



Stautunden und Engpassprognose

Faktenblatt 27. September 2024

Funktionierende, sichere und verträgliche Nationalstrassen sind für die Schweiz von erheblicher volkswirtschaftlicher Bedeutung. Allerdings haben sich die Verkehrsleistungen auf den Nationalstrassen seit 1990 mehr als verdoppelt. Das führt zu immer mehr Staus sowie zu unerwünschtem Ausweichverkehr auf den Kantons- und Gemeindestrassen. Da bis ins Jahr 2040 mit einem weiteren Wachstum zu rechnen ist, sind Gegenmassnahmen unumgänglich. Im Vordergrund steht dabei eine effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Punktuell müssen aber auch Erweiterungen geprüft werden.

Obschon Nationalstrassen lediglich knapp 3 % des gesamten Strassennetzes ausmachen, wurden 2022 rund 41 % der Fahrleistung des gesamten privaten Strassenverkehrs und rund 70 % des strassenseitigen Güterverkehrs über sie abgewickelt.¹ Die Nationalstrassen stellen nicht nur eine Verbindung zur europäischen Strasseninfrastruktur her, sondern verknüpfen auch die verschiedenen Regionen der Schweiz miteinander und tragen einen bedeutenden Anteil des Verkehrsaufkommens in Städten und Ballungsräumen.

Trotz ÖV-Ausbau und verbessertem Verkehrsmanagement (Pannestreifenumnutzung, dynamische Anzeigen etc.) sind bis 2040 gemäss Prognosen des ASTRA rund 170 Kilometer des Nationalstrassennetzes täglich überlastet. Betroffen sind hauptsächlich Städte und Agglomerationen sowie die Menschen im Mittelland. Dies umso mehr, als die jüngsten Zahlen darauf hindeuten, dass die zunehmenden Engpässe zu mehr Ausweichverkehr auf den Kantons- und Gemeindestrassen führen.

Mit gezielten Erweiterungen des Nationalstrassennetzes lässt sich diese negative Entwicklung korrigieren. Das schafft in vielen Städten und Dörfern wieder den nötigen Raum, um Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs umzusetzen und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern.

Stautunden

2023 waren auf dem Nationalstrassennetz 48'807 Stautunden zu verzeichnen, das sind 22 Prozent mehr als im Vorjahr und rund viermal so viele wie vor 20 Jahren.² Knapp 87 Prozent dieser Stautunden sind auf Verkehrsüberlastung zurückzuführen, mehr als zwei Drittel verteilen sich auf die Hauptverkehrsachsen A1, A2 und A3.

Gibt es zu oft und zu lange Staus, ist die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen gestört, mit negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt (Ausweichverkehr, erhöhtes Sicherheitsrisiko, mehr Lärm- oder Schadstoffemissionen etc.) Darüber hinaus verursachen Staus volkswirtschaftliche Kosten von jährlich rund drei Milliarden Franken.³ Die konstant hohe Auslastung bestimmter Abschnitte führt zudem dazu, dass Unterhaltsarbeiten tagsüber kaum mehr umsetzbar sind. Die Folgen sind vermehrt Nacharbeiten.

¹ <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/verkehrsfluss-stauaufkommen/verkehrsfluss-nationalstrassen.html>

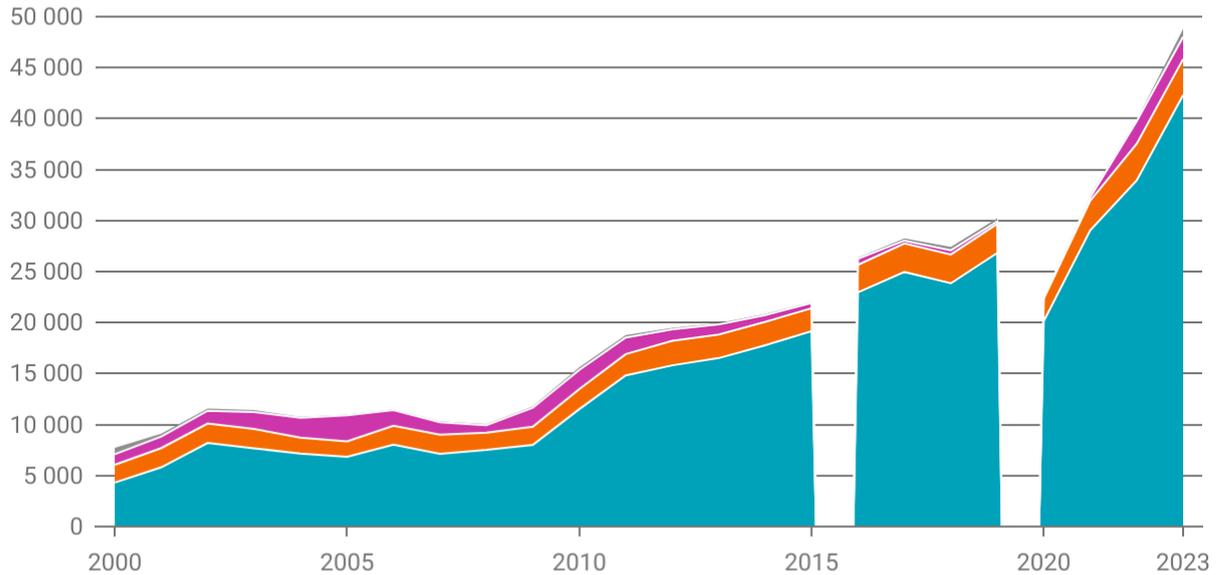
² <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/schweiz-strassenverkehrszaehlung/stau.html>

³ <https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/kuti.html>

Staubelastung auf dem Nationalstrassennetz

Stunden

■ Überlastung ■ Unfälle ■ Baustellen ■ anderes



Hinweise: Methodenwechsel 2016; ab 2020 inkl. Staus auf den Strecken des neuen Netzbeschlusses (NEB); ein Teil des Anstiegs der Anzahl Stautunden ist wahrscheinlich auf eine bessere Erfassung des Verkehrsgeschehens zurückzuführen

Datenstand: 17.06.2024

Quelle: ASTRA – Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen

gr-d-11.03.03-stau

© BFS 2024