

ASTRA 2013

Strassen und Verkehr

Zahlen und Fakten



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

Inhaltsverzeichnis

3		Editorial
4–5	Wildtier-Passagen	Mobilität im Einklang mit dem Wildschutz
6–7		Die Wildtierbrücke muss 50 Meter breit sein
8–9	Raststätten	Die Stätten, wo Autofahrer auf den Autobahnen rasten
10–13	Schwerverkehr	23 500 Sonderbewilligungen für Ausnahmetransporte
14–15	Fahrzeuge	Keine Abgaswartung dank On-Board-Diagnose-System
16–17	Verkehrssicherheit	Geschwindigkeitskontrollen erhöhen die Sicherheit
18–19		Verschiedene Messsysteme: Lichtschranken, Radar, Laser
20–21	Umwelt	Die SABA reinigt das Strassenabwasser
22–23		Unterschiedliche Filter mit ähnlichem Reinigungseffekt
24–25	Baustellen 2013	Wichtige Baustellen im 2013 auf den Nationalstrassen
26–28	Verkehrsfluss	Bei Stau wird der Pannestreifen umgenutzt
Zahlen und Fakten		
30	Nationalstrassennetz	7,2 weitere Kilometer Nationalstrasse eröffnet
31		Das Schweizer Nationalstrassennetz
32	Administrativmassnahmen	Ausweisentzüge 2012 auf Vorjahresniveau
33	Fahrleistung	26 Mia. gefahrene Kilometer: geringfügige Zunahme
34–35		Die Belastungskarte der Nationalstrassen 2012
36	Alpenquerender Güterverkehr	2012 fuhren drei Prozent weniger LKW durch die Alpen
37	Unfall-Statistik	Deutlich weniger Verkehrsunfälle mit Personenschaden
38	Fahrzeug-Statistik	In der Schweiz sind zurzeit 5,6 Millionen Fahrzeuge immatrikuliert
39		Markant mehr Dieselfahrzeuge unterwegs
40–41	Finanzierung	Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV)
42	Organigramm ASTRA	Das Organigramm des Bundesamtes für Strassen
43	Adressen	Die Adressen des ASTRA und der Gebietseinheiten
44		Die Kantonspolizeien
45		Die Strassenverkehrsämter
46		Impressum

Titelseite

Das Chillon-Viadukt ist eines der markanten Bauwerke des Schweizer Nationalstrassennetzes. Dieses Viadukt liegt oberhalb des Schloss Chillon bei Veytaux am Genfersee, östlich von Montreux VD: 1970 gebaut, 2,1 Kilometer lang, 13 Meter breit und maximal 45 Meter hoch.

Editorial



Liebe Leserin
Lieber Leser

Die Ausgabe 2013 unserer Publikation «Strassen und Verkehr – Zahlen und Fakten» lässt uns interessante und unerwartete Aspekte der Nationalstrassen entdecken: Fahren Sie unter einer Brücke durch, kann es sich um eine Wildtier-Passage handeln ▶ Seite 4. Erblicken Sie bei einer Autobahnausfahrt ein Wasserbecken mit Schilfbewuchs, wird es eine Strassenabwasser-Behandlungsanlage sein ▶ Seite 20. Kreuzen Sie einen aussergewöhnlich beladenen Lastwagen, handelt es sich womöglich um einen Ausnahmetransport, wozu es einer Sonderbewilligung bedarf ▶ Seite 10. Dabei geht es um die reibungslose Fahrt und um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Um die Verkehrssicherheit geht es auch bei den Geschwindigkeitskontrollen, die Sie durch Radaranlagen wahrnehmen ▶ Seite 16. Eine Frage der Sicherheit ist es zudem, wenn Sie bei einer der 38 Raststätten auf dem Nationalstrassennetz anhalten, um eine Pause einzulegen ▶ Seite 8. Die positive Tendenz der Sicherheit auf den Strassen manifestiert sich ebenfalls durch weniger Verkehrsunfälle mit Personenschaden ▶ Seite 37 und in der gleichbleibenden Zahl der Ausweisentzüge ▶ Seite 32. Um den Betrieb unserer Nationalstrassen zu gewährleisten, müssen diese unterhalten und saniert werden ▶ Seite 24. Das Nationalstrassennetz stösst indes wegen des stetig zunehmenden Verkehrs an seine Grenzen. Bei Stausituationen wird deshalb im Rahmen eines Pilotversuchs in Morges und Ecublens im Kanton Waadt der Pannestreifen als zusätzliche Fahrspur temporär umgenutzt ▶ Seite 26.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre!

Dr. Rudolf Dieterle
Direktor Bundesamt für Strassen ASTRA

Mobilität im Einklang mit dem Wildschutz

Die Autobahnen sind unerlässlich für die Volkswirtschaft, zerschneiden aber die Landschaft.

Dank 25 Wildtier-Passagen können die Wildtiere trotzdem wandern.

Jährlich werden auf den Schweizer Strassen rund 20 000 grosse Säugetiere getötet. Die Kollisionen dabei sind nicht nur fatal für die Tiere, sondern stellen auch eine grosse Gefahr für die Automobilisten dar. Jährlich verletzen sich auf Schweizer Strassen über 60 Personen bei Kollisionen mit Wildtieren. Die daraus entstehenden Sachschäden betragen 25 Millionen Franken. Bei Autobahnen ist deshalb 1968 eine Norm für Wildzäune erlassen worden.

Diese Zäune vermindern zwar einerseits das Unfallrisiko und die Kollisionsgefahr mit Fahrzeugen, andererseits verhindern sie das Wandern der Wildtiere, weil die abgesperrten Autobahnen zu unüberwindbaren Barrieren werden. Die Wildtierpopulationen leiden unter der zunehmenden Isolation, weil so ihre Lebensräume zerstückelt werden.

25 Passagen mit Strauchbepflanzung

Um diesen Barrieren an den Autobahnen entgegenzuwirken, sind die Wildtier-Passagen (Brücken oder Unterführungen) konzipiert worden. Genügend breit gebaut, weisen die Wildtier-Überführungen eine Strauchbepflanzung auf, damit die Wildtiere weitgehend ungestört von einer Seite der Autobahn auf die andere gelangen und so ihren Wanderungen auf ihren Wegen (Wildtierkorridore genannt) nachgehen können. Heute gibt es auf dem Nationalstrassennetz 25 Wildtier-Passagen. -----





Die Wildtier-Passage
Birchiwald bei Kirchberg BE.



Die Wildtier-Passage bei Grauholz
BE aus zwei Blickwinkeln.

Die Wildtierbrücke muss 50 Meter breit sein

Die Wildtier-Passagen sind seit den 1990er-Jahren Bestandteil der Strassenbauprojekte. Die nötige Breite beträgt 50 Meter.

Mit den ersten Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) Ende der 1980er-Jahre ist das Verständnis für die Problematik der Zerschneidung der Lebensräume der Wildtiere durch Strassen gewachsen. So sind seit den 1990er-Jahren die Wildtier-Passagen bei der Planung von neuen Strassenbauprojekten integriert. Damals sind Studien über die verschiedenen Wildtierbrücken-Typen gemacht worden. Man hat gesehen, dass für grosse Tiere die optimale Breite 50 Meter beträgt, damit etwa Hirsch und Wildschwein überhaupt passieren. Seither sind Wildtier-Passagen bei Autobahnen Bestandteil der neuen Bauprojekte der Autobahnen, um den Barriere-Effekt für die Wildtiere zu vermindern und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

Ein Inventar der Korridore

In einem weiteren Schritt ist Ende der 1990er-Jahre ein Inventar der Wildtierkorridore erstellt worden; zudem sind die überregionalen Korridore kartographiert worden. Diese sogenannten Korridore sind die landesweiten Wanderwege der Tiere. Mit Hilfe von Daten der Jagddienste sind diese Korridore aus einem Modell der Durchlässigkeit definiert worden. Es stellte sich heraus, dass die Hälfte der Wildwanderwege wegen Bauten und Siedlungen erheblich beeinträchtigt sind. So sind der Jura und die Alpenregion quasi voneinander getrennt.

Das Inventar zeigte auch auf, dass 51 Wildtierkorridore unterbrochen sind und deshalb saniert werden müssen, um wieder eine hochgradige Verbindung zu gewährleisten. Seit 2001 definiert die Richtlinie des UVEK die Sanierung von Wildtierkorridoren.

Die optimale Breite

Die Breite der wichtigen Übergänge über die Autobahnen wurde anhand einer wissenschaftlichen Untersuchung von 15 Wildtierbrücken in Europa auf 40 bis 50 Meter fixiert. Heute gibt es in der Schweiz 25 sogenannte wichtige Wildtier-Passagen. Der Grossteil dieser Passagen wurde auf neuen oder ausgebauten Nationalstrassenabschnitten gebaut. -----

Wieder-Ausbreitung dank der Passage

An den Wildtier-Passagen werden die Überquerungen durch Videoaufnahmen oder Spurentaxation beobachtet. Je nach Art und Bauwerktyp wurden Querungen von 10 bis 25 Wildtieren pro Nacht festgestellt. Hochgerechnet ergibt dies eine Gesamtzahl von 3600 bis 9000 Querungen pro Jahr und Bauwerk. Die Wirkung von Wildtier-Passagen ist zum Teil frappant, weil sich Tierpopulationen wieder ausbreiten und plötzlich wieder in Regionen auftreten können, wo sie zuvor nicht (mehr) waren. So gab es zum Beispiel vor dem Bau der Wildtier-Passage bei Grauholz BE eine Rehpopulation nur auf einer Seite der Autobahn, nach dem Bau wieder auf beiden Seiten.



Der Zaun entlang der Nationalstrassen schützt die Wildtiere wie die Strassenbenutzer.

Sanierung Wildtierkorridore

- realisiert (27)
- in Realisierung (5)
- geplant (31)



Die Stätten, wo Autofahrer auf den Autobahnen rasten

Auf dem Nationalstrassennetz sind 35 Raststätten in Betrieb.

Toiletten, Treibstoff und Restaurant sind das Pflichtangebot.

Wohl jeder Automobilist, der auf der Autobahn gefahren ist, hat schon auf einer Raststätte Halt gemacht, sei es um einen Kaffee zu trinken, sei es, um Treibstoff zu tanken. Gerade für Berufsfahrer sind diese Raststätten unerlässliche Orte der Zwischenverpflegung und kurzzeitigen Erholung. Eine Raststätte bietet eine Tankstelle, ein Restaurant mit Toiletten sowie Parkplätze an. Die Parkplatzzahl richtet sich nach der Anzahl Plätze im Restaurant. Im Jahr 1960 hat das Bundesparlament den sogenannten Netzbeschluss gefasst; darin wurden nicht nur die Linienführung der Nationalstrassen definiert, sondern auch die Standorte der ersten Raststätten. Heute gibt es 35 Raststätten auf dem Nationalstrassennetz. Die Neusten sind «Viamala» bei Thusis im Kanton Graubünden (seit 2008 in Betrieb) sowie «Knonaueramt» im Kanton Zürich.

