

Nationalstrassen

M 2.1

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Der Bund stellt die Errichtung eines Netzes von Nationalstrassen und deren Benutzbarkeit sicher; er baut, betreibt und unterhält die Nationalstrassen und trägt die Kosten dafür. Er kann diese Aufgabe ganz oder teilweise öffentlichen, privaten oder gemischten Trägerschaften übertragen.

Art. 83 BV

Die wichtigsten Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung werden von der Bundesversammlung zu Nationalstrassen erklärt. Es sind Nationalstrassen erster, zweiter und dritter Klasse zu unterscheiden. Die Nationalstrassen sollen insbesondere eine sichere und wirtschaftliche Abwicklung des Verkehrs gewährleisten.

Art. 1 NSG

Art. 5 Abs. 1 NSG

Im Kanton Aargau dienen die Nationalstrassen dem Transitverkehr auf der Nord-Süd-Achse (N2) und der Ost-West-Achse (N1 und N3). Als Hochleistungsstrassen nehmen sie aber auch die Funktion von innerkantonalen Verbindungen und regionalen Umfahrungen wahr.

Im Programmteil des Sachplans Verkehr stellt der Bund grundsätzlich die Koordination der verschiedenen Verkehrsträger (Strasse, Schiene, Luft, Wasser) sicher. Das Strassenetz gemäss Sachplan definiert Verbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung und deren Infrastrukturen. Dazu gehören im Bereich Strasse die Nationalstrassen und das vom Bund mitfinanzierte Netz der schweizerischen Hauptstrassen.

Sachplan Verkehr

Mit der Annahme des Bundesgesetzes über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr durch Volk und Stände am 12. Februar 2017 erfolgte die Übertragung der T5 Aarau–Aarau Ost (neu als N1R bezeichnet) an den Bund per 1. Januar 2020 (Netzbeschluss).

NAFG

Die Durchgangsstrassenverordnung definiert jene Strassen, die ständig für den Fahrverkehr geöffnet sein müssen und mehrheitlich in der Zuständigkeit der Kantone liegen. Für das Netz der schweizerischen Hauptstrassen gemäss der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel erhält der Kanton vom Bund Globalbeiträge.

DGSV

MinVV, Anhang 2

SIN

Ausgangslage Strassenvorhaben: Festlegungen Sachplan Verkehr

Die Festlegungen des Bundes im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN) werden im Richtplan als Ausgangslage übernommen. Änderungen und Anpassungen im SIN werden in der Fortschreibung des Richtplans berücksichtigt.

Vorhaben	Objektblatt SIN
PUN ¹ N2/N3 Pratteln–Liestal–Verzweigung Rheinfelden	OB 2.1 Basel
Wildtierquerung N3 Möhlin–Wallbach (AG1)	OB 2.2 Rheinfelden–Stein
Erweiterung N14 Buchrain–Verzweigung Rütihof	OB 5.2 Rotkreuz
Erweiterung N1 Wettingen–Dietikon	OB 8.1 Aargau Ost
PUN N1 Wettingen Ost–Dietikon	OB 8.1 Aargau Ost
Abstellplatz N1 Würenlos	OB 8.1 Aargau Ost
Erweiterung N1 Aarau Ost–Verzweigung Birrfeld	OB 8.2 Lenzburg
Abstellplatz N1 Birrhard	OB 8.2 Lenzburg
Wildtierquerung N1 Oftringen (AG17/SO31)	OB 8.3 Oftringen

Mit der Übernahme der N1R durch den Bund ist dieser auch mitverantwortlich für die Umsetzung des Wildtierkorridors AG6.

STEP NS

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse

Mit dem ersten Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP NS) im Jahr 2018 wurde für den Aargau das zentrale Vorhaben «6-Spur-Ausbau Aarau Ost–Birrfeld» neu dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen. Damit verbunden ist auch die verbesserte Anbindung der N1R Aarau–Aarau Ost an die N1. Mit der STEP NS-Vorlage im Jahr 2022 wurde das Vorhaben «N1 / Ausbau Birrfeld–Wettingen inkl. 4. Bareggrohre» aus dem weiteren Realisierungshorizont nach 2040 gestrichen. Mit der Streichung des Vorhabens «Ausbau Birrfeld–Wettingen inkl. 4. Bareggrohre» muss die Funktionsfähigkeit der Nationalstrasse im Abschnitt Birrfeld bis Wettingen nach dem 6-Spur-Ausbau Aarau Ost–Birrfeld durch das ASTRA nachgewiesen werden. Der Kanton Aargau behält sich vor, zum gegebenen Zeitpunkt zuhänden ASTRA einen Antrag auf Wiedererwägung zu stellen, sofern die Funktionsfähigkeit nicht aufrechterhalten werden kann und dadurch das Kantonsstrassennetz übermässig belastet wird.

