



Medienmitteilung

Vernier/Ostermundigen, 28. Oktober 2024

Unabhängige Studie belegt: Die sechs Autobahn-Erweiterungsprojekte verbessern die Verkehrssicherheit

Alle vier Jahre schlägt der Bundesrat dem Parlament ein Massnahmenpaket vor, um den Verkehrsfluss zu verbessern und die Funktionsfähigkeit und Sicherheit des Nationalstrassennetzes zu gewährleisten. Die sechs Projekte, die am 24. November zur Abstimmung kommen, wurden vom Büro CSD Ingénieurs unter den Aspekten der Verkehrszunahme und der Verkehrssicherheit geprüft. Die Resultate sind klar: Die Verkehrssicherheit auf den Autobahnen steigt ebenso wie in den Anrainergemeinden der Autobahn und der vermeintliche Effekt der erzeugten Verkehrszunahme bestätigt sich in der Schweiz nicht.

Zwischen 1990 und 2019 nahm der Verkehr auf den Schweizer Nationalstrassen um 137 Prozent zu. Seither wurden praktisch keine Ausbauten realisiert, was zu Engpässen rund um die grossen Agglomerationen führt und den Verkehrsfluss im beeinträchtigt. Nachdem die sechs Projekte des Ausbaus 2023 von Bundesrat und Parlament genehmigt wurden, kommen sie nun am 24. November zur Abstimmung.

Autobahnen sind die sichersten Strassen der Schweiz

Um unabhängig und neutral den Zusammenhang zwischen Verkehrssicherheit und diesen Erweiterungsprojekten herzustellen, beauftragte der TCS Dr. Micaël Tille, den stellvertretenden Leiter des Büros CSD Ingénieurs und Dozent an der ETH Lausanne (EPFL), mit der Erstellung einer Studie. Der Abschlussbericht zeigt auffallende Zahlen: Obwohl die Nationalstrassen nur 2,7 Prozent des Schweizer Strassennetzes umfassen, wickeln sie 45,4 Prozent der gefahrenen Kilometer ab. Trotz dieser hohen Verkehrsdichte entfielen 2023 jedoch nur 14,1 Prozent aller Verkehrsunfälle auf diese Strecken, gegenüber 20,9 Prozent ausserorts und 65 Prozent innerorts. Die Autobahnen verzeichnen mit 0,26 Unfällen pro Million Kilometer die niedrigste Unfallrate in der Schweiz – gegenüber 1,31 auf dem restlichen Strassennetz. Diese Unterschiede sind auf die Gestaltung der Autobahnen zurückzuführen, die das Risiko schwerer Unfälle minimieren und den Verkehr flüssiger machen, da die Fahrtrichtungen räumlich getrennt sind, keine niveaugleichen Kreuzungen vorhanden sind, Pannestreifen zur Verfügung stehen und sich keine Velos oder Fussgänger auf der Fahrbahn befinden.

Weniger häufige und weniger schwere Unfälle

Die statistischen Daten bestätigen, dass sich auf Autobahnen auch weniger Unfälle mit Sachschaden ereignen – mit einer Rate von nur 16,7 Prozent aller Unfälle mit Sachschaden in der Schweiz im Jahr 2023. Besonders niedrig ist die Zahl der Unfälle mit Personenschaden, die landesweit nur 9,1 Prozent der schweren Unfälle ausmachen. Dies ist zu einem grossen Teil auf die speziell ausgebaute Autobahninfrastruktur zurückzuführen, die das Risiko von Frontalunfällen und Kollisionen mit seitlichen Hindernissen deutlich reduziert.

Auch auf Autobahnen verbessert sich die Verkehrssicherheit kontinuierlich. In den letzten zehn Jahren ist die Zahl der Opfer schwerer Personenschäden auf diesen Strecken um mehr als 40 Prozent zurückgegangen. Dies widerspiegelt die Wirksamkeit der durchgeführten Massnahmen und die Notwendigkeit, weiterhin in den Ausbau und die Modernisierung der Autobahnen zu investieren, um dieses hohe Sicherheitsniveau aufrechtzuerhalten oder sogar noch zu verbessern.

Verkehrsverlagerung in die Ortschaften vermeiden, um die Verkehrssicherheit zu erhalten

Die Verkehrssicherheit ist aber nicht nur eine Frage der Infrastruktur, sondern hat auch mit der Verkehrsverteilung zu tun. Sind die Autobahnen überlastet, verlagert sich ein Teil des Verkehrs nach dem vom Autor der Studie erläuterten Prinzip der kommunizierenden Gefässe automatisch auf die Kantons- und Gemeindestrassen. Diese Alternativrouten führen in die Nähe von Wohngebieten, Schulen, sozialen Einrichtungen (Pflegeheime, Gesundheitszentren usw.) oder in Zonen mit reduzierter Geschwindigkeit und erhöhen so die Gefahr schwerer Unfälle, insbesondere für Fussgänger, einschliesslich Kinder und Velofahrenden. In den Städten und Dörfern in der Nähe von Autobahnen entsteht dadurch eine grosse Verkehrsbelastung. *«Durch den punktuellen Ausbau des Nationalstrassennetzes wird der Verkehr, der heute Alternativrouten auf den Kantons- und Gemeindestrassen nutzt, wieder auf die Autobahn fliessen und damit den Druck auf das untergeordnete Strassennetz verringern»*, so Dr. Micaël Tille, der Autor der Studie.