Das Grundstück gehört den Kantonen

Grundsätzlich ist das Nationalstrassengesetz die rechtliche Grundlage für die Errichtung der Autobahnraststätten. Das bedeutet, dass Standort, Art und Bauzeitpunkt einer Raststätte vom Bund beglaubigt werden. Ausschlaggebend für den Standort ist der Abstand zu den nächsten Raststätten sowie die Verkehrsfrequenz auf dem betreffenden Nationalstrassenabschnitt. Es sind hingegen die Kantone, welche Besitzer der Grundstücke sind und an interessierte Betreiber die Konzession zum Betrieb oder zum Bau von Tankstellen und Restaurants erteilen. Meist bauen die Betreiber gemäss Baurechtsvertrag die Gebäulichkeiten selber.

Die detaillierte Handhabung erfolgt je nach Kanton unterschiedlich. Für die Baudetails der Gebäude sind demzufolge die jeweiligen kantonalen Bauvorschriften massgebend.

Das Pflichtangebot

Der Bund gibt für Raststätten per Nationalstrassenverordnung ein Pflichtangebot vor:

- Öffentliche, behindertengerechte Toilette;
- Öffentlicher, behindertengerechter Telefonanschluss;
- Tankstelle mit den gebräuchlichen Treibstoffen;
- Die gebräuchlichsten Motorölartern;
- 24-Stunden-Öffnungszeiten für Tankstellen, Toiletten und Telefonanschluss. -----

236 Rastplätze

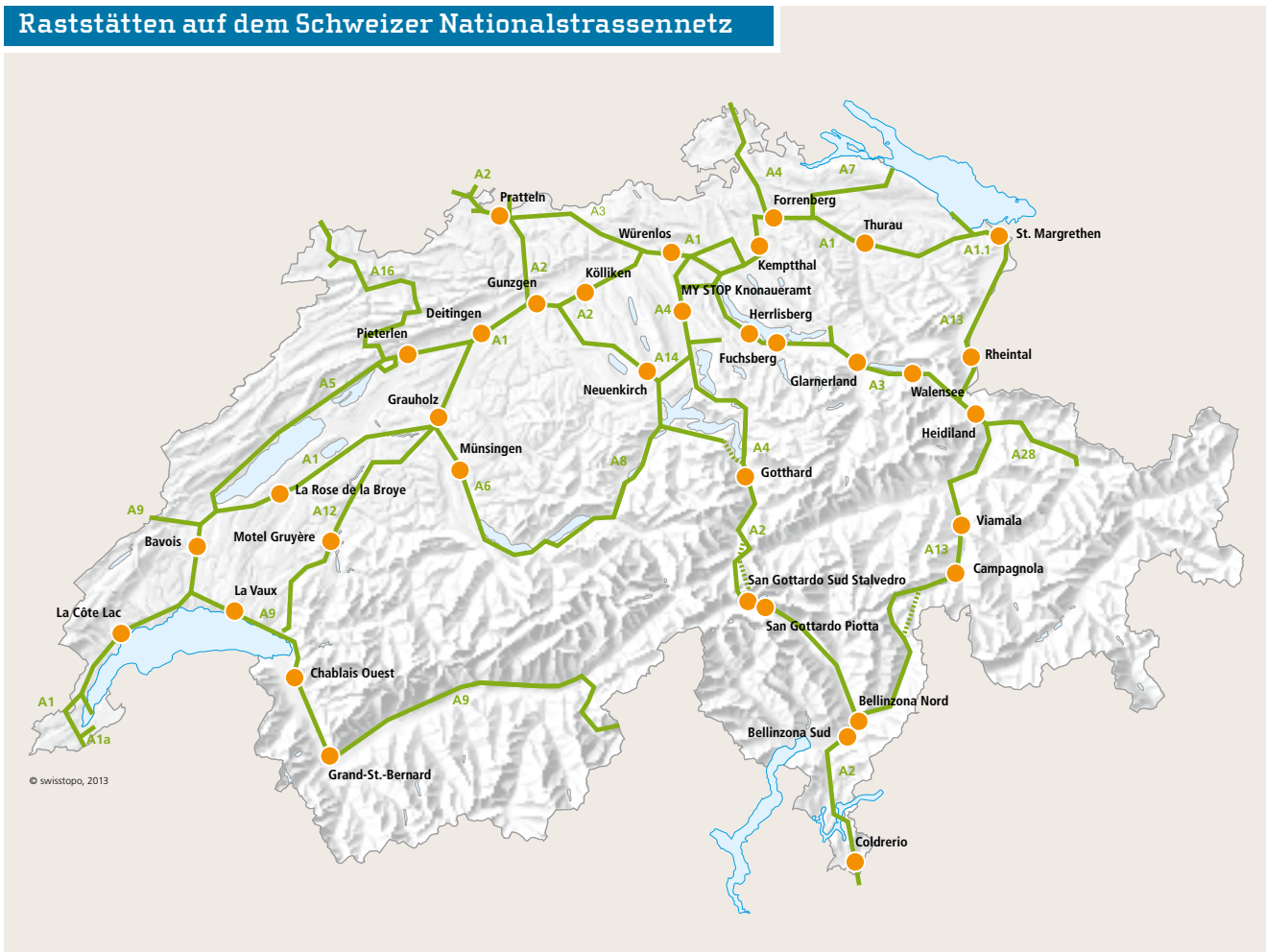
Im Unterschied zu den Raststätten weisen die sogenannten Rastplätze an den Nationalstrassen kein Restaurant und keine Tankstelle auf. Bei einem Rastplatz müssen jedoch eine Sanitäreanlage und ein Telefon zur Verfügung stehen, nebst einem Picknickplatz. Derzeit gibt es auf dem Nationalstrassennetz 236 Rastplätze. Die beiden neusten stehen bei Gurbrü/Wileroltigen [A1] westlich von Bern.

Der Unterhalt der Rastplätze erfolgt im Übrigen durch die sogenannten Gebietseinheiten; es sind in der Regel die kantonalen Tiefbauämter, welche im Auftrag des ASTRA arbeiten.



Die Autobahnraststätte «Rose de la Broye» an der A1 bei Estavayer-le-Lac im Kanton Freiburg.

Raststätten auf dem Schweizer Nationalstrassennetz



23 500 Sonderbewilligungen für Ausnahmetransporte

Ist eine Lastwagenladung zu schwer, zu lang, zu hoch oder zu breit, spricht man von einem Ausnahmetransport. Dieser benötigt für die Fahrt eine Sonderbewilligung.

Führt ein Ausnahmetransport über eine Nationalstrasse, so stellt die Schadenwehr Gotthard die Bewilligung aus. Wenn ein Transportunternehmen also einen Ausnahmetransport unternehmen will, muss es dazu in Göschenen ein Gesuch für die Bewilligung einreichen. Dort werden diese Gesuche beurteilt und ausgestellt. In der Regel können die Gesuche positiv beantwortet werden. Jährlich gibt es nur vereinzelt Fälle, die abgelehnt werden müssen. Bei der Beurteilung des Gesuchs wird geprüft, ob das Fahrzeug adäquat für den betreffenden Transport ist und ob die Ladung nicht teilbar wäre.

Die Anzahl dieser sogenannten Sonderbewilligungen ist sehr wirtschaftsabhängig. Bei schlechter Wirtschaftslage nehmen die Ausnahmetransporte ab, ist die Wirtschaftslage günstig, nehmen die Ausnahmetransporte zu. In den vergangenen zwei Jahren konnte eine Zunahme dieser Transporte festgestellt werden. 2012 gingen gut 23 500 Gesuche für Ausnahmetransporte auf dem Nationalstrassennetz ein.

Alternative: Kantonsstrasse

Werden die Voraussetzungen erfüllt, wird die Bewilligung für den Ausnahmetransport erteilt. Bei der Schadenwehr Gotthard wird für den betreffenden Transport der Ausgangs- und Zielpunkt erfasst. Gleichzeitig wird eruiert, welche Strecke geeignet ist oder ob es eine Alternativroute braucht. Gibt es auf der vorgesehenen Strecke einen Teilabschnitt oder eine Baustelle, welche mit dem Ausnahmetransport nicht passiert werden kann, so sucht die Schadenwehr mit dem betreffenden Kanton eine befahrbare Alternativstrecke auf der Kantonsstrasse.

Eine Sonderbewilligung ist ein Monat gültig. Sobald das Transportunternehmen die Bewilligung besitzt, hat es also einen Monat Zeit, um den betreffenden Transport durchzuführen. Das

Unternehmen muss dabei mit der Polizei Kontakt aufnehmen, um eine allfällige Begleitung abzusprechen. Ausnahmetransporte, welche nicht über die Nationalstrassen führen, werden von den Kantonen selbst bewilligt.

Die Gefahrgut-Transporte

Eine spezielle Kategorie der Ausnahmetransporte stellen die Gefahrgut-Transporte dar. 90 Prozent der dabei transportierten Güter sind Medikamente und Bitumen. Im Jahr 2012 wurden 64 Bewilligungen für Einzelfahrten und 165 für Mehrfachfahrten erteilt. Ein spezielles Hindernis für diese Transporte stellen die Tunnel dar. Gewisse Tunnel dürfen mit bestimmten Transporten nur unter gewissen Bedingungen passiert werden. So sind im Gotthard-Strassentunnel und im San Bernardino Gefahrgut-Transporte nicht erlaubt, ausser wenn die Landesversorgung geltend gemacht werden kann. So wird z.B. der Bitumentransport von Norditalien auf die Alpennordseite bewilligt. Auch spezielle Medikamente für Tessiner Spitäler werden bewilligt, weil diese aus Zeitgründen nicht per Bahn transportiert werden können.

Wenn ein Transport mit Gefahrgut durch den Gotthard-Strassentunnel fahren will, wird er vor dem Tunnel bei den Schwerverkehrszentren in Erstfeld bzw. Monteforno angehalten und kontrolliert. Insgesamt werden jährlich 300 einzelne Transporte für Bitumen und Medikamente bewilligt. Wöchentlich gibt es durchschnittlich zwei Lastwagen, welche über keine Bewilligung verfügen und demnach nicht passieren können.





