

«Verkehr 2045»: Priorisierungsmethodik

Gutachten von Prof. Dr. Ulrich A. Weidmann und Dr. Michael Nold

09.10.2025

Ziel der Methodik war es, über alle Verkehrsträger hinweg eine strategisch orientierte Rangfolge der vorliegenden Projekte zu erstellen. Dies sollte anhand einfacher, vorwiegend qualitativer und möglichst verkehrsträgerübergreifender Kriterien erfolgen. Aufzuzeigen waren auch die Abhängigkeiten und Wechselwirkungen zwischen den Kapazitätserweiterungen auf den Nationalstrassen, der Bahn sowie der Agglomerationsprojekte. Die Netzwirkung von Projekten war zu berücksichtigen. Sinnvolle verkehrsträgerübergreifende regionale Projektpakete waren vorzuschlagen. Es ging also nicht um eine absolute Bewertung der Zweckmässigkeit der Projekte, sondern um einen relativen Vergleich nach gleichen Massstäben.

Die wichtigsten Kriteriengruppen

Beurteilt wurden vorab die Relevanz der Projekte im Gesamtverkehrssystem, ihre Wirkungen, Kosten und die generellen Lösungsansätze. Die Prioritäten wurden nicht mathematisch exakt berechnet, sondern ergaben sich als Gesamtbild aus strukturierten vergleichenden Analysen und fachlicher Expertise.

Semiquantitative Wirkungsbeurteilung: Die Projekte wurden nach folgenden Kriterien beurteilt:

- Nutzen für die Angebotsqualität (Kapazitätsausbau an Engpässen, Angebotsverdichtung, Reisezeitverkürzung etc.)
- Nutzen bezüglich des Netzbetriebs (Stabilität und Resilienz der Verkehrsnetze, Sicherheit, Erhaltung etc.)
- Wirtschaftlichkeit (Gesamtinvestitionsbetrag, Substanzerhalt bei Projektverzicht, Kosten der Netznutzung etc.)
- Raumplanerische Wirkung (Siedlungsentwicklung, Verbindung der Landesteile, Erschliessung peripherer Regionen etc.)
- Wirkungen auf die Umwelt (Energieverbrauch, Klimawirkung, Landschaftseingriffe etc.)

Strategische Kriterien: Verschiedene übergeordnete Überlegungen flossen in die Priorisierungen ein.

- Verpflichtungen aus Verträgen, Lage auf internationalen Verkehrsachsen, Netzwirkung, Konsequenzen eines Verzichts
- Beitrag zur ausgewogenen Kapazität des Netzes oder zur Entstehung von lokalen Überkapazitäten

- Konsistenz mit langfristigen Perspektiven, Aufwärts- und Abwärtskompatibilität
- Beitrag zur Verknüpfung der Verkehrsmittel im Gesamtsystem

Technologische oder operative Alternativen: Das Gutachten evaluierte auch das Potenzial von Alternativen.

- Auf der Strasse z.B. die Umnutzung von Pannestreifen oder punktuelle Geschwindigkeitsanpassungen
- Auf der Schiene z.B. kapazitätsorientierte Angebote oder kurze Blockabschnitte dank Führerstandssignalisierung
- Systemübergreifend z.B. oberirdische Trassierungen statt Tunnels oder kostengünstigere Verkehrsmittel.

Abhängigkeiten und intermodale Konsolidierung:

- Zeitgleiche oder gestaffelte Realisierung; Wechselwirkung zwischen Verkehrsmitteln

Priorisierungsstufen

Um die Projekte sowohl bezüglich des Bedarfs als auch bezüglich der konkreten Projektvorschläge möglichst differenziert zu priorisieren, haben die Gutachter die folgenden sechs Stufen definiert:

- **Priorität 1: Priorität 2025 - 2045 hoch.** Der Bedarf ist kurz- und mittelfristig hoch und die Gesamtwirkung gut.
- **Priorität 2: Priorität 2025 - 2045 tief bis mässig, aber danach wahrscheinlich hoch.** Der Nutzen dieser Projekte ist erst evident, wenn der Verkehr weiter anwächst, oder die Realisierung ist erst nach 2045 möglich.
- **Priorität 3: Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber Projektumfang zu reduzieren.** Der Bedarf ist hoch, die Projekte zweckmässig - gemessen an der Wirkung jedoch zu teuer und/oder es besteht Vereinfachungspotenzial.