Die positiven Auswirkungen auf die Sicherheit werden sich also in zweifacher Hinsicht ergeben, da die Fahrzeuge auf den am wenigsten unfallgefährdeten und sichersten Strecken fahren und die Zahl der Fahrzeuge auf Kantons- und Gemeindestrassen sinkt. Dieser räumliche Transfer wird vor allem den Nutzerinnen und Nutzern des Langsamverkehrs (Fussgängerinnen, Trottinett, Velofahrer) und dem öffentlichen Verkehr zugutekommen. Ein Beispiel ist die Nordumfahrung Zürich nach der Eröffnung einer dritten unterirdischen Fahrspur. Laut einem Bericht des ASTRA gingen die Unfälle um 75 Prozent und der Ausweichverkehr auf den angrenzenden Kantonsstrassen um durchschnittlich 20 Prozent zurück.

Zur Studie

Ziel dieser unabhängigen Studie ist es, eine objektive und faktenbasierte Analyse verschiedener Themen im Zusammenhang mit dem STEP zu erstellen. Sie wurde vom Büro CSD Ingénieurs im Auftrag des TCS durchgeführt. Bei der Analyse wurden folgende Aspekte berücksichtigt:

- Zusammenhang zwischen der demografischen Entwicklung und der Zunahme von Motorisierung und Verkehr.
- Indikatoren für die Verkehrssicherheit auf Autobahnen.
- Auswirkungen des Neuverkehrs in Verbindung mit der Schaffung von Strasseninfrastruktur auf die Verkehrslasten für das gesamte Gebiet.
- Das System der «kommunizierenden Gefässe» zwischen Strasseninfrastrukturen.
- Das Phänomen der umgekehrten Verkehrsverlagerung, d. h. der Verlagerung von öffentlichen Verkehrsmitteln auf die Strasse.
- Die Vor- und Nachteile von P+R bei Autobahnanschlüssen.
- Die Auswirkungen einer Pannestreifenumnutzung (PUN) auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss.

Kontakt

Marco Wölfli, Mediensprecher TCS

Tel. 058 827 34 03 | marco.woelfli@tcs.ch

pressetcs.ch | [flickr.com](https://www.flickr.com/photos/tcs/)

Touring Club Schweiz – immer an meiner Seite.

Seit seiner Gründung 1896 in Genf steht der Touring Club Schweiz im Dienst der Schweizer Bevölkerung. Er engagiert sich für Sicherheit, Nachhaltigkeit und Selbstbestimmung in der persönlichen Mobilität, politisch wie auch gesellschaftlich. Mit 1900 Mitarbeitenden und 23 regionalen Sektionen bietet der grösste Mobilitätsclub der Schweiz seinen rund 1,6 Millionen Mitgliedern eine breite Palette von Dienstleistungen rund um Mobilität, Gesundheit und Freizeitaktivitäten an. Alle 70 Sekunden erfolgt eine Hilfeleistung. 200 Patrouilleure sind jährlich mit etwa 359'000 Einsätzen auf Schweizer Strassen unterwegs und ermöglichen in mehr als 80 % der Fälle eine sofortige Weiterfahrt. Die ETI-Zentrale organisiert jährlich etwa 57'000 Hilfeleistungen, darunter 3200 medizinische Abklärungen und über 1200 Repatriierungen. Die TCS Swiss Ambulance Rescue ist der grösste private Akteur für Rettungsdienst und Krankentransport in der Schweiz mit 50 Fahrzeugen, 17 Logistikbasen und über 35'000 Einsätzen pro Jahr. Die Rechtsschutz-Büros bearbeiten 42'000 Fälle und geben rund 10'000 Rechtsauskünfte. Seit 1908 setzt sich der TCS für die Verkehrssicherheit in der Schweiz ein, indem er Lehrmittel, Sensibilisierungs- und Präventionskampagnen entwickelt, Mobilitätsinfrastrukturen testet und Behörden berät. Der TCS verteilt jedes Jahr rund 110'000 Leuchtgürtel und 90'000 Leuchtwesten an Kinder, damit auch ihre Mobilität sicher ist. 42'000 Teilnehmende zur Aus- und Weiterbildung zählen die Fahrzentren in allen Kategorien von Fahrzeugen jährlich. Mit 33 Plätzen und rund 950'000 Logiernächten ist der TCS der grösste Campinganbieter der Schweiz. Die Mobilitätsakademie des TCS beforscht und gestaltet die Transformationen im Verkehr, wie die vertikale Mobilität der Drohnen oder die geteilte Mobilität, etwa mit den 400 elektrischen Lastenvelos «carvelo» und 40'000 Nutzenden. Der TCS ist Mitunterzeichner der Roadmap Elektromobilität 2025.