Ausnahmefahrzeuge und -transporte

(Anzahl Gesuche)

	Jahr 2012	Diff. zu 2011
Import-/Transitfahrten unter 3 m Breite, 30 m Länge, 40 Tonnen		
Einzelbewilligungen	4 897	- 248
Dauerbewilligungen	625	27
Bewilligungen	5 522	- 221
Abgelehnte Gesuche	25	- 7
Import-/Transitfahrten über 3 m Breite, 30 m Länge, 4 m Höhe, 40 Tonnen		
Einzelbewilligungen	4 211	- 198
Dauerbewilligungen	29	- 147
Bewilligungen	4 240	- 345
Abgelehnte Gesuche	31	- 1
Binnen- und Exportfahrten		
Export- und interkantonale Transporte	12 280	- 234
Dauerbewilligungen nur für Nationalstrassen	1 146	61
Abgelehnte Gesuche	6	- 1
Total Ausnahmefahrzeuge und -transporte (inkl. interkantonale)	23 188	- 739
Total aller abgelehnten Gesuche	56	- 9
Sonntags- / Nachtfahrten		
Einzelbewilligungen	3	0
Dauerbewilligungen	15	- 9
Posttransporte (gemäss Gesetz)	122	122
Total Sonntags-/Nachtfahrten	140	113
Abgelehnte Gesuche	1	- 4
Gefahrengut-Transporte		
Einzelbewilligungen	64	43
Mehrfahrtenbewilligungen	165	12
Total Gefahrengut-Transporte	229	55
Abgelehnte Gesuche	49	17
Gesamt Total	23 557	- 571



500 Jahresbewilligungen

Bei den Bewilligungsgesuchen geht es meist um einmalige Transporte. Hierbei werden etwa grosse Bauelemente und überdimensionierte Baumaschinen transportiert. Dabei geht es um Längen, Breiten, Höhen und Gewicht. Nebst diesen Einzelbewilligungen werden jährlich auch rund 500 Jahres-Bewilligungen erteilt.

Für Sonntags- und Nachtfahrten werden keine Bewilligungen mehr erteilt, ausser für die Frischlieferanten zur Lebensmittelversorgung, Fahrten für die Post usw. Diese Fahrzeuge dürfen am Sonntag die Heimfahrt auch leer tätigen, sofern diese weniger als 30 Minuten dauert. Neu seit diesem Jahr ist, dass die Polizei die Fahrzeuge dahingehend kontrollieren kann.

Polizei: begleiten und kontrollieren

Die Polizei hat bei den Ausnahmetransporten Kontrollfunktion. Kontrolliert wird, ob überhaupt eine Bewilligung vorliegt und ob die Vorgaben der Bewilligung (Gewicht, Abmessungen usw.) mit denen des Transportes übereinstimmen. Bei einem Transit-Trans-

port werden die Vorgaben bereits an der Grenze kontrolliert. Wenn die Masse nicht stimmen oder keine Bewilligung vorliegt, muss der Transport an der Grenze warten, bis die Bewilligung erteilt ist. Je nach Situation muss dann die Polizei den Sondertransport auch begleiten, und zwar voraus und wenn nötig auch hinten.

Ab welchen Massen eine Sonderbewilligung?

In der Regel sind Sonderbewilligungen für folgende Masse erforderlich:

- Ab 40 Tonnen Gewicht
- Ab einer Fahrzeughöhe von 4,00 m
- Ab einer Fahrzeugbreite von 2,55 m (Kühlwagen ab 2,60 m)
- Ab einer Gesamtlänge von 18,75 m beim Anhängerzug
- Ab einer Gesamtlänge von 16,50 m beim Sattel-schlepper -----

Keine Abgaswartung dank On-Board-Diagnose-System

On-Board-Diagnose-Systeme (OBD) überwachen bei neueren Autos und Lastwagen die Abgase. Für solche Fahrzeuge entfällt die Abgaswartungspflicht.

Personenwagen, Lastwagen und Busse, welche mit einem On-Board-Diagnose-System (OBD) ausgerüstet sind, müssen seit Anfang 2013 nicht mehr alle zwei Jahre zur obligatorischen Abgaswartung («Abgastest») in die Werkstatt. Dieser Systemwechsel rechtfertigt sich nach Ansicht des Bundesrats, weil OBD-Systeme unter anderem auch die abgasrelevanten Bauteile permanent überwachen und allfällige Fehlfunktionen mit einer Warnlampe im Armaturenbrett anzeigen.

Zeigt die Warnlampe eine Fehlfunktion an, dann ist für das betreffende OBD-Fahrzeug ein Werkstattbesuch vorgeschrieben. Der Fahrzeughalter hat nach dem erstmaligen Aufleuchten der Warnlampe einen Monat Zeit, sein Fahrzeug reparieren zu lassen. Damit wird sichergestellt, dass die Umwelt nicht durch Fahrzeuge mit entsprechenden Fehlfunktionen abgasrelevanter Bauteile ungesetzlich belastet wird.

60 Prozent der Fahrzeuge

Die Neuregelung entlastet sämtliche Halter neuerer Motorwagen. Rund 60 Prozent der Fahrzeuge weisen ein anerkanntes OBD-System auf, das von der periodischen Abgaswartung befreit. Für Fahrzeuge ohne OBD-System ändert sich nichts, d. h. sie müssen weiterhin alle zwei Jahre zur obligatorischen Abgaswartung in die Werkstatt. Ob das Fahrzeug von der Abgaswartung befreit ist, kann anhand eines Emissionscodes im Fahrzeugausweis (siehe Bild) eruiert werden. -----

Erleichterungen auch für EG-Kleinserienfahrzeuge

Fahrzeuge, von welchen pro Typ und Jahr europaweit maximal 1000 Wagen zum Verkehr zugelassen werden, gelten als sogenannte Kleinserienfahrzeuge.

Diese verfügen über eine entsprechende Typgenehmigung der Europäischen Gemeinschaft (EG) und erfahren in der Schweiz grundsätzlich die gleichen Erleichterungen wie in Europa.

Der Bundesrat hat beschlossen, die Zulassung der EG-Kleinserienfahrzeuge anzupassen. Die Erleichterungen betreffen Vorschriften zu Front- und Seitenaufprall sowie zum Fussgängerschutz. Es handelt sich hierbei um eine Anpassung im Rahmen der Abkommen mit der EU.

Welche Fahrzeuge sind befreit?

Folgende Fahrzeuge verfügen über ein anerkanntes OBD-System, das gemäss Artikel 59a der Verkehrsregelnverordnung von der Abgaswartung in der Garage befreit:

Leichte Motorwagen (z.B. Personen- und Lieferwagen) mit

- Benzin- oder Gasmotoren, wenn sie mindestens den Abgasvorschriften Euro 3 entsprechen;
- Dieselmotoren, wenn sie mindestens den Abgasvorschriften Euro 4 entsprechen.

Schwere Motorwagen (z.B. Lastwagen und Busse), die mindestens die Abgasvorschriften Euro 4 erfüllen und nach dem 30. September 2006 erstmals zum Verkehr zugelassen wurden.



Mit einer speziellen Sonde im Auspuffrohr werden die Abgaswerte gemessen.



Ein schematisch dargestellter Motor; oben links ist das Zeichen für das «On-Board-Diagnose-System».

16	Wahl Couleur Color							
17	Platz: Places: Posti: Plazs:	5	2 2	2 2	Leergewicht Poids à vide Peso a vuoto Peso da vid	1259	G	
18	Stammnummer N° matricole N. di matricola N. da matricola				Nutz-/Turbolader Charge turbo/turbo Carico turbo/turbo Charge turbo/turbo			
19	Typgenehmigung Reception par type Approvazione del tipo Aprovaçao do tipo			158830	Gesamtwicht Poids total Peso total Peso total	1641	F	
20	Hohlraum Cylindre Cilindro Cilindru	cm ³		1984	Gewicht des Zuges Poids de l'ensemble Peso do conjunto Peso complessivo			
21	Leistung Puissance Potenza Prestazioni	kW		85.00	Antriebsart Poids embarqués Carico imbarcato Carregà amess			
22	Leergewicht poids à vide peso a vuoto peso da vid				Dachlast Charge sur le toit Carico sul tetto Carregà su l'itog	50		
23	1. Inverkehrsetzung 1° mise en circulation 1° messa in produzione 1. entrada en circulaciun			11.2004	Emmissionscode Code émissions Codice emissioni Code d'emissions	804		
24	Camorino, 12.11.2004							

Der Emmissionscode auf dem Fahrzeugausweis.

Geschwindigkeitskontrollen erhöhen die Sicherheit

Auf den Nationalstrassen sind die kantonalen Polizeikörper punkto Sicherheit Partner des ASTRA: Sie führen die Geschwindigkeitskontrollen zur Sicherheit aller Autobahnbenutzer durch.

Geschwindigkeitskontrollen werden in der Öffentlichkeit oft als Selbstzweck und Abzockerei wahrgenommen. Tatsächlich sind sie aber ein wichtiges Instrument, um die Sicherheit im Verkehr zu erhöhen. Wer zu schnell fährt, gefährdet nicht nur sich selbst, sondern auch die übrigen Verkehrsteilnehmer. Die Kontrollen dienen dazu, die Sicherheit auf den Strassen zu erhöhen.

Es sind die Kantonspolizeien, welche auf den Nationalstrassen für die Durchführung der Geschwindigkeitskontrollen zuständig sind, und zwar per Strassenverkehrsrecht. Das ASTRA als Eigentümer erteilt die Bewilligungen für das Installieren von fixen Anlagen.

Tempolimite nicht zufällig

Grundsätzlich gilt auf den Schweizer Autobahnen die Tempobeschränkung von 120 km/h. Die Limiten auf den Autobahnen werden nicht nach Belieben gesetzt. Die Verkehrsspezialisten des ASTRA bestimmen diese aufgrund der Disposition auf dem betreffenden Abschnitt: Kurve, Tunnel, Anzahl Spuren, Zufahrten, Baustellen. Wenn ein 80er-Schild steht, ist dies eine der Disposition angepasste Geschwindigkeit. Wer in diesem Bereich schneller fährt, sorgt mit seiner unangepassten Fahrweise für ein Sicherheitsrisiko.

Alle Autofahrer wissen aus eigener Erfahrung, was es bewirkt, wenn sich «Raser» oder Drängler mit überhöhtem Tempo im Verkehrsfluss aufspielen: Es entsteht unvermittelt Gefahr, wegen welcher sich alle von der Situation Betroffenen speziell konzentrieren müssen. Das einzige Instrument, um solchen gefährlichen

Situationen konkret vorzubeugen, ist die Geschwindigkeitskontrolle. Die fixen Anlagen sind in der Regel immer scharfgestellt. Die Polizeien sind zudem mit mobilen Geräten täglich unterwegs.

Ein Prozent der Verkehrsteilnehmer

Verkehrsexperten wissen, dass rund 95 Prozent der Autofahrer aus eigener Überzeugung korrekt fahren, weitere vier Prozent halten sich an die Tempolimiten aus Angst vor den Bussen. Somit ist nur ein Prozent wirklich im Visier der Kontrollen; vor ihnen sollen die korrekt fahrenden Verkehrsteilnehmer geschützt werden.

Bussengelder für verschiedene Zwecke

Immer wieder sind die Geschwindigkeitskontrollen Gegenstand von Diskussionen: Abzockerei der Autofahrer, «Portemonnaiefüller» für die Polizisten, weil sie Provisionen bekämen! Weder das eine noch das andere trifft zu: Nur wer zu schnell fährt und damit die anderen Verkehrsteilnehmer gefährdet, muss eine Busse bezahlen. Die Polizisten selber sehen vom Bussgeld nichts.

