



# STEP Nationalstrasse: Projekte und Nutzen

Faktenblatt 14.9.2018

Der Bundesrat will die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes erhalten und verbessern. Um Staus zu vermeiden, sollen die Autobahnen an neuralgischen Stellen gezielt ausgebaut werden. Die entsprechenden Projekte sind im Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) enthalten. Es ist geplant, bis 2030 Projekte im Umfang von 14,8 Milliarden Franken zu realisieren. Dabei geht es vor allem um Erweiterung in den Agglomerationen. Vier Projekte sollen im Rahmen des Ausbaus 2019 vom Parlament verbindlich beschlossen werden.



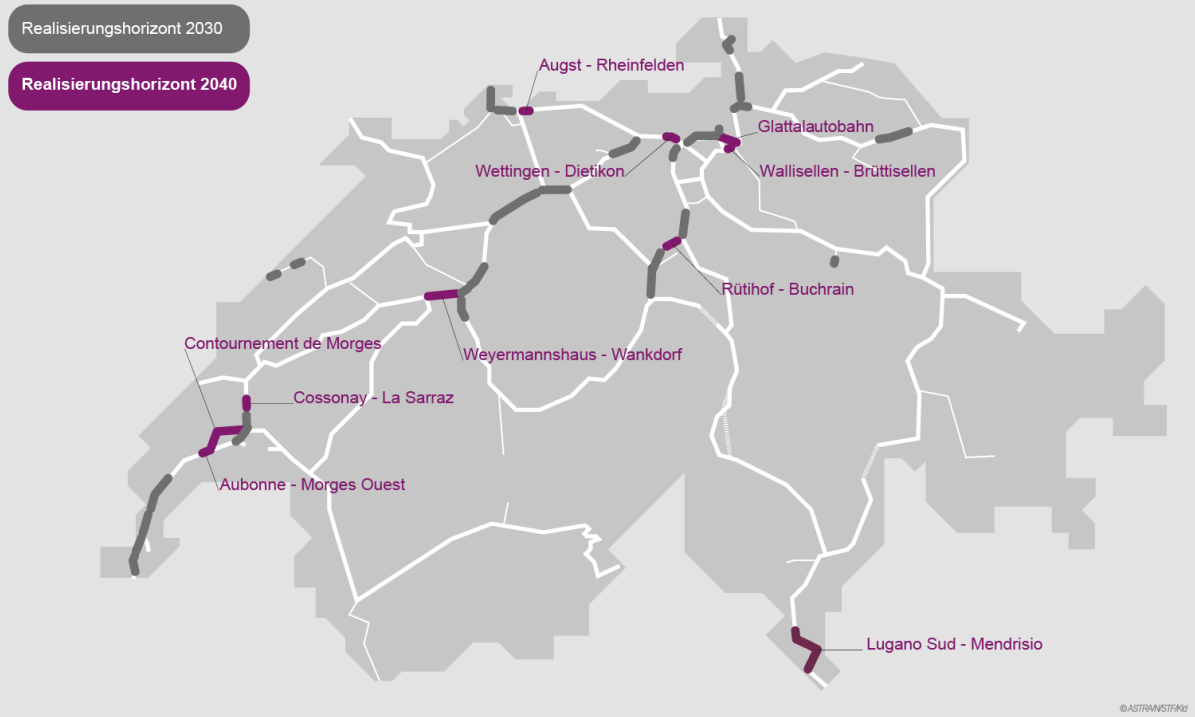
Projekte, die im STEP dem Realisierungshorizont 2030 zugeordnet sind.

Die im **Realisierungshorizont 2030** zusammengefassten Projekte erachtet der Bundesrat als prioritär. Sie befinden sich v.a. in den Agglomerationen. Aus dem Realisierungshorizont 2030 hat der Bundesrat drei Projekte ausgewählt und dem **Ausbauschritt 2019** zugeordnet, nämlich den Bypass Luzern (inkl. Erweiterung Abschnitt Rotsee-Buchrain und Ergänzung Kriens-Hergiswil), die Engpassbeseitigung in Crissier und die Umfahrung Le Locle. Für diese Projekte, die planerisch weit fortgeschritten sind, beantragt er die Freigabe und den Verpflichtungskredit.

# Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

## Projekte des Realisierungshorizonts 2040

14.09.2018



Projekte, die im STEP dem Realisierungshorizont 2040 zugeordnet sind.

Im **Realisierungshorizont 2040** sind Projekte zusammengefasst, die zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit ebenfalls notwendig, jedoch zeitlich weniger dringend sind. Auch sind sie planerisch weniger weit fortgeschritten.

# STEP-Projekte lindern Verkehrsprobleme in allen Regionen

Region	Problemlage	STEP-Massnahmen
Genf - Waadt	Starker Handlungsdruck im gesamten Verkehrssystem. Engpass der höchsten Problemstufe III auf der Autobahn zwischen der Verzweigung Perly und dem Anschluss Coppet. Bis 2040 muss auf den Autobahnen im Raum Genf mit täglich auftretenden und lang anhaltenden Verkehrsüberlastungen gerechnet werden.	Durchgehender Ausbau der Nationalstrassenabschnitte zwischen der Verzweigungen Perly und dem Anschluss Nyon auf sechs Spuren. Entsprechende Erweiterungsprojekte sollen bis 2030 in Angriff genommen werden. Abgesehen vom verbindlich beschlossenen Erweiterungsprojekt Aéroport – Le Vengeron weisen die Vorhaben momentan jedoch noch keine ausreichende planerische Verbindlichkeit auf, die eine definitive Freigabe erlauben würde.
Waadt	Problemdruck im Raum Lausanne sehr hoch. Engpass der höchsten Problemstufe III auf der A1 zwischen Morges-Est und Cossonay sowie auf der A9 zwischen Vennes und Belmont. Zwischen Aubonne und Morges sowie zwischen Cossonay und La Sarraz ist bis 2040 mit täglichem Stau von ein bis zwei Stunden zu rechnen (Problemstufe II). Verträglichkeitsprobleme im Raum Morges: Nationalstrasse führt mitten durch dicht besiedelte Gebiete.	Langfristige Erweiterung des gesamten Nationalstrassennetzes im Raum Lausanne/Morges. Realisierungshorizont 2030: Erweiterungen in Crissier sowie auf dem Abschnitt Villars-Ste-Croix – Cossonay. Realisierungshorizont 2040: Umfahrung Morges, Aubonne – Morges Ouest und Cossonay – La Sarraz. Für den Abschnitt Lausanne – Montreux führt das ASTRA derzeit eine Projektstudie durch.
Bern / Solothurn	Sehr starke Überlastung auf der A6 im Raum Bern auf dem Abschnitt Ostring – Muri (Problemstufe III). Engpässe der Problemstufe II zwischen Weyermannshaus und Kirchberg sowie zwischen Wankdorf und Ostring. Engpass zwischen Luterbach und Härkingen.	Sechs-Spur-Ausbau Luterbach – Härkingen bereits definitiv beschlossen. Autobahnerweiterungen im Kern der Agglomeration Bern mit Realisierungshorizont 2030: Wankdorf – Schönbühl, Schönbühl – Kirchberg und Wankdorf – Muri (grösstenteils unterirdisch). Definitive Freigabe dieser Projekte aufgrund ihrer aktuellen Planungsstände noch nicht möglich. Realisierungshorizont 2040: Kapazitätserweiterung Weyermannshaus – Wankdorf. Erweiterung Muri – Rubigen und Kirchberg – Luterbach weniger prioritär.
