

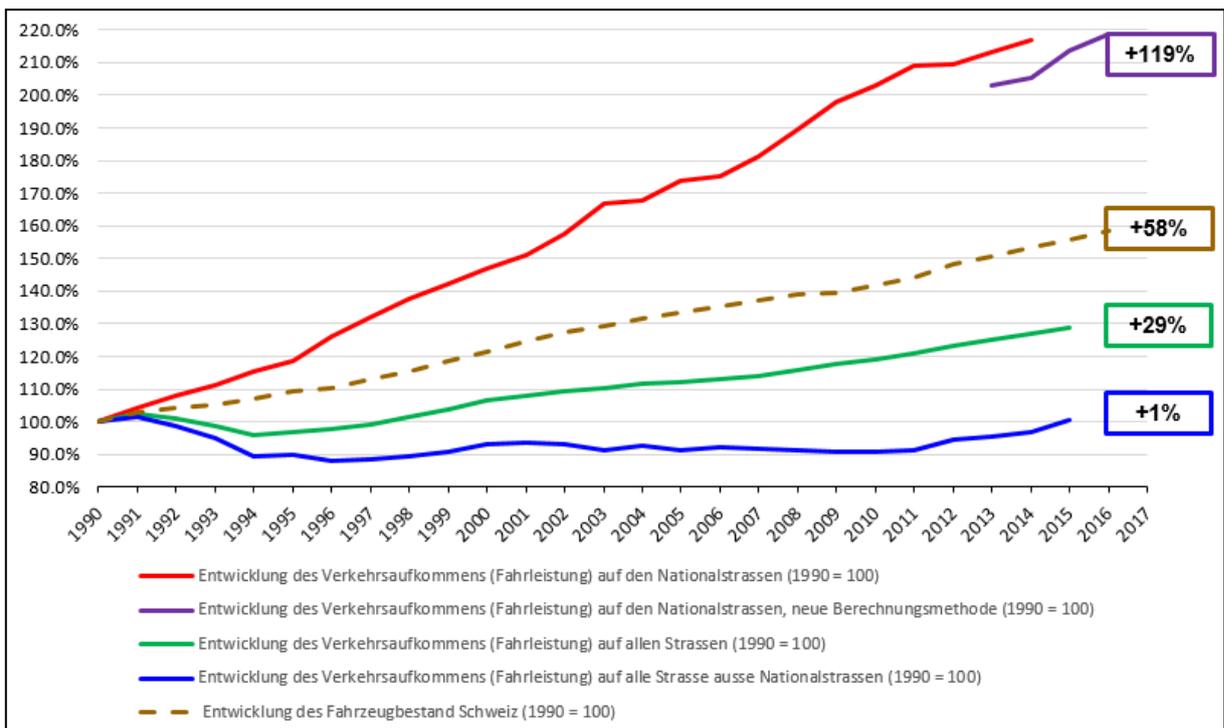


# Steigender Verkehr auf den Nationalstrassen

Faktenblatt 14.9.2018

Der Verkehr nimmt seit Jahren zu. Auf den Nationalstrassen hat er sich seit 1990 mehr als verdoppelt. Und die Prognosen des Bundes zeigen, dass das Wachstum weitergeht: Ohne Erweiterungen werden 2040 auf rund 385 Kilometern des Nationalstrassennetzes fehlende Kapazitäten regelmässigen zu Staus führen. Rund 100 Kilometer werden stark und etwa 160 sehr stark überlastet sein. Das bedeutet: täglich zwei bis vier Stunden Stau.