Die Bussengelder werden von den Kantonen eingezogen und für verschiedenste Zwecke eingesetzt, so etwa auch für soziale Dienste, Schulen, Kulturelles usw. Die Bussengelder fliessen also der Allgemeinheit zu.



Geschwindigkeitskontrolle mit einem Lasergerät.

Als repräsentatives Beispiel verdeutlicht die Statistik auf der Autobahn A1 der Kontrollpunkt in Niederbuchsiten: Im Jahr 2011 registrierte man dort 24 Millionen durchfahrende Fahrzeuge; davon haben 55 000 eine Tempobusse erhalten; das sind rund 0,2 Prozent. 1000 davon waren an diesem Kontrollpunkt schneller als mit 145 km/h unterwegs, also nicht mehr im Bereich einer Ordnungsbusse, sondern einer Verzeigung. Dies zeigt aber auf, dass es auch auf vermeintlich sicheren Abschnitten Verkehrsteilnehmer mit erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen gibt. Diese gefährden damit die anderen, korrekt fahrenden Lenker massiv. Die Kontrollen sorgen dafür, dass diese «Tempobolzer» zur Rechenschaft gezogen werden. -----



Ein Radar-Blitzgerät in einem Tunnel.

Verschiedene Messsysteme: Lichtschranken, Radar, Laser

Die Geschwindigkeitskontrollen werden mit verschiedenen Techniken und Anlagen durchgeführt.

Es gibt fest installierte Anlagen, rund 70 auf dem ganzen Nationalstrassennetz; diese messen entweder an einem exakten Punkt der Strasse oder über einen bestimmten Abschnitt (Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen) wie im Arisdorftunnel BL. Zudem werden die semistationären Anlagen verwendet, welche mit autonomer Stromversorgung funktionieren und leicht an einen anderen Standort versetzt werden können; diese werden einen Tag oder für eine längere Zeitspanne am gleichen Standort belassen. Weiter werden mobile Geräte eingesetzt, welche noch flexibler zu handhaben sind. Schliesslich gibt es noch die sogenannten Nachfahrkontrollgeräte, mit welchen im fahrenden Polizeiauto die zu schnellen Fahrzeuge gemessen werden.

Lichtschranke, Radar, Laser

Technisch verwendet man drei verschiedene Systeme: Beim Lichtschrankensystem wird die Durchgangszeit von A nach B erfasst. Beim Radar sendet das Gerät einen eng gebündelten Radarstrahl aus, dessen «Echo» vom anvisierten Objekt zurück ans Gerät gelangt; anhand der Zeitdifferenz zwischen ausgesandter und reflektierter Strahlung kann das Tempo des Fahrzeugs berechnet werden. Schliesslich gibt es den Laser, mit dem die Laufzeit einzelner Infrarotimpulse vom Sender zum Fahrzeug und zurück gemessen wird. Aus dieser Laufzeit kann die Entfernung zwischen dem Lasergerät und dem Fahrzeug und schliesslich das Tempo berechnet werden.

Periodisch geeicht

Für den Unterhalt und die Reinigung der Geräte auf den Nationalstrassen sind die Kantonspolizeien zuständig. Allerdings wird dieser Unterhalt den Kantonspolizeien mit einer jährlichen Pauschalentschädigung des ASTRA als Eigentümerin vergütet. Um die korrekte Messung zu gewährleisten, werden alle Geräte periodisch vom METAS (Eidgenössisches Institut für Metrologie) geeicht. -----

Was ist ein «Raser»?

Am 1. Januar 2013 ist in der Schweiz ein erstes Paket mit Massnahmen zum Verkehrssicherheitsprogramm «Via sicura» in Kraft getreten. Darin enthalten sind u.a. Massnahmen gegen Raser. Diese sind nun per Gesetz definiert. Ein Raserdelikt liegt vor, wenn die vorgeschriebene Geschwindigkeit wie folgt überschritten wird:

- in der 30 km/h-Zone: um mindestens 40 km/h;
- innerorts (50 km/h): um mindestens 50 km/h;
- ausserorts (80 km/h): um mindestens 60 km/h;
- Autobahnen (120 km/h): um mindestens 80 km/h.



Ein mobiles Radar-Gerät
im Fahrzeugheck.



Ein mobiles Radar-Gerät mit direkter
Anzeige auf dem Laptop.



Ein fest installiertes Radar-Gerät.

Die SABA reinigt das Strassenabwasser

Wo auf den Nationalstrassen bei Regenfällen

keine Böschung das Abwasser auffangen kann, werden diese in Strassenabwasser-Behandlungsanlagen (SABA) geleitet.

Denkt der Strassenbenutzer an technische Leistungen im Zusammenhang mit Autobahnen, so kommen ihm in erster Linie Dinge wie imposante Brücken, Asphalt, Tunnelbeleuchtungen usw. in den Sinn. Weniger ins Auge springen dagegen unauffällige, aber deshalb nicht minder wichtige Entwässerungsanlagen mit Kanalisation und Abwasserbehandlung.

Der Verkehr auf den Autobahnen nimmt kontinuierlich zu; im Jahr 2011 wurden bei Wallisellen (ZH) mehr als 143 000 Fahrzeuge pro Tag gezählt. Auf solchen intensiv befahrenen Autobahnen kommen mehrere Faktoren zusammen, die das Auftreten von Schadstoffen im Strassenabwasser steigern: das grosse Verkehrsvolumen, der Lastwagenanteil, das Längsgefälle der Fahrbahn, die Breite des Pannestreifens und das Vorhandensein von Lärmschutzwänden, an welche das Wasser aufgesprüht wird und damit zurück auf die Fahrbahn gelangt.

Ab 14 000 Fahrzeugen: Wasser belastet

Die Schadstoffe, die bei Regenfällen ins Strassenabwasser gelangen, entstehen vor allem durch die Abgase und durch den Abrieb von Bremsen, Reifen und der Fahrbahn selber. Unter diesen Schadstoffen finden sich unter anderem Schwermetalle wie Kupfer und Zink sowie organische Schadstoffe, darunter chemische Verbindungen, die von der unvollständigen Verbrennung fossiler Brennstoffe herrühren.

Ab einem durchschnittlichen Tagesverkehr von 14 000 Fahrzeugen (DTV) werden die Strassenabwässer auf dem betreffenden Abschnitt als stark belastet betrachtet. Die Schmutzteile lagern sich auf der Fahrbahn ab und werden vom Regenwasser in die Autobahnkanalisation gespült. Von dort gelangen die Strassenabwässer in die SABA. -----



Die technische Installation einer SABA.



Die Strassenabwasser-Behandlungsanlage (SABA) mit Bodenfilter in Hallmatt bei Niederwangen BE: Nach der Vorbehandlung durch den Splittfilter (1) fliesst das Strassenabwasser zur Hauptbehandlung durch den Bodenfilter (2). Anschliessend versickert das zweistufig behandelte Strassenabwasser via Sickergalerie (3, unsichtbar) ins Grundwasser.

Unterschiedliche Filter mit ähnlichem Reinigungseffekt

Für die Reinigung der Strassenabwässer kommen verschiedene Systeme zum Einsatz.
Der Filter über das Bankett, der Boden-Sand-Filter sowie der technische Filter.



Autobahn-Strassenabwasser (v. l.): ungereinigt, vorgereinigt und gereinigt.

Die simple Filterung durch den Boden allein kann die Schmutzstoffe der Strasse sehr gut zurückhalten und damit aus dem Abwasser filtern. Wo das Längsprofil des Geländes es erlaubt und die Bodeneigenschaften günstig sind, ist dabei eine Entwässerung der Nationalstrassen über die Bankette auch heute immer noch die beste Lösung. Wird dieses System richtig konzipiert, ermöglicht es nach wie vor eine wirksame Filterung der Schadstoffe.

Bei Brücken und Lärmschutzwänden

Auf Streckenabschnitten mit Brücken und Lärmschutzwänden ist die natürliche Entwässerung über die Bankette und die Filterung durch den Boden nicht möglich. Auf solchen Abschnitten drängt sich der Bau einer Strassenabwasser-Reinigungsanlage (SABA) auf.

Im Wesentlichen gibt es zwei Arten von Strassenabwasser-Behandlungsanlagen: Anlagen mit sogenanntem Raumfilter, wo über den Boden oder Sandfilter gearbeitet wird, oder Anlagen mit Flächenfilter, bei welchen über ein technisches System gefiltert wird. Im Endeffekt wird das Abwasser von den Schadstoffen und Schmutzpartikeln gereinigt.

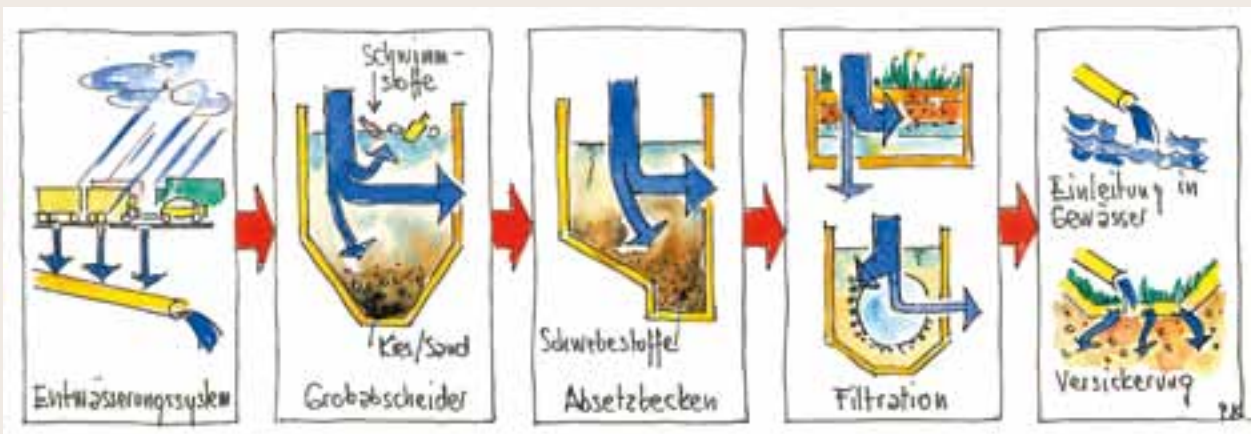
Kosten von 2,5 bzw. 8 Millionen Franken

Die beiden Filtertypen unterscheiden sich in den Kosten erheblich. Eine Anlage mit Bodenfilter kostet rund 2,5 Millionen und eine SABA mit technischem Filter bis 8 Millionen Franken. Der Bodenfilter braucht jedoch viel Platz. Ist dieser knapp, so wird der Bau einer Anlage mit technischem Filter in Betracht gezogen.