Dem Realisierungshorizont 2040 wurden mit dem STEP NS folgende Vorhaben zugewiesen:

- N1 / 8-Spur-Ausbau Wettingen–Dietikon;
- N3 / 6-Spur-Ausbau Augst–Rheinfelden.

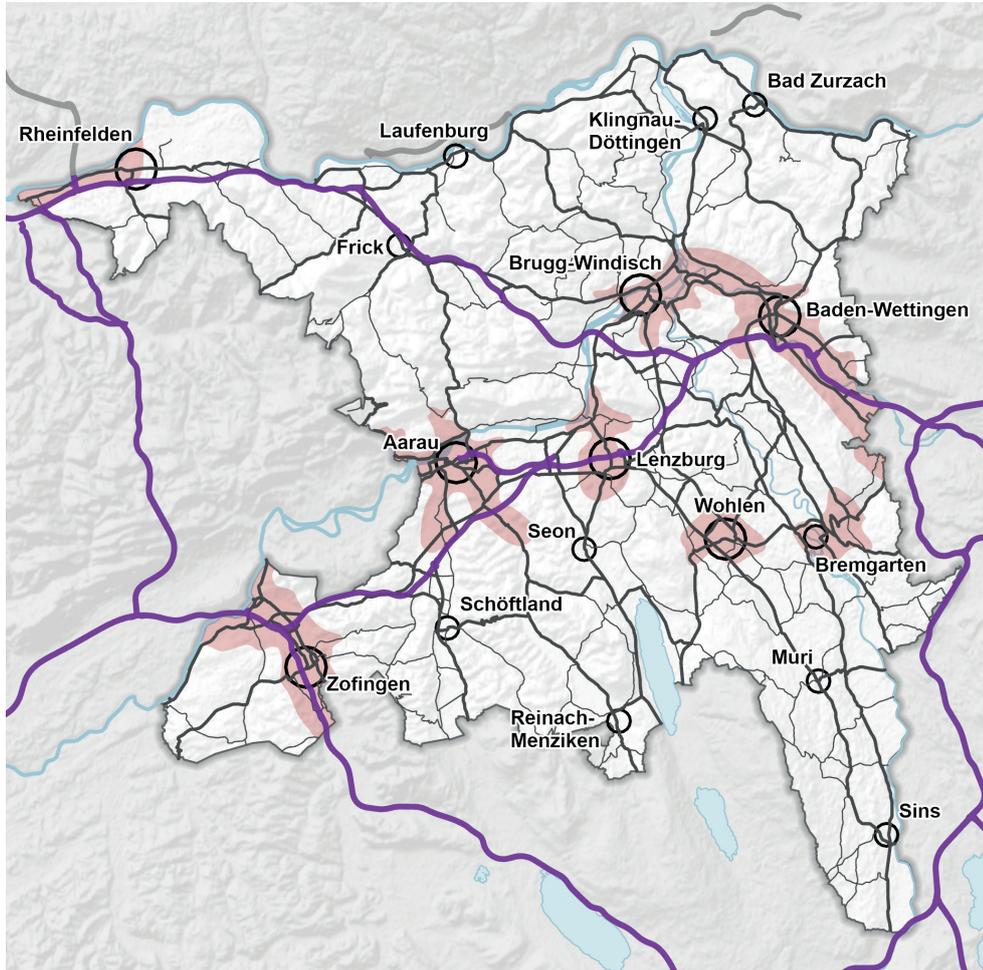
Den weiteren Realisierungshorizonten (nach 2040) sind folgende Vorhaben zugeordnet:

- N1 / 6-Spur-Ausbau Wiggertal–Oftringen;
- N1 / 6-Spur-Ausbau Oftringen–Aarau West;
- N1 / 6-Spur-Ausbau Aarau West–Aarau Ost.

Der Kanton wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass Engpassbeseitigungen gemäss STEP NS möglichst frühzeitig umgesetzt werden. Insbesondere sind Ausbauprojekte gegenüber Projekten mit Pannestreifenumnutzung zu priorisieren. Der Kanton bringt die kantonalen und regionalen Anliegen gegenüber dem Bund bedarfsgerecht ein.

¹ Pannestreifenumnutzung.