- **Priorität 4: Angestrebte Ziele wahrscheinlich prioritär, aber alternativ zu erreichen.** Der Bedarf ist hoch, der Nutzen ausgewiesen, doch es bestehen alternative, kostengünstigere Lösungsansätze.
- **Priorität 5: Priorität fraglich.** Sowohl der Bedarf wie auch die vorgeschlagene Lösung sind fraglich. Eine abschliessende Beurteilung war den Gutachtern aber nicht möglich.
- **Priorität 6: Generell tiefe Priorität auf absehbare Zeit.** Der Bedarf ist nicht gegeben; diese Projekte sind überholt und/oder auch längerfristig nicht finanzierbar. Auch ungenügend dokumentierte Projekte fallen in diese Stufe.

Der finanzielle Rahmen und die angerechneten Projektkosten pro Jahr

Das UVEK gab folgenden finanziellen Rahmen vor: für Nationalstrassenprojekte 9 Mia. CHF, für Agglomerationsprojekte 7.5 Mia. CHF und für Bahnprojekte in einer Basisvariante 14 Mia. CHF (BIF-14) und in einer grossen Variante ohne Rückzahlung des FinöV-Vorschusses und mit Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles 24 Mia. CHF (BIF-24). Dieser finanzielle Rahmen muss nicht das gesamte Projektvolumen abdecken, sondern lediglich jenen Teil, der in der Periode 2025 bis 2045 anfällt. Das Gesamtvolumen war somit in den effektiven Finanzierungsbedarf im Zeitraum umzurechnen.

Dazu wurde ein pauschalisiertes Vorgehen angewandt. Die Projektkosten wurden je nach Prioritätsstufe reduziert, weil sich der Projektumfang reduzieren lässt (Priorität 3) oder sich mit Alternativen kostengünstiger umsetzen lässt (Priorität 4). Für nicht abschliessend beurteilbare Projekte (Priorität 5) wurde eine Pauschalposition eingerechnet. Ferner wurde berücksichtigt, dass nicht alle Zahlungen der

priorisierten Projekte in der Periode 2025 bis 2045 anfallen, sich Projekte verzögern können oder später gestrichen werden (Prioritäten 1, 3, 4, 5). Die Projekte der Prioritäten 2 und 6 belasten die Periode 2025 bis 2045 gar nicht.

Diese Tabelle zeigt, welche Projektkosten angerechnet wurden:

Priorität 2025-2045	NAF und BIF-24 (Nationalstrassen- und Agglomerationsprojekte, Bahnprojekte bei BIF-24)	BIF-14 *) (Bahnprojekte bei BIF-14)
Priorität 1: hoch	90 %	80 %
Priorität 2: tief bis mässig, später ev. hoch	0 %	0 %
Priorität 3: Ziele prioritär, Projekt reduzieren	50 %	40 %
Priorität 4: Ziele prioritär, alternativ zu erreichen	25 %	20 %
Priorität 5: Priorität fraglich	15 %	10 %
Priorität 6: Bedarf nicht gegeben	0 %	0 %

*) Bei BIF-14 wurden für die Bahn langsamere Projektrealisierungen und stärkere Reduktionen angenommen.

In einem letzten Arbeitsschritt wurden die Priorisierungen so angepasst, dass der zur Verfügung stehende Finanzierungsrahmen eingehalten und ausgeschöpft wird.