100 Anlagen in Betrieb

Die erste SABA mit technischem Filter auf dem Schweizer Nationalstrassennetz wurde 2010 in Betrieb gesetzt, und zwar in Pfaffensteig bei Bümpliz BE. Das ASTRA prüft jeweils bei der Sanierung der einzelnen Autobahnabschnitte auf der Grundlage der geltenden Gewässerschutzbestimmungen, ob der Bau einer SABA nötig ist oder nicht. Mittlerweile gibt es 40 SABA. 60 weitere Anlagen gelten als nicht vollumfängliche SABA, gewährleisten aber dennoch eine gewisse Filterfunktion. -----

Funktionsweise der SABA



Quelle: Beratungsbüro aquawet, Gümligen.

1. Das Strassenabwasser fließt zunächst von der Fahrbahn in die Strassenentwässerung. Über ein weit verzweigtes Leitungsnetz fließt das Strassenabwasser in die SABA. Teilweise muss das Abwasser auch gepumpt und in Retentionsbecken zwischengelagert werden.
2. In der SABA durchfließt das Abwasser dann zügig den Grobabscheider. Sinkstoffe wie Sand und Kies lagern sich hier ab, Schwimmstoffe wie Petflaschen oder Zigarettenfilter werden abgeschöpft.
3. Anschliessend wird das Abwasser vorgereinigt: Es wird dazu in ein Speicher- und Absatzbecken geleitet, wo ein beträchtlicher Teil der Feinpartikel und der angelagerten Schadstoffe zu Boden sinkt und als Schlamm abgesogen wird. Die Vorreinigung kann auch durch das Durchlaufen einer Schicht aus Splitt erfolgen, welche wie ein Sieb wirkt.
4. In einem weiteren Reinigungsschritt wird das Abwasser entweder durch einen Boden- oder Sandfilter oder einen technischen Filter geleitet.
5. Das gereinigte Strassenabwasser kann zur Versickerung in den Boden oder in ein Gewässer eingeleitet werden.

Wichtige Baustellen im 2013 auf den Nationalstrassen

1 _ A1: Härkingen–Wiggertal, 6-Streifen-Ausbau

Verzweigung Härkingen bis Verzweigung Wiggertal Bauzeit Oktober 2011 bis November 2014 Ausbau auf drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, Einbau eines lärmarmen Belags Verlängerung von neun Über- und Unterführungen, Ersatz Überführung Kantonsstrasse Härkingen–Gunzgen Neu- und Ausbau von acht Stützmauern, Bau von neun Strassenabwasser-Behandlungsanlagen (SABA) Verbesserung des Lärmschutzes, Renaturierung der Wigger Verkehrsfrequenz: 85 000 Fahrzeuge pro Tag Während der Bauarbeiten stehen dem Verkehr pro Fahrtrichtung immer zwei Fahrstreifen zur Verfügung Gesamtkosten 235 Mio. Franken.

2 _ A1: Verzweigung Brüttisellen, Anheben und Sanieren der vier Brücken

Mit täglich 130 000 Fahrzeugen eine der meistfrequentierten Autobahnabschnitte der Schweiz Anheben um 15 cm und Sanieren der vier Brückenbauwerke, dies unter Betrieb aller vier Fahrspuren Statische Mängel beheben, Abdichtungen und Belag erneuern, Betonkonstruktion instand stellen Stahlbau verstärken und den Korrosionsschutz erneuern Entwässerung ersetzen und Werkleitungen erneuern Brüstungen und Fahrzeugrückhaltesysteme (Leitschranken) an die geltenden Vorschriften anpassen Signalisations- und Fahrspuranpassungen zur Optimierung der Verkehrssicherheit.

3 _ A9: Sanierung der Chillon-Viadukte

Sanierung der Bordüren auf einer Länge von zweimal 2,2 Kilometern Arbeiten von April bis Oktober 2013 Beide Fahrspuren werden während der Arbeiten mit Temporeduktion auf 80 km/h aufrechterhalten Gesamtkosten der Arbeiten rund 14 Mio. Franken.

4 _ A9: Sanierungsarbeiten Simplonstrasse

Nationalstrasse 3. Klasse, steigt von 660 m.ü.M. in Brig auf 2005 m.ü.M Mehrere Baustellen Lärmschutz Ried–Brig mit 3 Lärmschutzwänden mit einer Länge von total 1,25 km (2013–2014) Sanierung Tunnel Schallberg und Bau eines Fluchtstollens, Ausbau Sicherheit (2013–2016) Sanierungen unter alpinen Bedingungen bei Passhöhe: Kaltwassergalerie, Kulmtunnel, Josefgalerie (2010–2014) Herausforderung Naturgefahren: Ausbau Lawinenschutz Chalberweid (2013–2014) und Steinschlagschutz Gondo (2013) Bauwerksanierung Figinen in Gondoschlucht (2012–2013) Gesamtkosten im Jahr 2013 rund 40 Mio. Franken.

5 _ A2: Reorganisation des Anschlusses Mendrisio

Die Ausfahrt nach Mendrisio von der Verbindung zwischen der A2 und der Kantonsstrasse 394 trennen Verkehrsfluss bei Ein- und Ausfahrt optimieren Bau von neuen Verbindungen Begleitende Massnahmen: Strassenentwässerung, Umweltmassnahmen, Lärmschutzwände und Erneuerung der Kunstbauten 1,8 km lange Baustelle Arbeiten zwischen 2012 und 2017 Gesamtkosten: 100 Mio. Franken.

6 _ A13: Umgestaltung Anschluss Kreisel Chur Süd

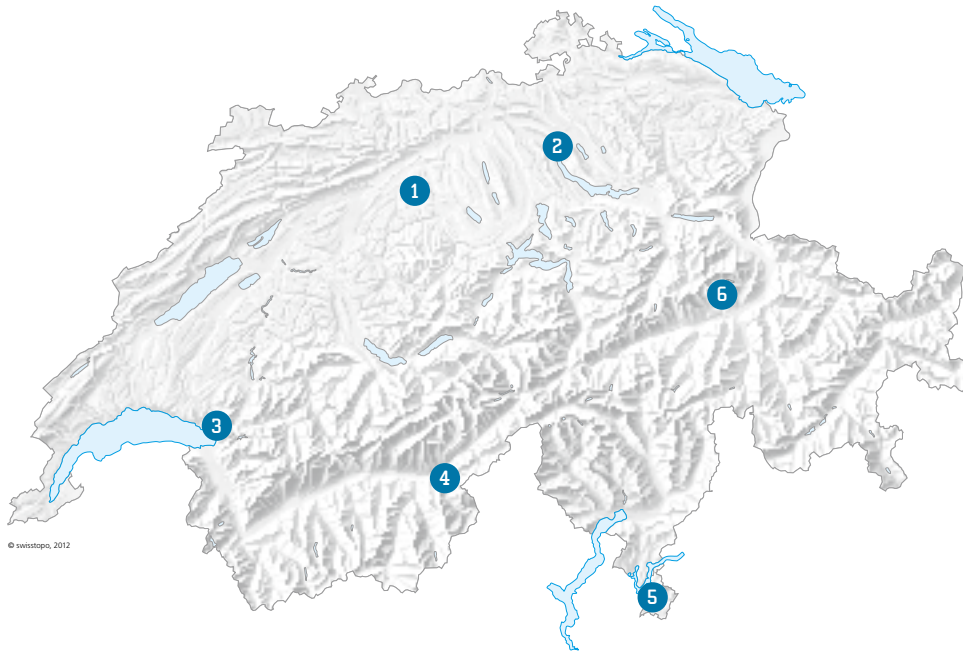
Es wird ein neuer Kreisel über der Nationalstrasse A13 mit zwei neuen Überführungen gebaut, damit die Kapazität der Kreuzung erhöht wird Mit dem Projekt wird das Unfallrisiko drastisch reduziert, die Verkehrssicherheit erheblich erhöht, der Entwicklung der Stadt Chur wird Rechnung getragen Die generelle Leistungsfähigkeit des Knotens wird verbessert Bauzeiten von 2012 bis 2015 Kosten: 28 Mio. Franken.



1



2



© swisstopo, 2012



3

5



4

6



Bei Stau wird der Pannestreifen umgenutzt

Bei Stau im Bereich der Nationalstrassenausfahrten von Morges und Ecublens wird der Pannestreifen als Fahrstreifen umgenutzt.

Die Pannestreifen-Umnutzung (PUN) bei Morges und Ecublens wird als Pilotversuch für weitere Standorte auf dem Schweizer Nationalstrassennetz geführt. Bis 2020 soll auf einer Länge von 125 Kilometern des rund 1800 km langen Nationalstrassennetzes eine PUN eingesetzt werden, und zwar zu Verkehrsspitzenzeiten. Aufgrund der positiven Bilanz in Morges und Ecublens werden 2014/15 auch PUN zwischen Muri und Kirchberg (BE) sowie auf einzelnen Abschnitten der Umfahrung Winterthur aktiviert. Mittel- und längerfristig werden auch in Genf, Lausanne, Aarau, Solothurn, Zürichsee und Basel PUN eingesetzt.

Der Pilotversuch Morges-Ecublens

Die Pannestreifen-Umnutzung läuft in Morges und Ecublens auf dem Nationalstrassennetz seit Januar 2010 auf einem Abschnitt von 2,9 Kilometern in beiden Fahrrichtungen. Dabei können die Automobilisten bei Stau auf den Pannestreifen fahren, um leichter zur Ausfahrt zu gelangen und so den Stau zu vermindern. Eine Signalanlage zeigt an, wann und wie dies erlaubt ist.

Die Resultate dieses Pilotversuchs sind verheissungsvoll und decken sich mit Erfahrungen im Ausland: Der Verkehrsfluss ist erheblich besser; die Unfallraten sinken generell um 80 Prozent; der Schadstoffausstoss vermindert sich bis zu 10 Prozent, und die Lärmimmissionen reduzieren sich bis zu 2,4 Dezibel.

0,95 Milliarden Franken für PUN

Das ASTRA rechnet in den kommenden Jahren mit einem Investitionsbedarf von 0,95 Milliarden Franken für die Pannestreifen-umnutzung. Um einen Pannestreifen umnutzen zu können, müssen bauliche Massnahmen ergriffen werden: Der Unterbau des Pannestreifens genügt in der Regel den Belastungen einer permanenten Befahrung nicht und muss angepasst werden; es müssen zusätzliche Ausstellbuchten (Nothaltestellen) gebaut werden. Zusätzlich braucht es eine ausgefeilte Überwachungsanlage zur Steuerung. Schliesslich braucht es eine komplexe Signalanlage, um die Strassenbenutzer für die temporäre Umnutzung anzuleiten.

