

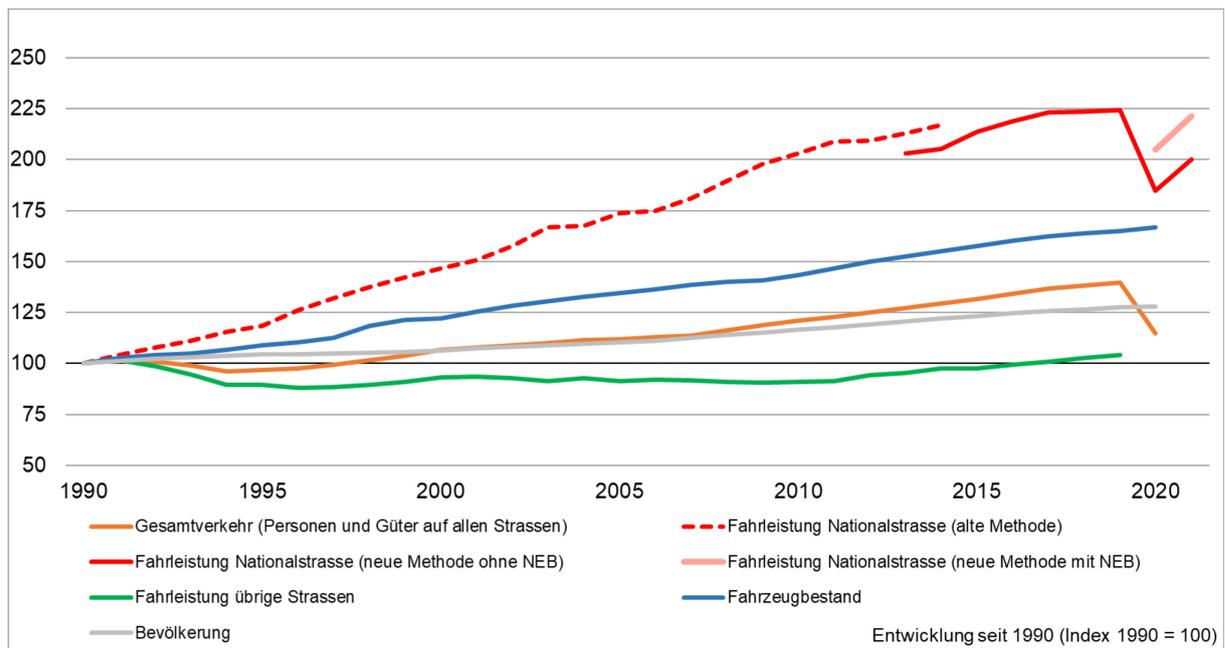


Verkehrliche Entwicklung auf den Nationalstrassen und Engpässen

Faktenblatt 22. Februar 2023

Auf den Nationalstrassen haben sich die Verkehrsleistungen seit 1990 mehr als verdoppelt. Primär wird den drohenden Kapazitätsengpässen mit einer effizienteren Nutzung der bestehenden Infrastruktur begegnet. Ergänzt wird dies mit punktuellen Erweiterungen auf den Abschnitten, die am stärksten belastet sind.

Entwicklung der Fahrleistung bis 2021



Die verkehrliche und volkswirtschaftliche Bedeutung des Nationalstrassennetzes ist hoch: 2019 wurden rund 40 % der Fahrleistung des gesamten privaten Strassenverkehrs und rund 74 % des strassenseitigen Güterverkehrs auf den Nationalstrassen abgewickelt, obschon die Nationalstrassen lediglich knapp 3 % der Länge des gesamten Strassennetzes ausmachen. Die unterschiedliche Entwicklung des Strassenverkehrs weist ebenfalls auf die zentrale Bedeutung der Nationalstrassen hin: Während die Fahrleistung auf dem gesamten Strassennetz zwischen 1990 und 2019 um 38 % angestiegen ist, hat sie sich auf den Nationalstrassen im selben Zeitraum mit plus 137 % mehr als verdoppelt. Aufgrund der mit der Corona-Pandemie verbundenen Einschränkungen ging die Fahrleistung auf dem Nationalstrassennetz (Bestandsstrecken: Nationalstrassen ohne NEB-Strecken) 2020 um knapp 18 %, auf rund 22.9 Milliarden Fahrzeugkilometer zurück. 2021 nahm der Verkehr wieder zu – der Strassenverkehr wuchs stärker als der öffentliche Verkehr und ist nun wieder fast auf dem gleichen Niveau wie in 2019.

Seit 2015 stieg die Fahrleistung auf den Nationalstrassen langsamer an als auf den übrigen Strassen. Diese Entwicklung lässt vermuten, dass die Nationalstrassen seither nicht mehr in der Lage waren, das Verkehrswachstum flächig im gewohnten Umfang aufzunehmen, und dass die zunehmenden Engpässe punktuell zu Verdrängungseffekten auf das nachgelagerte Strassennetz geführt haben.¹ Mit den gezielten Erweiterungen des Nationalstrassennetzes soll der Verkehr wieder über die Nationalstrasse geführt

¹ [Bericht Verkehrsfluss Nationalstrassen \(admin.ch\)](#)

