



18.04.2024 - 08:20 Uhr

A1 Lausanne-Genf: Die Mutter der Schweizer Autobahnen feiert ihr 60-jähriges Bestehen

Vernier/Ostermundigen (ots) -

Die Autobahn A1 zwischen Lausanne und Genf feiert am kommenden 23. April ihr 60-jähriges Bestehen. Das erste Autobahn-Teilstück zwischen zwei Schweizer Städten war ursprünglich auf 20'000 Fahrzeuge pro Tag ausgelegt. 60 Jahre später wird dieser Abschnitt täglich von fünfmal mehr Fahrzeugen befahren und entlastet damit die Kantonalstrassen.

Anlässlich der Landesausstellung von 1964 entstand mit der Autobahn A1 zwischen Lausanne und Genf eines der ersten Teilstücke jener Strasse, die später zur Hauptschlagader des Strassenverkehrs in unserem Land werden sollte. Die 60 Strassenkilometer zwischen den zwei Städten am Genfersee wurden in einer Rekordzeit von vier Jahren mit geschätzten 400 Millionen Franken Baukosten realisiert und am 23. April 1964 offiziell eingeweiht. Geplant als Katalysator für den wirtschaftlichen Aufschwung der Genferseeregion sollte die A1 pro Tag 20'000 Fahrzeuge aufnehmen. Heute wird dieser Abschnitt täglich von beinahe 100'000 Fahrzeugen befahren.

Stetige Zunahme des Verkehrs

In den letzten 60 Jahren ist die Bevölkerung der Schweiz gemäss BFS von 5,3 auf 9 Millionen Menschen angewachsen. Die Zahl der Privatfahrzeuge auf unseren Strassen hat in derselben Zeit deutlich zugenommen, im Gleichschritt mit der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes. Die Anzahl der Personenwagen ist von 500'000 im Jahr 1960 auf beinahe 4,8 Millionen angestiegen. Allein auf den Nationalstrassen werden 43% aller in der Schweiz gefahrenen Kilometer zurückgelegt, obwohl sie nur 3% des Strassennetzes ausmachen. Der Anteil des Güterverkehrs, der über die Nationalstrassen abgewickelt wird, beträgt sogar 70%.

Systematische Überlastung

Im Jahr 2022 wurden auf dem Nationalstrassennetz 39'863 Staustunden registriert. 2008 waren es noch lediglich 10'000 Stunden. Die stark zunehmenden Staustunden machen deutlich, dass das Netz der Nationalstrassen an gewissen Orten an seine Grenzen stösst. Aus diesem Grund hat der Bund 2009 das Programm STEP zur Beseitigung der Engpässe ins Leben gerufen, das diesen Autobahnabschnitt bisher nicht betraf. Trotzdem haben die Staustunden noch einmal deutlich zugenommen, auch im Vergleich zur Anzahl der gefahrenen Kilometer. Zwischen 2013 (19'950 Staustunden) und 2022 hat sich die Zahl der Staustunden beinahe verdoppelt, während die gefahrenen Kilometer lediglich um 5,3 % zunahm. Die negativen Konsequenzen dieser Entwicklung tragen unter anderem die Gemeinden entlang dieser Hauptverkehrsachsen. Sie sind vom Ausweichverkehr betroffen, der durch die Verkehrsbehinderungen auf den Nationalstrassen entsteht. Dadurch leiden diese Gemeinden unter Lärm und verminderter Verkehrssicherheit.

Lebensader der Schweizer Wirtschaft

Die Autobahn A1 zwischen Genf und St. Margrethen ist mit mehr als 400 Kilometern die längste Nationalstrasse der Schweiz. Da ein Grossteil des Berufsverkehrs und der Schwerguttransporte entlang dieser Achse stattfindet, ist sie eine wichtige Lebensader für die Schweizer Wirtschaft. 2022 wurden auf ihr 9,6 Milliarden Fahrzeugkilometer zurückgelegt. Das entspricht 33 % der auf allen Nationalstrassen gefahrenen Fahrzeugkilometer. Die konstante Überlastung eines Grossteils dieser Autobahn, insbesondere an den neuralgischen Punkten rund um die grossen Agglomerationen, wirkt sich auch auf die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Wirtschaft aus. Der Bund schätzt, dass sich die Kosten der durch die Staus verursachten Verspätungen auf jährlich rund 3,1 Milliarden Franken belaufen.