19 000 Staustunden im 2011

Seit 1990 hat sich die Fahrleistung auf dem Nationalstrassennetz verdoppelt. Auf den Autobahnen werden heute rund 40 Prozent des gesamten Motorfahrzeugverkehrs abgewickelt, beim Schwerverkehr sind es sogar 65 Prozent. Diese starke Nutzung führt immer häufiger zu Staus. Im Jahr 2011 wurden auf dem Nationalstrassennetz 19 000 Staustunden erfasst, und bis zum Jahr 2030 werden rund 490 Kilometer permanent überlastet sein.



Autobahnausfahrt in Morges:
Der Pannestreifen ist als dritte Fahrspur
temporär freigegeben.



Das Signal kündigt an, dass der Pannestreifen
als dritte Fahrspur hinzukommt.



Mit Kameras wird der Verkehr beobachtet, um zu entscheiden, wann der Pannestreifen freigegeben werden soll.

Die PUN wird im ASTRA durch das Verkehrsmanagement geplant und betrieben, und zwar als sogenannte betriebliche Optimierung des Verkehrs. Die Umnutzung der Pannestreifen ist kein definitives Instrument, um Stausituationen zu beheben. Es soll an neuralgischen Punkten als Übergangslösung zum Einsatz gelangen, bis der betreffende Bereich der Nationalstrasse ausgebaut werden kann. Ausnahmsweise könnte die PUN dennoch auch als definitive Lösung in Betracht gezogen werden, und zwar dort, wo aus technischen und wirtschaftlichen Gründen ein Ausbau der Nationalstrasse nicht möglich ist. -----

Wie funktioniert die Pannestreifen-Umnutzung?

Die PUN funktioniert dank eines ausgeklügelten Überwachungssystems des Verkehrs per Verkehrszähldetektoren. Wenn die Verkehrszähler eine vorgegebene Verkehrsdichte registrieren, erhält die Verkehrsleitzentrale eine Meldung zur Freigabe des Pannestreifens. Nach der visuellen Überprüfung des Pannestreifens mittels eines breit angelegten Kamerasystems löst der diensthabende Operator per Computer die PUN aus; die Signalanlage schaltet so um, dass der Pannestreifen mittels auf Grün geschalteter Signale über dem Pannestreifen für den Verkehr freigegeben wird. Bei einem Notfall oder dem Einsatz von Ambulanz, Feuerwehr oder Polizei kann die Freigabe des Pannestreifens sofort wieder rückgängig gemacht werden.

In Morges/Ecublens ist die PUN auf einem Strassenstück von 2,9 Kilometern installiert. Auf anderen Abschnitten des Nationalstrassennetzes plant das ASTRA die PUN über Teilstücke von 6 bis 12 Kilometern, je nach Stausituation.

Zahlen und Fakten

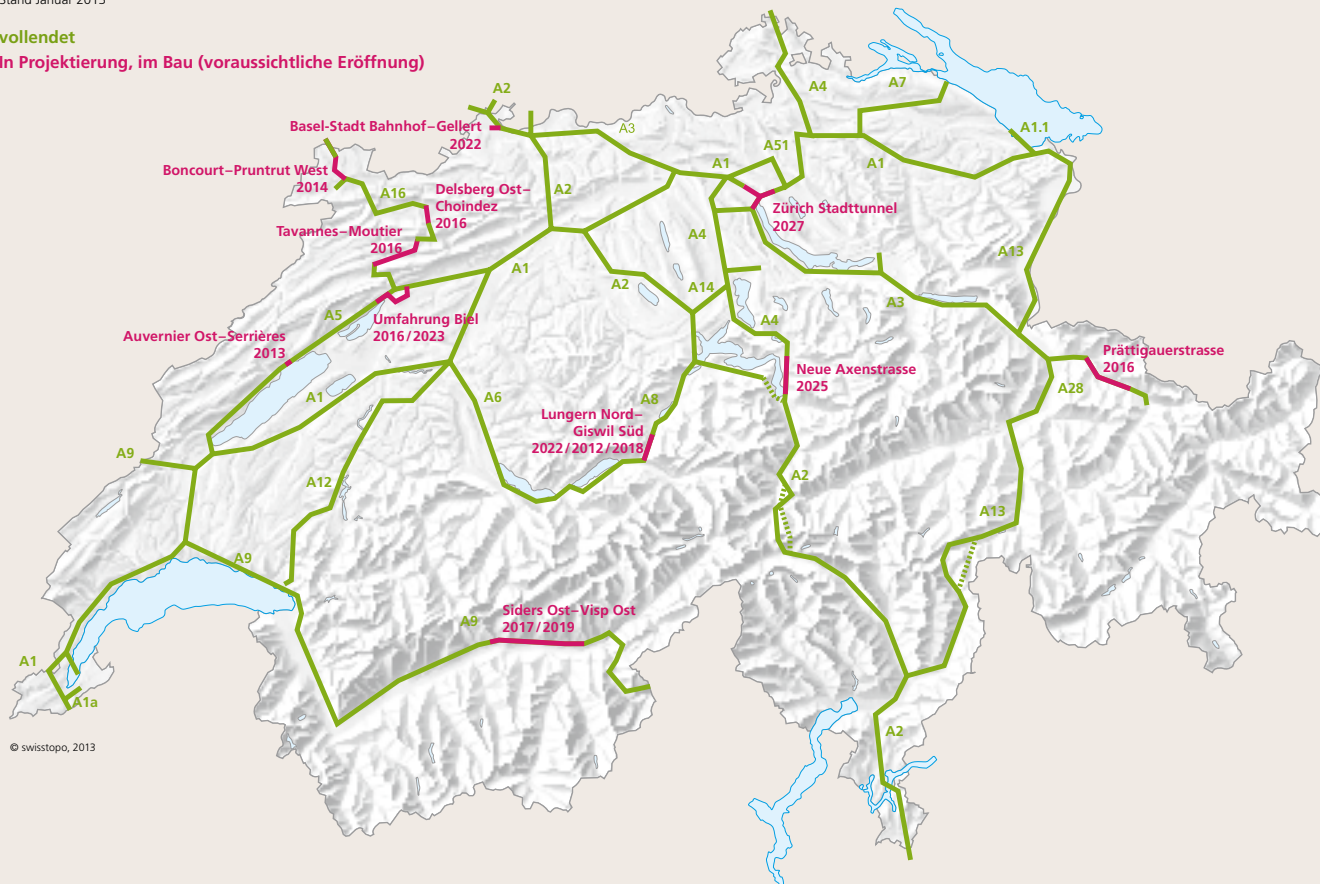
7,2 weitere Kilometer Nationalstrasse eröffnet

Das geplante Nationalstrassennetz umfasst im Endausbau 1892,2 Kilometer. Im Jahr 2012 wurden zwei neue Abschnitte bzw. 7,2 Kilometer fertiggestellt: Damit sind 95,6 Prozent bzw. 1808,50 Kilometer gebaut. Im Jahr 2013 werden zwei Abschnitte bzw. 4,8 Kilometer eröffnet: im Kanton Neuenburg Serrières–Areuse (1,7 km) sowie im Kanton Bern Moutier-Est–Court (3,1 km). Der Bundesrat hat gutgeheissen, das Nationalstrassennetz den heutigen Bedürfnissen anzupassen. Zu diesem Zweck soll das Netz auf Anfang 2014 um 376 Kilometer erweitert werden; dies betrifft bereits bestehende kantonale Strecken.

Stand Januar 2013

vollendet

In Projektierung, im Bau (voraussichtliche Eröffnung)



2012: zwei eröffnete Abschnitte

Nationalstrasse	Kanton	Strecken	2-spurig	4-spurig
A8	OW	Umfahrung Lungern	3,5 km	
A16	BE	Court–Tavannes		3,7 km

2013: geplante Eröffnungen von zwei Abschnitten

Nationalstrasse	Kanton	Strecken	2-spurig	4-spurig
A5	NE	Serrières–Areuse		1,7 km
A16	BE	Moutier Est–Court (Moutier Sud–Court)	3,1 km	

Das Schweizer Nationalstrassennetz

Gesamtlängen nach Strassentypen														(km)
	7-spurig		6-spurig		4-spurig		3-spurig		2-spurig		Gemischt- verkehr		Total	
	in Betrieb	geplant	in Betrieb	geplant	in Betrieb	geplant	in Betrieb	geplant	in Betrieb	geplant	in Betrieb	geplant	in Betrieb	geplant
Zürich			32,5	37,1	105,5	110,9	1,9		11,1	11,1			151,0	159,1
Bern			13,2	13,2	129,3	136,7			43,8	62,6	19,4	19,4	205,7	231,9
Luzern			2,6	2,6	55,9	55,9							58,5	58,5
Uri					37,1	53,0			16,3	6,3	16,1	10,0	69,5	69,3
Schwyz					43,2	52,7			2,2		4,3		49,7	52,7
Obwalden					1,8	1,8			22,3	31,1	13,3	1,0	37,4	33,9
Nidwalden					22,9	22,9			2,9	0,9		2,0	25,8	25,8
Glarus					16,6	16,6							16,6	16,6
Zug					17,7	17,7							17,7	17,7
Freiburg					84,2	84,2							84,2	84,2
Solothurn					43,8	43,8							43,8	43,8
Basel-Stadt			3,5	3,5	6,0	8,0							9,5	11,5
Basel-Landschaft			9,5	9,5	20,7	20,7							30,2	30,2
Schaffhausen						1,9			17,2	17,2			17,2	19,1
St. Gallen					139,8	139,8							139,8	139,8
Graubünden					43,6	50,2			93,4	112,1	27,9		164,9	162,3
Aargau	1,2		11,5	11,5	86,6	87,8							99,3	99,3
Thurgau					42,8	47,3							42,8	47,3
Ticino			7,3	7,3	101,7	108,8			27,8	20,7			136,8	136,8
Vaud			3,4	3,4	189,1	189,8			12,8	12,8			205,3	206,0
Wallis					60,1	89,6			15,6	15,6	28,6	28,6	104,3	133,8
Neuchâtel					32,9	32,9			3,0	3,0	1,9	1,9	37,8	37,8
Genève					27,2	27,2							27,2	27,2
Jura					25,3				8,2	47,9			33,5	47,9
Total	1,2		83,5	88,1	1333,8	1400,2	1,9		276,6	341,3	111,5	62,9	1808,5	1892,5

Das Schweizer Nationalstrassennetz wird zwei- bis sieben-spurig geführt. Der Grossteil des Netzes jedoch ist vierspurig (1333,8 km). Am meisten Kilometer weisen die Kantone Waadt (205 km), Bern (205 km) und Zürich (151 km) auf.

2013: zwei neue Tunnel bei Serrières und Moutier-Court

Name	Nationalstrasse	Bezeichnung	Röhren	Länge	Höhe	Kosten
Tunnel de Serrières	A5	Serrières – Areuse	2	1,1 km	5,2 m	120,2 Mio.
Tunnel Graitery	A16	Moutier – Court	1	2,4 km	5,2 m	142,5 Mio.