Nationalstrassen



Nationalstrassen

— Nationalstrasse (Nationale Autobahn und Autostrasse)

Kantonsstrassennetz

— / — übergeordnete / untergeordnete Kantonsstrasse

— Hochrheinautobahn (D)

○ / ○ Kernstadt / Ländliches Zentrum

Urbaner Entwicklungsraum

Herausforderung

Verschiedene Streckenabschnitte der Nationalstrassen erreichen während mehrerer Tagesstunden ihre Kapazitätsgrenzen. Dies betrifft Abschnitte auf der Ost-West-Achse (N1), der Nord-Süd-Achse (N2/N3 im Fricktal, N1/N2 im Wiggertal), beim Rheinübergang (N3–A861–A98) westlich von Rheinfelden und im Umfeld grosser Agglomerationen. Die Überlastung ist insbesondere an den Anschlüssen des Nationalstrassennetzes ausgeprägt. Sie führt zu unerwünschten Auswirkungen auf das nachgelagerte Kantonsstrassennetz und hat vermehrt Staubildungen und Unfälle zur Folge. Damit werden die Nationalstrassen auch als regionale Umfahrungen unattraktiv; der Verkehr verbleibt länger und eher auf den Kantons- und Gemeindestrassen und belastet die Ortszentren, was dort zu weiteren Verkehrsüberlastungen führt.

Stand / Übersicht

Zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes betreibt der Bund ein nationales Verkehrsmanagement für den täglichen Betrieb und für die Ereignisbewältigung. Das Verkehrsmanagement bezweckt den zuverlässigeren Betrieb der Infrastruktur durch den Einsatz von verkehrsbeeinflussenden oder -steuernden Massnahmen und ermöglicht damit eine effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur. Mit dynamischen Geschwindigkeitsanzeigen und Zuflusssteuerungen bei Autobahneinfahrten wird der Verkehrsfluss auf der Nationalstrasse verbessert, Staubildungen können reduziert werden.

Im Hinblick auf die Realisierung des 6-Spur-Ausbaus Aarau Ost bis Birrfeld ist der Kanton bestrebt, dass die massgeblichen Vorhaben auf den Zubringerstrecken zur Nationalstrasse zeitgerecht betriebsbereit sind. Dies betrifft beispielsweise den Knoten Hard südlich des A1-Anschlusses Aarau West oder die Knotensanierungen auf der K123 Bünzthalstrasse zwischen Lenzburg und dem Raum Wohlen (vgl. Planungsanweisung 1).

Die grenznahe Hochrheinautobahn A98 im Bundesland Baden-Württemberg weist zwischen Rheinfelden (D) und Waldshut (D) zwei Netzlücken auf. Der deutsche Bundesverkehrswegeplan sieht die Schliessung der Netzlücken im vordringlichen Bedarf bis 2030 vor. Die durchgehende A98 nördlich des Rheins wird Auswirkungen auf die Rheinübergänge und das angrenzende Kantonsstrassennetz haben. Die verkehrliche Überprüfung der Auswirkungen der durchgehenden A98 bildet die Grundlage für die Planung neuer Rheinübergänge bzw. den Ersatz bestehender Rheinübergänge.

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- A. Der überregionale Durchgangsverkehr ist auf die Nationalstrassen zu lenken. Der Kanton Aargau setzt sich beim Bund dafür ein, dass die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes durch verkehrsbeeinflussende Massnahmen und gezielte Ausbauten erhalten bleibt.
- B. Ein Ausweichen des Verkehrs von Nationalstrassen auf Kantonsstrassen ist vorwiegend mit Massnahmen auf der Nationalstrasse selbst abzuwenden. Die Verkehrsbeeinflussung auf Nationalstrassen ist unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf das nachgelagerte Strassennetz eng mit den regionalen Verkehrslenkungsmassnahmen abzustimmen.
- C. Der Kanton Aargau setzt sich dafür ein, dass künftige Nationalstrassenausbauten eine hohe Siedlungs- und Landschaftsverträglichkeit aufweisen und übermässige Beeinträchtigungen im Bestand weiter reduziert werden.

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

- 1. Einzelvorhaben auf Achsen mit Zubringerfunktion zu den Nationalstrassenanschlüssen auf dem übergeordneten Kantonsstrassennetz haben Priorität bei der Infrastrukturentwicklung.
- 2. Das Kantonsstrassennetz ist auf die Auswirkungen der grenznahen Hochrheinautobahn A98 in Deutschland abzustimmen.