Solothurn / Aargau	Grosser Handlungsbedarf zwischen Aarau Ost und Dietikon. Fehlende Kapazitäten werden bis 2040 zu täglichen Staus mit einer Länge von zwei bis vier Stunden führen (Problemstufe III). Weniger stark betroffen ist der Abschnitt Wiggertal – Aarau Ost (Problemstufe I).	Realisierungshorizont 2030: Erweiterungsprojekt Aarau Ost – Birrfeld. Projekte Wiggertal - Aarau Ost, Birrfeld - Wettingen (inkl. 4. Röhre Baregg Tunnel) und Wettingen – Dietikon planerisch erst im Frühstadium. Studie zu grossräumiger Umfahrung Limmattal im Gang.
Zürich / Schwyz	Schweizweit eine der grössten Belastungen auf dem Nationalstrassennetz. Ohne Erweiterungsmaßnahmen droht 2040 Verkehrszusammenbruch. Grosser Handlungsbedarf auch auf der Nationalstrasse im Raum Winterthur: Engpass- und Verträglichkeitsprobleme bleiben trotz beschlossener Vier-Spur-Ausbau zwischen Kleinandelfingen und Winterthur.	Erweiterungsprojekte Limmattal – Urdorf Süd und Zürich Nord – Zürich Flughafen im prioritären Realisierungshorizont 2030. Definitive Freigabe aufgrund Planungsstand noch nicht möglich. Ebenfalls notwendig (Realisierungshorizont 2040) ist der Bau der Glattalautobahn. Für dieses Projekt liegt eine mit dem Kanton und der Region konsolidierte Lösung vor. Damit zusammenhängend: Erweiterung Abschnitt Wallisellen – Brüttsellen. Handlungsbedarf besteht im Raum Winterthur: Erweiterung der Umfahrung Winterthur im Realisierungshorizont 2030.
Zürich / Schaffhausen	Im Raum Schaffhausen bestehen Probleme in dreierlei Hinsicht: Schwere Engpass auf dem Abschnitt Mutzental – Uhwiesen. Unbefriedigende Situation betreffend Unterhaltsfähigkeit des Netzes im Cholfirst- und im Fäsenstaubtunnel.	Erweiterung des Abschnitts Schaffhausen Süd – Herblingen (mit dem Bau einer zweiten Röhre des Fäsenstaubtunnels) notwendig und als prioritär eingestuft (Realisierungshorizont 2030). Ausbau Cholfirsttunnels erst nach Realisierung der zweiten Röhre des Fäsenstaubtunnels möglich.
Glarus	Überlastete Ortsdurchfahrt Näfels.	Aufnahme Hauptstrasse H17 Niederurnen – Glarus am 1. Januar 2020 ins Nationalstrassennetz. Umfahrung Näfels als prioritär eingestuft (Realisierungshorizont 2030).