Ausweisentzüge 2012 auf Vorjahresniveau

2012 mussten auf den Schweizer Strassen 76 196 Fahrzeuglenkerinnen und -lenker ihren Führerausweis abgeben. Das sind 717 weniger als im Vorjahr. Hauptgründe sind wie in den letzten Jahren das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit sowie Alkohol am Steuer. Markant weniger Ausweise mussten wegen zu schnellen Fahrens und wegen des Nichtbeachtens von Signalen entzogen werden.

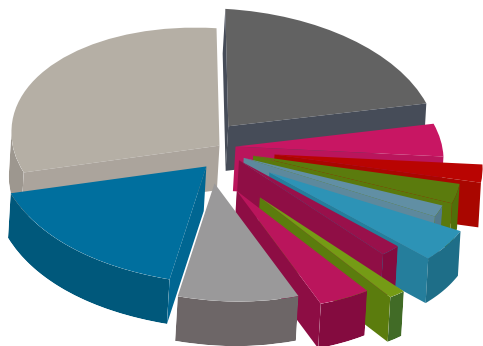
Die Massnahmen im Überblick

	2011	2012	%*
Verwarnung Inhaber von Lernfahrausweisen	233	237	1,7
Verwarnung Inhaber von Führerausweisen	46 666	49 208	5,4
Entzug des Lernfahrausweises	2 807	3 095	10,2
Entzug des Führerausweises	76 913	76 196	-0,9
Davon Führerausweise auf Probe	7 391	7 498	1,4
Annullierung Führerausweis auf Probe	1 625	1 760	8,3
Verweigerung eines Lernfahr-/Führerausweises	3 330	3 494	4,9
Aberkennung ausländischer Führerausweis	18 847	17 595	-6,6
Verkehrsunterricht	3 122	2 758	-11,6
Neue Führerprüfung	2 668	2 834	6,2
Verkehrspsychologische Untersuchung	3 504	4 098	16,9
Besondere Auflagen	4 754	5 038	5,9

* Veränderung in Prozent

Gründe für den Entzug

Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften	30%
Angetrunkenheit (> = 0,80‰)	17%
Unaufmerksamkeit	9%
Missachten des Vortritts	4%
Nichtbeachten von Signalen	1,5%
Unzulässiges Überholen	2%
Andere Fahrfehler	5%
Trunksucht	2%
Einfluss von Medikamenten oder Drogen	3%
Drogensucht	2,5%
Krankheit oder Gebrechen	4%
Übrige Gründe	20%



Gründe für Ausweisentzüge

	2012	%*
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften	30 863	-4,2
Angetrunkenheit (> = 0,80‰)	17 105	-0,6
Unaufmerksamkeit	9 482	6,1
Missachten des Vortritts	4 106	0,3
Nichtbeachten von Signalen	1 481	-15,4
Unzulässiges Überholen	1 812	3,2
Andere Fahrfehler	4 759	-6,1
Trunksucht	1 750	14,0
Einfluss von Medikamenten oder Drogen	2 836	15,5
Drogensucht	2 463	9,5
Krankheit oder Gebrechen	4 398	-0,2
Übrige Gründe	20 575	9,3

Dauer der Ausweisentzüge

1 Monat	30 793	-0,7
2 Monate	2 297	-4,4
3 Monate	17 509	-3,4
4 – 6 Monate	9 755	3,7
7 – 12 Monate	3 351	-3,6
Mehr als 12 Monate	1 432	-5,6
Unbefristet	16 872	4,5
Dauernd	53	8,1

Betroffene Altersgruppen

Unter 20 Jahren	2 995	-5,6
20 – 24 Jahre	12 507	-2,1
25 – 29 Jahre	11 443	-0,9
30 – 34 Jahre	9 130	-0,3
35 – 39 Jahre	7 580	-1,3
40 – 49 Jahre	15 877	-2,7
50 – 59 Jahre	11 597	8,5
60 – 69 Jahre	5 474	1,3
70 Jahre und älter	5 459	1,4

Gründe für Entzug/Verweigerung des Lernfahr-/Führerausweises

Lernfahrt ohne Begleitperson	455	14,3
Fahrfehler	2 042	6,0
Angetrunkenheit	891	2,5
Fahren ohne Ausweis	2 975	5,9
Nichtbestehen der Prüfung	244	15,6
Fahren trotz Entzug	186	-1,5
Entwendung zum Gebrauch	575	8,2
Krankheit oder Gebrechen	153	25,4
Übrige Gründe	1 925	18,4

Gründe für Verwarnungen

Geschwindigkeit	38 059	5,1
Unaufmerksamkeit	4 000	1,7
Missachten des Vortritts	2 422	-1,3
Nichtbetriebssicheres Fahrzeug	1 696	37,2
Nichtbeachten von Signalen	596	27,6
Überholen	199	26,7
Übrige Gründe	6 120	12,5
Angetrunkenheit (> = 0,50 – 0,79‰)	6 084	-4,5

* Veränderung in Prozent gegenüber 2011

26 Mrd. gefahrene Kilometer: geringfügige Zunahme

Auf den Schweizer Nationalstrassen sind im Jahr 2012
gesamthaft 25,947 Milliarden Kilometer gefahren worden.

Dies entspricht einer geringfügigen Zunahme von 0,28 Prozent oder 73 Millionen Fahrkilometern gegenüber dem Vorjahr. In den Jahren zuvor betrug die Zunahme jeweils um die 2,7 Prozent.

An 210 Messstellen wird auf dem Nationalstrassennetz die Anzahl der durchfahrenden Fahrzeuge gemessen. Anhand dieser Messungen wird der sogenannte durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) ermittelt; es handelt sich um den Mittelwert des 24-Stundenverkehrs an allen Tagen des Jahres.

Auf dem gesamten Schweizer Strassennetz sind 2012 genau 53,591 Milliarden Fahrkilometer registriert worden. -----

Gefahrene Kilometer auf dem Nationalstrassennetz

Jahr	Mia. km	Veränderung in %
2008	23,467	
2009	24,527	+4,5 %
2010	25,161	+2,6 %
2011	25,874	+2,8 %
2012	25,947	+0,28 %

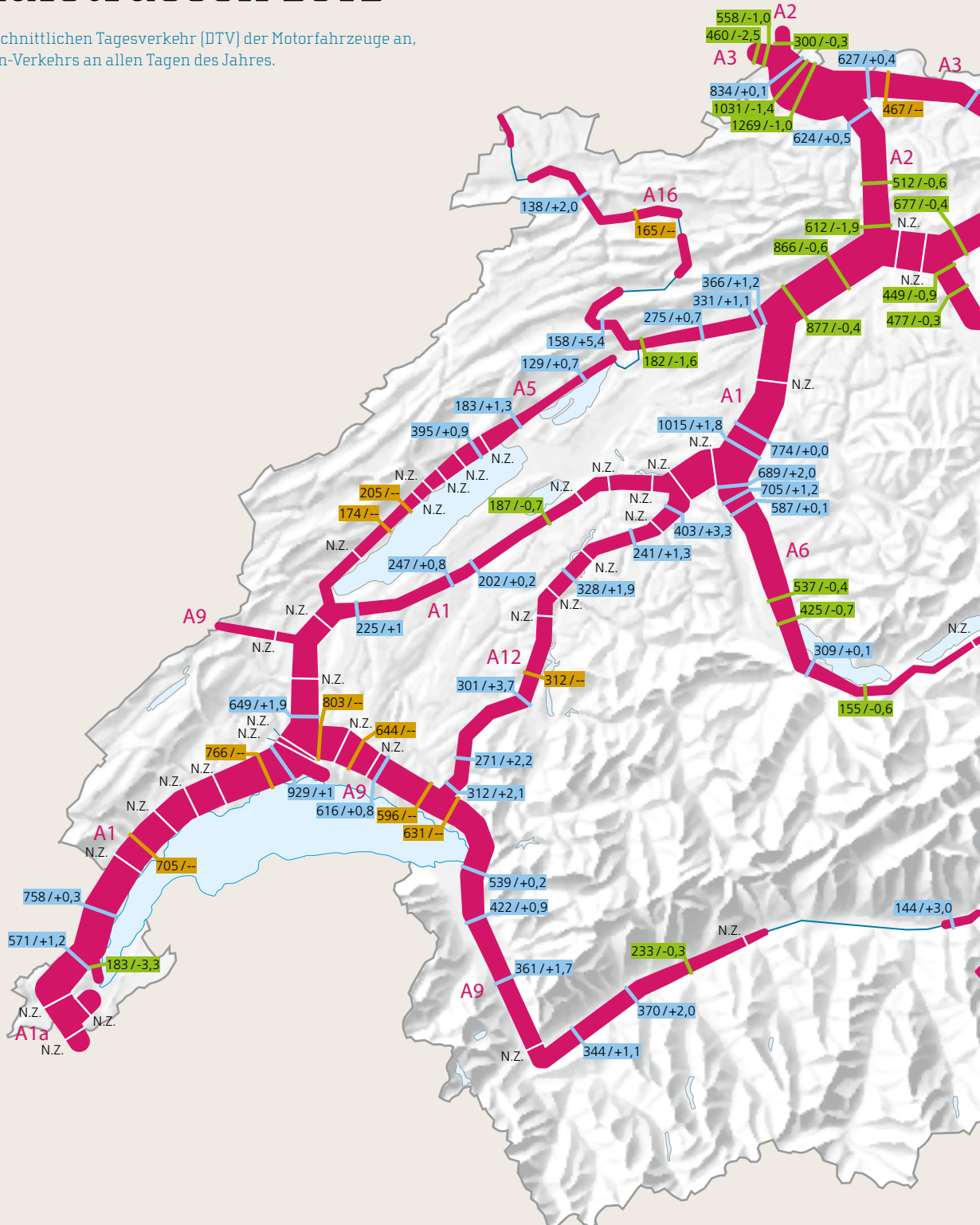
Verkehrsaufkommen

(Anzahl Fahrzeuge täglich)

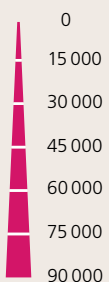
		2011	2012	Veränderung in %
A1				
ZH	Wallisellen	143 160	140 845	- 1,6
AG	Neuenhof	125 637	126 216	0,5
AG	Baden, Baregg tunnel	121 853	122 751	0,7
ZH	Umfahrung Zürich Nord, Seebach		108 266	
ZH	Umfahrung Zürich Nord, Affoltern	106 771	105 308	- 1,4
VD	Preverenges	91 935	92 854	1,0
ZH	Umfahrung Winterthur	92 105	92 555	0,5
A2				
BL	Muttenz, Hard	128 152	126 872	- 1,0
BS	Basel, Gellert Nord	104 653	103 142	- 1,4
A6				
BE	Schönbühl, Grauholz	99 705	101 468	1,8

Die Belastungskarte der Nationalstrassen 2012

Die Messpunkte geben den durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) der Motorfahrzeuge an, also den Mittelwert des 24-Stunden-Verkehrs an allen Tagen des Jahres.