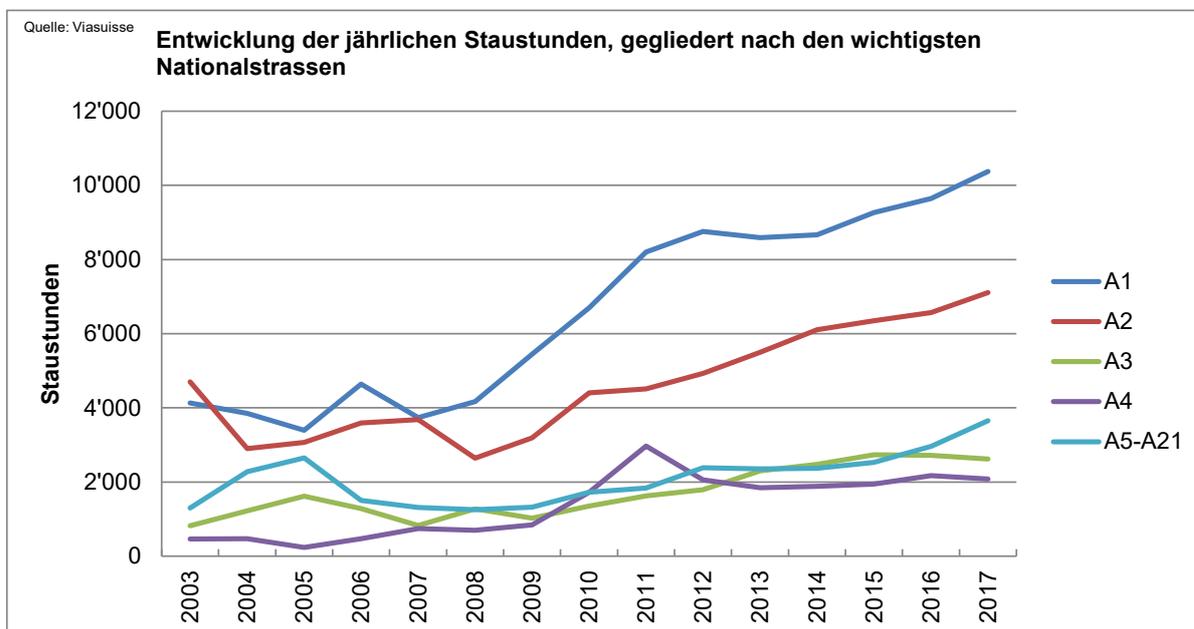
## Steigende Bedeutung der Nationalstrassen als Rückgrat des Verkehrssystems



2016 wurden auf den Nationalstrassen **40,9 Prozent der Fahrleistung** des gesamten Strassenverkehrs abgewickelt. Noch bedeutender sind die Nationalstrassen mit einem Anteil von **70,1 Prozent für den Güterverkehr**. Diese Werte sind um ein Vielfaches höher als der Anteil der Nationalstrassen - rund 2,5 Prozent - an der Länge des gesamten Strassennetzes. Auch bei der Entwicklung der Fahrleistung zeigt sich die zentrale Bedeutung der Nationalstrassen: Während die Fahrleistung auf dem gesamten Strassennetz seit 1990 um 35 Prozent angestiegen ist, hat sie sich auf den Nationalstrassen im selben Zeitraum mit plus 223 Prozent mehr als verdoppelt.