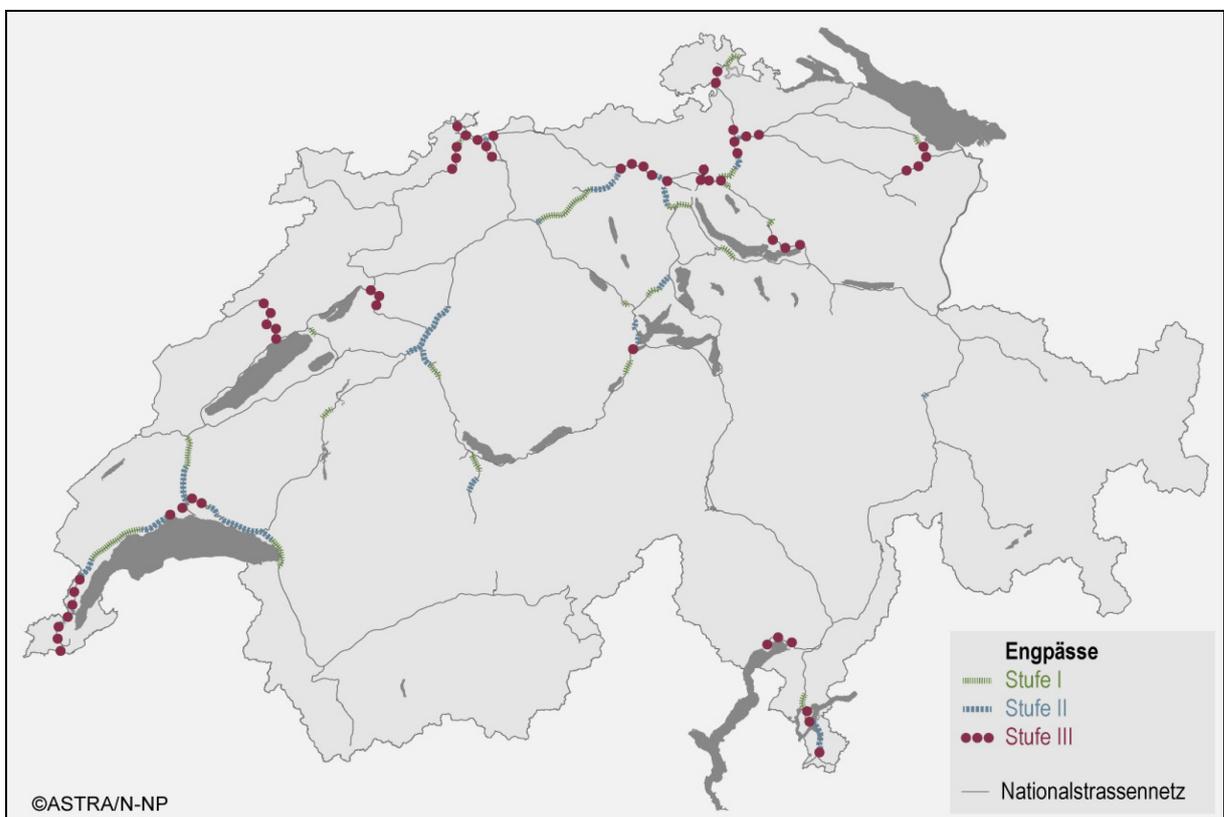
werden. Damit können Städte und Gemeinden vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Dies schafft Raum, um den öffentlichen Verkehr sowie den Veloverkehr zu fördern und die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Auswirkungen auf das Nationalstrassennetz

Ohne Gegenmassnahmen werden Verkehrsüberlastungen auf den Achsen der Nationalstrassen bis 2040 weiter steigen. Die Fachleute unterscheiden dabei folgende Problemstufen:

- **Problemstufe I:** Die Verkehrsbelastung übersteigt die verfügbare Kapazität um bis zu 10 Prozent. Auf den betroffenen Strecken kommt es bereits bei kleinsten Störungen zu Stockungen und Staus. Der betroffene Abschnitt ist im Durchschnitt während ein bis sieben Stunden pro Woche überlastet.
- **Problemstufe II:** Die Verkehrsbelastung übersteigt die verfügbaren Kapazitäten um 10 bis 20 Prozent. Es treten täglich während ein bis zwei Stunden stockender Verkehr und Staus auf.
- **Problemstufe III:** Die Verkehrsbelastung übersteigt die verfügbaren Kapazitäten um mindestens 20 Prozent. Es kommt täglich zu stockendem Verkehr und Staus während zwei bis vier Stunden.

Engpässe der Problemstufen I, II und III auf Nationalstrassen der 1. und 2. Klasse



Im Vergleich zur letzten Analyse im Rahmen des STEP 2018 werden sich die Engpässe auf dem Nationalstrassennetz der 1. und 2. Klasse von 385 auf 367 Kilometer reduzieren. Dies primär aufgrund der vom Bundesrat beantragten Erweiterungsprojekte, die von den eidgenössischen Räten im Rahmen des letzten Ausbauschnitts 2019 genehmigt wurden. Mit dem Einbezug der NEB-Strecken werden auf dem Nationalstrassennetz der Autobahnen und Autostrassen (Nationalstrassen 1. und 2. Klasse) im Jahr 2040 ohne weitere Gegenmassnahmen rund 453 Kilometer regelmässig überlastet sein. Davon entfallen 145 Kilometer auf die Problemstufe I, 141 Kilometer auf die Problemstufe II und 167 Kilometer auf die Problemstufe III.

Die schwerwiegendsten Engpässe werden in den grossen Städten und Agglomerationen erwartet. Hauptursache dafür ist die Überlagerung des überregionalen Verkehrs mit dem Ziel-, Quell- und Binnenverkehr der grossen Städte und Agglomerationen.