St. Gallen	Handlungsbedarf auf den Abschnitten Kreuzbleiche – Neudorf und Neudorf – Meggenhus. Für 2040 ist dort ein Engpass höchster Problemstufe zu erwarten. Dicht aufeinander folgende Anschlüsse und viele spurliche Verflechtungen sind problematisch.	Prioritärer Realisierungshorizont 2030 für Erweiterung des Abschnitts Kreuzbleiche – Neudorf inkl. Bau dritter Röhre Rosenberg隧NELS. Integraler Bestandteil davon: Teilspanne Autobahn – Güterbahnhof. Erweiterung des Abschnitts Neudorf – Meggenhus erst nach 2040 vorgesehen.
Basel / Aargau / Basellandschaft	Nationalstrassennetz im Raum Basel gehört zu den am stärksten belasteten Abschnitten schweizweit. Bereits heute regelmässig Staus. Verschärfung bis 2040 zu erwarten. Abschnitt Anschluss Badischer Bahnhof - Verzweigung Rheinfeldern in der höchsten Problemstufe III. Fehlende Ausweichmöglichkeiten bei Unfällen oder Unterhaltsarbeiten. Autobahn führt im Agglomerationszentrum mitten durch das Siedlungsgebiet.	Generelles Projekt für Erweiterung der Nationalstrassen zwischen Hagnau - Badischer Bahnhof (inkl. Rheintunnel und Anbindungen in Richtung Frankreich und Deutschland) beim ASTRA in Arbeit: Realisierungshorizont 2030. Gleichzeitig oder kurz nach der Inbetriebnahme des Rheintunnels: Erweiterung zwischen Verzweigungen Hagnau und Augst. Ausbau Augst – Rheinfeldern dem Realisierungshorizont 2040 zugeordnet.
Luzern / Nidwalden / Obwalden / Zug	Doppelter Handlungsbedarf im Raum Luzern/Zug: Einerseits muss bis 2040 auf den Abschnitten Rotsee – Kriens und Rotsee – Rütihof mit Engpässen der Problemstufe II und auf dem Abschnitt Kriens – Hergiswil mit einem Engpass der Problemstufe I gerechnet werden. Andererseits sind Massnahmen zur Verbesserung der Unterhaltsfähigkeit notwendig: Bauarbeiten verursachen massive Staus	Mit der Realisierung des Sechs-Spur-Ausbaus zwischen Blegi und Rütihof ist ein erster Schritt zur langfristigen Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen bereits erfüllt. Planung Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd zwischen Kriens und Hergiswil weit fortgeschritten. Darum Zuteilung zum Ausbauschnitt 2019: Bundesrat beantragt dem Parlament die definitive Freigabe und den entsprechenden Verpflichtungskredit. Im Gleichschritt erfolgt Erweiterung Abschnitt Rotsee - Buchrain (Ausbau Nord). Abschnitt Buchrain - Rütihof dem Realisierungshorizont 2040 zugewiesen. Erweiterung Sarnen Nord – Alpnach – Lopper nach 2040 vorgesehen.
Tessin	Problemstufe III zu erwarten bis 2040 zwischen Lugano Süd und Melide/Bissone. Problemstufe II zwischen Melide/Bissone und Mendrisio. Problemstufe I für den Abschnitt Lugano Nord – Lugano Süd. Fehlende Redundanzen insbesondere zwischen Lugano Süd und Mendrisio. Beschränkte Erreichbarkeit von Lugano bei Sperrung von Tunnel San Salvatore.	Realisierungshorizont 2040 (planerisch weiter zu vertiefen): Sechs-Spur-Ausbau zwischen Lugano-Süd und dem Tunnel San Salvatore, dritte Tunnelröhre San Salvatore, Erweiterung der beiden Röhren des Tunnels Maroggia, zeitlich beschränkte Umnutzung des Pannenstreifens südlich des Tunnels Maroggia.
Graubünden	Handlungsbedarf wegen Netzinhomogenität auf der A13. Nur je ein Fahrstreifen pro Richtung zwischen Isla-Bella-Tunnel und Anschluss Reichenau. Fahrstreifenreduktion führt regelmässig zu grossem Rückstau und verhindert einen homogenen Verkehrsfluss. Einspurige Nationalstrassen mit Gegenverkehr sind sicherheitstechnisch problematisch.	Bundesrat nimmt Erweiterung des Abschnitts Reichenau – Rothenbrunnen ins STEP auf, kann aber noch keine Angaben zu Realisierungshorizont machen. ASTRA startet im Hinblick auf die nächste Programmfortschreibung eine Projektstudie, um die zweckmässigste Lösung für die Beseitigung Probleme zu ermitteln.
Neuenburg	Überlastete Ortsdurchfahrten La-Chaux-de-Fonds und Le Locle	Aufnahme der Hauptstrasse H20 zwischen Neuchâtel, Le Locle und Col des Roches am 1. Januar 2020 ins Nationalstrassennetz (zusammen mit Nâfels; siehe Glauris). Entlastung der Ortsdurchfahrten La Chaux-de-Fonds und Le Locle dem prioritären Realisierungshorizont 2030 zugewiesen. Gleichzeitige Freigabe beider Projekte trotz Baureife aufgrund gekürzter Mittel nicht möglich. Der Bundesrat erachtet den Problemdruck in Le Locle am höchsten. Er teilt die Umfahrung Le Locle daher dem Ausbauschnitt 2019 zu und beantragt definitive Freigabe dieses Projekts.