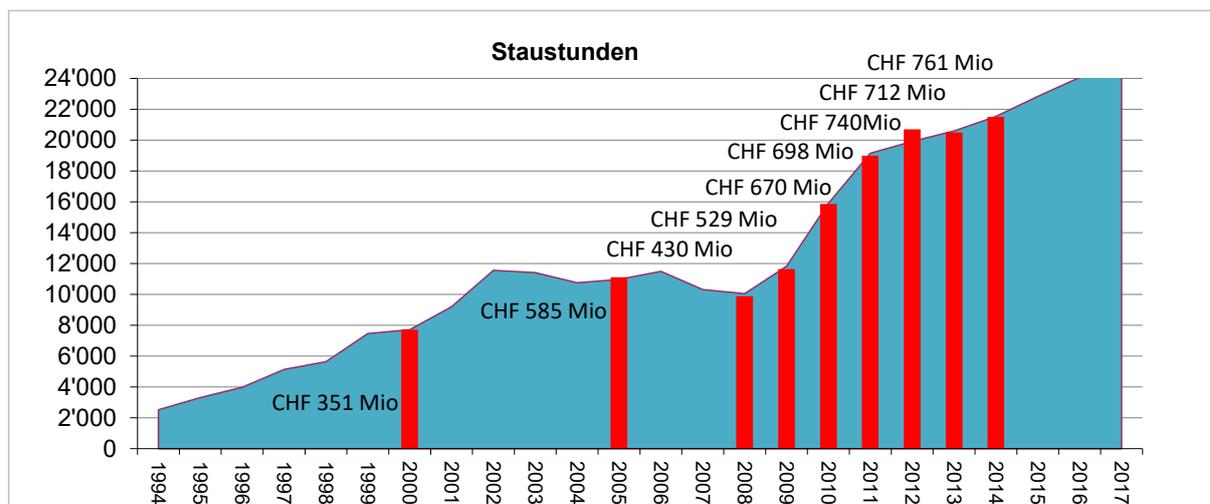
## Steigende Anzahl Stautunden und volkswirtschaftliche Kosten

Nebst der Belastung ist auch die Auslastung der Nationalstrassen sehr hoch. Dies zeigt sich am ungebrochenen Trend steigender Stautunden. 2017 wurden 25'853 **Stautunden** erfasst, was gegenüber dem Vorjahr einem Wachstum um 7,4 Prozent entspricht. Der grösste Teil davon entfällt auf Verkehrsüberlastungen (89 Prozent).



Entwicklung der Stautunden nach Nationalstrassen ab 2003. Die Abbildung zeigt, dass die Stautunden auf der A1 und der A2 seit 2008 am stärksten zugenommen haben. Auf der A4 und den übrigen Nationalstrassen war die Entwicklung seit 2003 stärkeren Schwankungen unterworfen mit allgemein steigenden Tendenzen seit 2009.

Im Rahmen der Studie „Neuberechnung Staukosten Schweiz 2010-2014“ des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) und des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) wurden die **Staukosten** des Strassenverkehrs für die Jahre 2010 bis 2014 ermittelt (ARE/ASTRA 2016). Für die Nationalstrassen oder Autobahnen weist die Studie Stauzeitkosten aus von 670 Millionen Franken für 2010, 698 Millionen Franken für 2011, 740 Millionen Franken für 2012, 712 Millionen Franken für 2013 und 761 Millionen Franken für 2014.



Stauzeitkosten, überlagert mit der Entwicklung der Jahresstautunden auf den Nationalstrassen.