Punktuelle Ausbau der Autobahnen

Mit dem Entscheid, 53 Kilometer - umgerechnet 2,3 % des bestehenden Nationalstrassennetzes - auszubauen, haben der Bundesrat und das Parlament eine gezielte Anpassung einer für die Schweiz unverzichtbaren Infrastruktur beschlossen. Sechs ausgewählte Ausbauprojekte (darunter drei Tunnel) sollen bis 2040 realisiert werden. Sie sollen über den NAF-Fonds vollständig von den Autofahrerinnen und Autofahrern finanziert werden. Diese Projekte sind unabdingbar, um die Funktionalität des Nationalstrassennetzes zu erhalten und somit den Ausweichverkehr in Gemeinden rund um die Autobahnen einzudämmen. Dies gilt auch für den Ausbau auf sechs Spuren des 19 Kilometer langen Abschnitts der A1 zwischen Nyon und Le Vengeron, der den Verkehr in dieser Region entlasten soll. Auch die drei Tunnelprojekte sind entscheidend, um den Verkehrsfluss bei Wartungsarbeiten an bestehenden Strukturen ohne längere Sperrungen zu gewährleisten. Die Inbetriebnahme des dritten Gubristtunnels im Juli 2023 auf der Nordumfahrung von Zürich hat sich bereits positiv auf den Ausweichverkehr ausgewirkt, mit einem Rückgang von bis zu 20%. Wird dieses Projekt im Herbst 2024 von der Bevölkerung gutgeheissen, wird dieser Abschnitt somit zum ersten Mal seit seiner Einweihung vor 60 Jahren ausgebaut. Und der Ausweichverkehr auf den umliegenden Kantonsstrassen würde laut ASTRA je nach Achse zwischen 12 und 44% abnehmen.

Sechs Projekte zur Beseitigung der Engpässe im Strassennetz

1 - Le Vengeron-Coppet-Nyon (GE/VD)

Auf einer Länge von 19 Kilometern zwischen der Verzweigung Le Vengeron und der Ausfahrt Nyon soll die Autobahn auf drei Spuren pro Fahrtrichtung ausgebaut werden.

Realisierung: frühestens ab 2033; Kosten: 911 Millionen Franken

2 - Wankdorf-Schönbühl (BE)

Auf der A1 zwischen Wankdorf und Schönbühl sind vier Spuren pro Fahrtrichtung vorgesehen. Die A6 soll bis zur Verzweigung Schönbühl mit drei Spuren geführt werden.

Realisierung: frühestens ab 2027; Kosten: 253 Millionen Franken

3 - Schönbühl-Kirchberg (BE)

Die A1 soll auf einer Länge von 10,2 Kilometern von vier auf sechs Spuren ausgebaut werden.

Realisierung: frühestens ab 2033; Kosten: 239 Millionen Franken

4 - Rheintunnel Basel (BS)

Der Rheintunnel soll das untergeordnete Strassennetz der Agglomeration Basel entlasten. Dies eröffnet Kapazitäten für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr und wird die Unterhaltsarbeiten am Nationalstrassennetz in der Region Basel erleichtern. Die Länge des Abschnitts beträgt 11 Kilometer.

Realisierung: frühestens ab 2029; Kosten: 1,873 Milliarden Franken

5 - Zweite Röhre des Fäsenstaubtunnels (SH)

Die A4 zwischen Schaffhausen-Süd und Herblingen soll auf der ganzen Länge zweispurig geführt werden. Das zentrale Element dieses Projekts ist der Bau einer zweiten Röhre für den Fäsenstaubtunnel. Dies wird auch eine bessere Verkehrsführung während der Unterhaltsarbeiten ermöglichen. Die Länge dieses Abschnitts beträgt 4,5 Kilometer.

Realisierung: frühestens ab 2030; Kosten: 393 Millionen Franken

6 - Dritte Röhre des Rosenberg tunnels (SG)

Die dritte Röhre des Rosenberg tunnels ermöglicht die Sanierung der bestehenden Röhren und schafft die Voraussetzungen für den langfristigen Erhalt der Stadtautobahn. Ihre Länge beträgt 2,3 Kilometer.

Realisierung: frühestens ab 2030; Kosten: 1,244 Milliarden Franken

Pressekontakt:

Jonas Montani, Mediensprecher TCS
Tel. 058 827 34 03 | jonas.montani@tcs.ch
pressetcs.ch | [flickr.com](https://www.flickr.com/photos/pressetcs/)

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/de/pm/100000091/100918413> abgerufen werden.