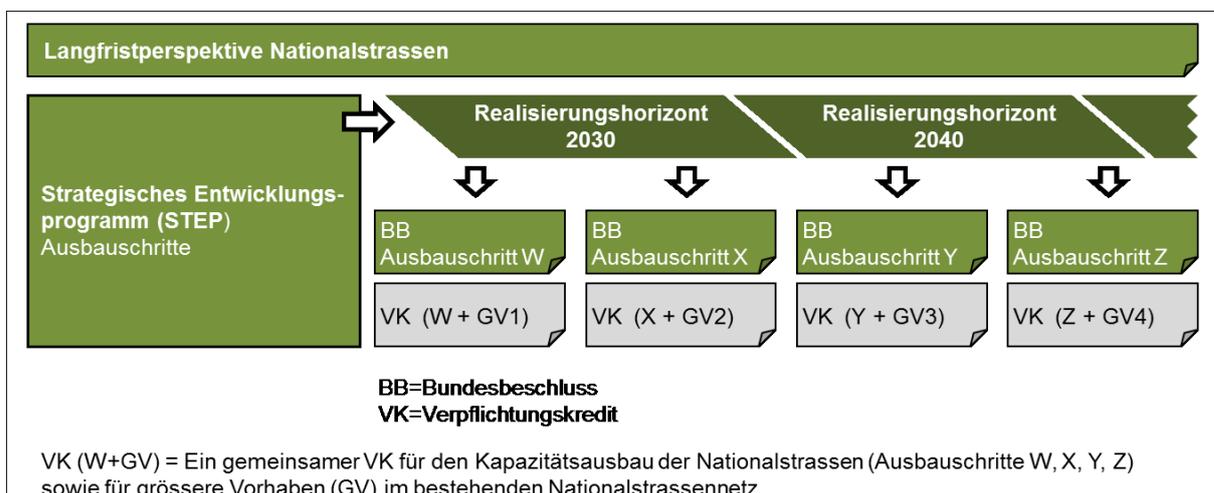
Faktenblatt 14.9.2018

Volk und Stände haben am 12. Februar 2017 der Schaffung eines Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) zugestimmt. Dieser ermöglicht es, dass der Bund langfristig genug Geld in die Nationalstrassen und Projekte in den Agglomerationen investieren kann. Mit dem NAF ist am 1. Januar 2018 auch das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) gestartet. Dieses umfasst alle Erweiterungsprojekte der Nationalstrassen und nimmt die Priorisierung vor. Das Parlament genehmigt das Programm in der Regel alle vier Jahr und gibt Projekte frei.

Dem STEP gehen umfassende Planungs- und Projektstudien voraus. So werden auf Basis von Langfristperspektiven die erforderlichen Kapazitätserweiterungen definiert und mit den betroffenen Stellen abgestimmt. Eingang ins Programm finden jene Projekte, die als notwendig und volkswirtschaftlich sinnvoll erachtet werden.

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 Freigabe sowie den dafür erforderlichen Verpflichtungskredit.
- 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 Realisierungshorizontes 2030.



Kriterien für die Zuteilung der Projekte in die Prioritätsstufen

Phase 1: Umfassende Beurteilung

Basis für die umfassende Beurteilung bildet ein Bewertungsverfahren, das auf den Indikatoren des etablierten Systems NISTRA (Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte) basiert und folgende drei Analyseinstrumente umfasst:

- **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:** Feststellung der Projektwirkungen in Relation zu den Kosten sowie Ermittlung des Kosten-Wirksamkeits-Verhältnisses;
- **Qualitative Analyse:** Beurteilung der nicht monetarisierbaren Indikatoren.

Phase 2: Berücksichtigung weiterer Aspekte

- **Konzentration auf Abschnitte mit dem grössten Handlungsdruck:** Prioritär sollen die Projekte zur Realisierung gelangen, mit denen die gravierendsten Engpässe beseitigt, fehlende Netzredundanzen geschaffen oder verkehrs- und sicherheitstechnische Mängel behoben werden.
- **Konzentration auf die Kerngebiete der Agglomerationen:** Erste Priorität haben funktionsfähige Nationalstrassen im eigentlichen Kerngebiet der Agglomerationen. Diese Vorhaben fördern die raumplanerisch gewünschte Siedlungsentwicklung nach innen und tragen zur Entlastung des städtischen Strassennetzes bei.
- **Städtebauliche Aufwertung:** Wo Nationalstrassen mitten durch Siedlungsgebiete hindurchführen, sind – soweit dies mit volkswirtschaftlich vertretbarem Aufwand möglich ist – Erweiterungsvarianten zu bevorzugen, die zur städtebaulichen Sanierung der Situation beitragen.
- **Berücksichtigung der Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs:** Höher zu priorisieren sind Projekte zur Engpassbeseitigung, bei denen massgebende Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs bestehen. Vordringlich der Fall ist dies bei der Abwicklung des Nord-Süd- und des Ost-West-Transitverkehrs sowie dort, wo sich 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 zugeteilt werden.
- **Unterhaltsfähigkeit:** Auf den stark ausgelasteten Nationalstrassen gewinnt die Gewährleistung der Unterhaltsfähigkeit zunehmend an Bedeutung. Dies gilt besonders für Tunnel- und längere Brückenbauwerke auf städtischen Nationalstrassen. Vorhaben, die zur Gewährleistung der Unterhaltsfähigkeit des Nationalstrassennetzes notwendig sind, soll daher prioritär zur Realisierung gelangen.
- **Vermeidung von Problemverlagerungen:** Zurückhaltend ist der Bundesrat bei Erweiterungen, die zur Verlagerung des Problems auf andere Strassenabschnitte führt.
- **Vermeidung einer Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs:** Schlechter eingestuft werden zudem Projekte in Gebieten, in denen der Anteil des ÖV am Gesamtverkehr tief ist. Dort besteht nach Ansicht des Bundesrates ein grösseres Potenzial für eine Verlagerung des Verkehrs auf den ÖV.