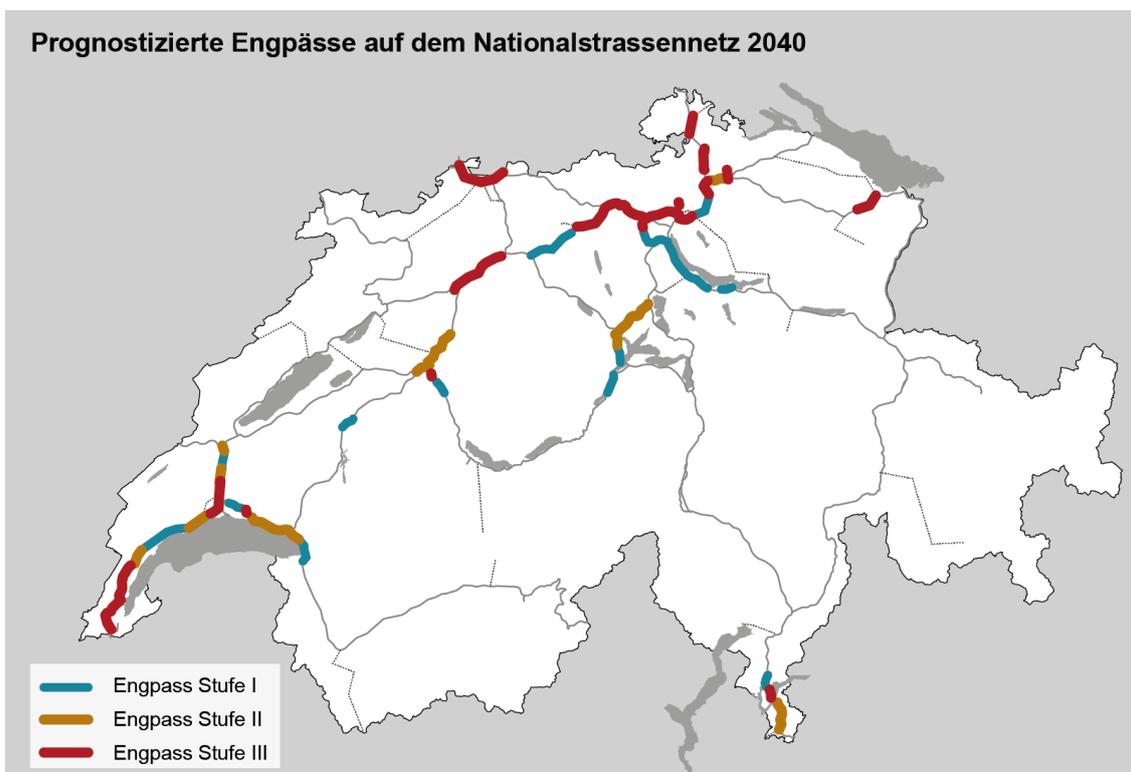
## Erwartete Verkehrszunahme bis im Jahr 2040

Die Mobilität auf der Strasse wächst auch in Zukunft. Gemäss den Verkehrsperspektiven des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE)<sup>1</sup> steigt die jährliche Verkehrsleistung des Personenverkehrs von 2010 bis 2040 um 25 Prozent auf 145 Milliarden Personenkilometer. Im Güterverkehr steigt die Leistung der transportierten Tonnen über den gleichen Zeithorizont um 37 Prozent auf 37 Milliarden Tonnenkilometer.

### **Auswirkungen auf das Nationalstrassennetz:**

Ohne Gegenmassnahmen werden 2040 rund 385 Kilometer des Nationalstrassennetzes regelmässig überlastet sein. Folgende Problemstufen sind zu unterscheiden:

- **Problemstufe I (Länge 125 Kilometer):** Verkehrsaufkommen übersteigt die verfügbare Kapazität um bis zu 10 Prozent. Auf den betroffenen Strecken kommt es bereits bei kleinsten Störungen zu Stockungen im Verkehrsfluss und zu Stau. Der betroffene Abschnitt ist im Durchschnitt während ein bis sieben Stunden pro Woche überlastet.
- **Problemstufe II (Länge 100 Kilometer):** Verkehrsaufkommen übersteigt die verfügbaren Kapazitäten um 10 bis 20 Prozent. Stockender Verkehr und Staus bereits täglich während ein bis zwei Stunden.
- **Problemstufe III (Länge 160 Kilometer):** Verkehrsaufkommen übersteigt die verfügbaren Kapazitäten um mindestens 20 Prozent. Täglich stockender Verkehr und Staus während zwei bis vier Stunden.



*Die gravierendsten Engpässe werden im Jahr 2040 in den grossen Städten und Agglomerationen anzutreffen sein. Hauptursache ist die Überlagerung des überregionalen Verkehrs mit dem Ziel-, Quell- und Binnenverkehr der grossen Städte und Agglomerationen.*

<sup>1</sup> Verkehrsperspektiven 2040: <https://www.are.admin.ch/are/de/home/verkehr-und-infrastruktur/grundlagen-und-daten/verkehrsperspektiven.html>.