Anzahl der Motorfahrzeuge



Strassen in Betrieb

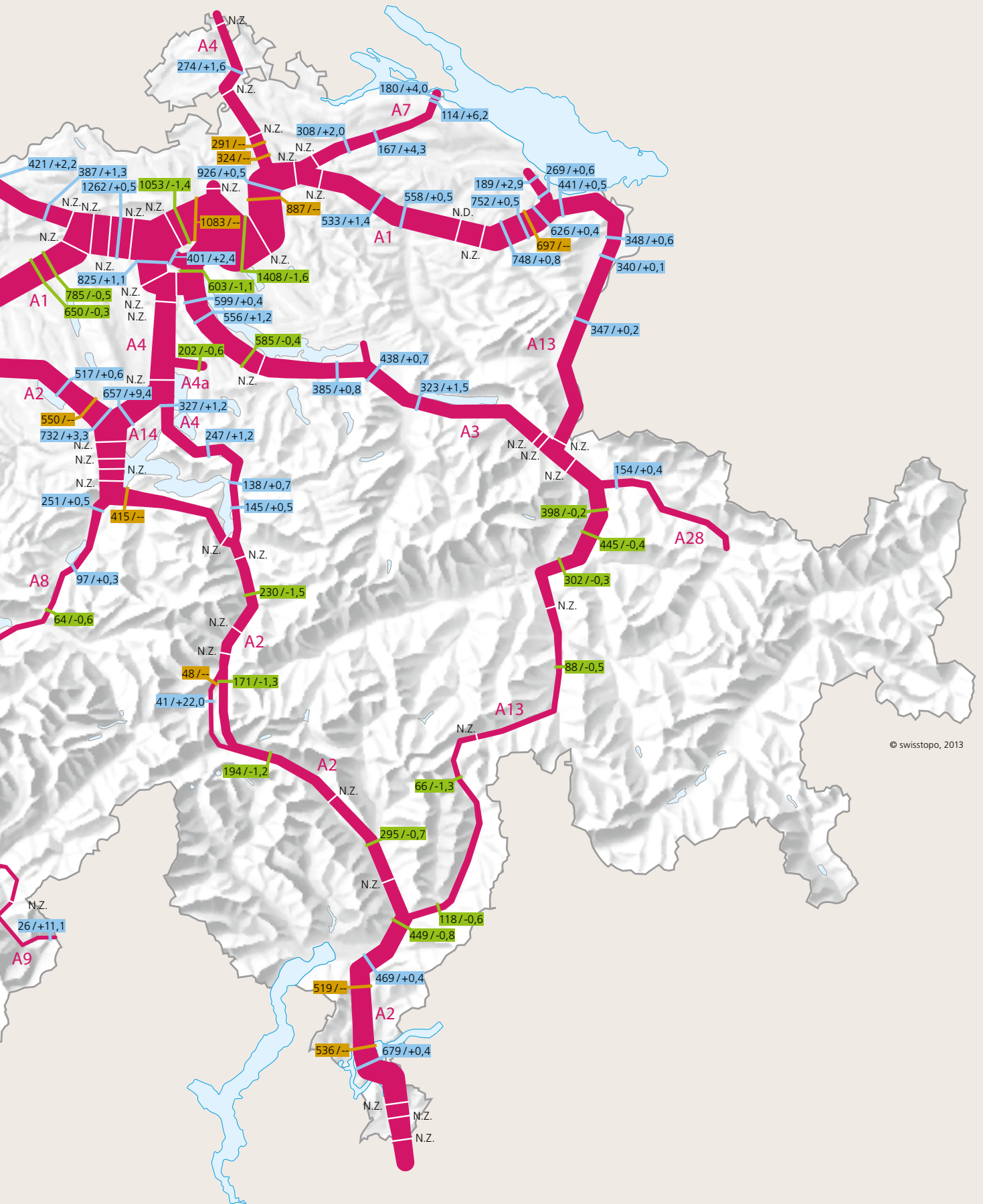
Strassen im Bau oder geplant

DTV und Verkehrszunahme (gegenüber dem Vorjahr in %)

DTV und Verkehrsabnahme (gegenüber dem Vorjahr in %)

DTV keine Angabe zum Vorjahr

Die Zahlen in der Karte bedeuten Hunderter (Beispiel: 12 = 1200)

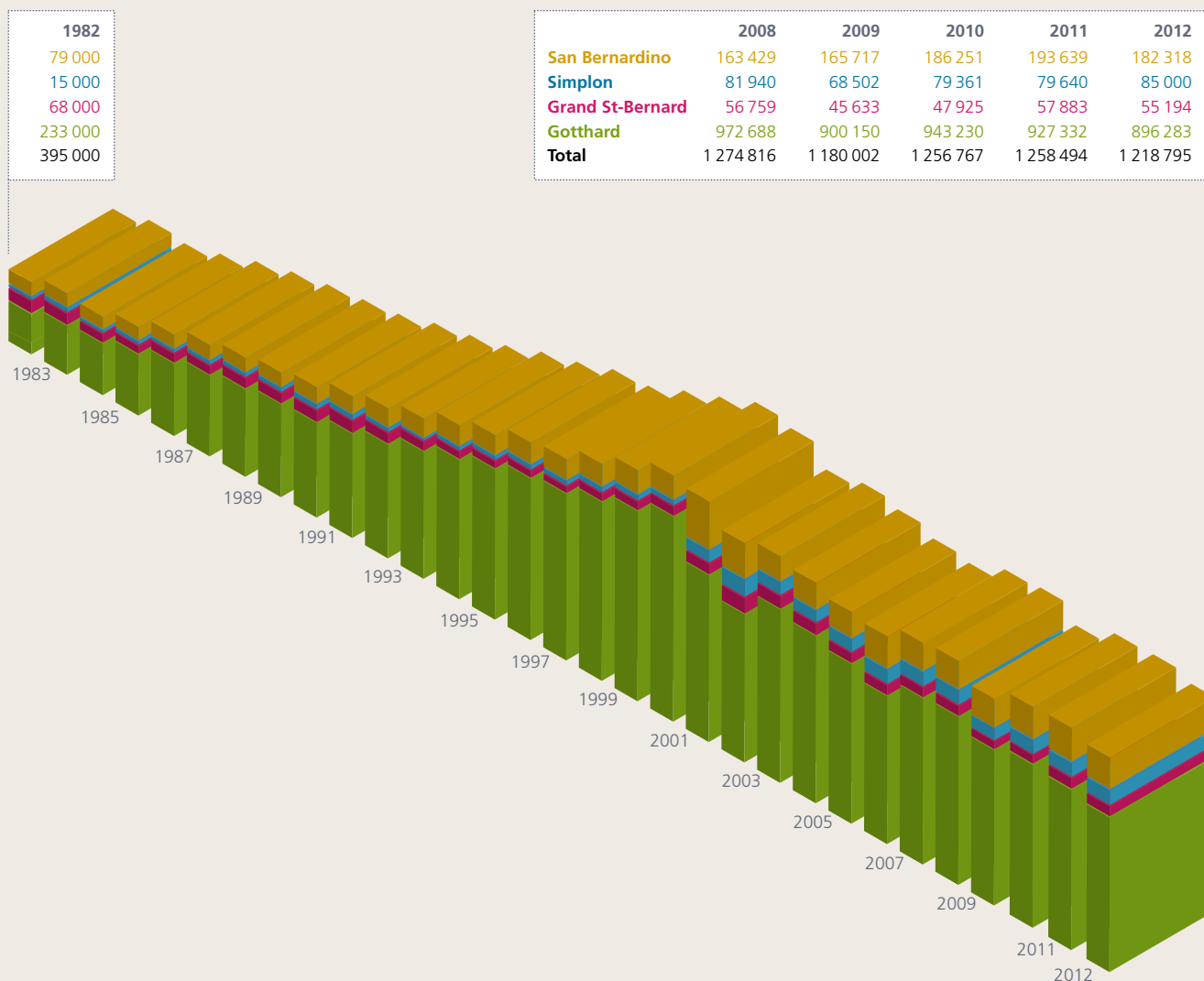


2012 fuhren drei Prozent weniger LKW durch die Alpen

1,2 Millionen Lastwagen sind im Jahr 2012 über die grossen Alpenstrassen gefahren. Das sind 3,2 Prozent weniger als im Jahr zuvor. Seit dem Jahr 2003 bewegt sich die Zahl stets im Bereich von 1,25 Millionen. 2012 waren es nun 1,218 Millionen. Das entspricht einer Abnahme von genau 39 699 LKW bzw. 3,2 Prozent gegenüber 2011. Diese Abnahme darf im Schwankungsspektrum der vergangenen Jahre betrachtet werden. An allen Alpenübergängen ist ein Rückgang verzeichnet worden, ausser am Simplon im Kanton Wallis. Dort passierten im 2012 rund 85 000 Lastwagen, was gegenüber dem Vorjahr einer Zunahme von 6,7 Prozent entspricht. Mit Abstand klarer Spitzenreiter ist seit Jahren der Gotthard-Strassentunnel. Hier wurden allerdings 3,3 Prozent weniger LKW-Verkehr registriert als im Vorjahr.

Alpenquerender Güterverkehr 1982–2012

[Anzahl Güterfahrzeuge]



Deutlich weniger Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Gesamtschweizerisches Strassennetz
Autobahnen und Autostrassen

Unfälle mit Personenschaden

	Unfälle	Personen
mit Getöteten	301	339
	44	73
mit Schwerverletzten	3 867	4 202
	249	337
mit Leichtverletzten	13 980	18 016
	1 679	2 554
Total	18 148	22 557
	1 972	2 964
Veränderung gegenüber 2011 (in %)	-4,4	-4,3
	6,0	9,2

Verunfallte nach Verkehrsteilnahme

	Unfälle	Personen
Fussgänger	2 382	
	11	
Lenker/Mitfahrer	20 175	
	2 953	
davon Personenwagen		11 240
		2 555
Lastwagen		130
		36
Motorrad		4 092
		166
Fahrrad		3 313
		1
ÖV		202
		0
andere		1 198
		195
Total	22 557	
	2 964	
Veränderung seit 2006 (%)	-4,3	
	9,2	

Anzahl Unfälle mit Personenschaden nach Unfalltypen

	Total	Bedingt durch	
		Geschwindigkeit	Alkohol
Schleuder- oder Selbstunfall	5 569	1 597	1 029
Überholunfall	810	248	95
	814	36	29
	189	5	6
Auffahrunfall	3 822	267	145
	920	73	24
Abbiegeunfall	1 463	9	22
	1	0	0
Einbiegeunfall	2 175	15	23
	2	0	0
Überqueren der Fahrbahn	979	7	22
	1	0	0
Frontalkollision	762	183	60
	32	3	3
Parkierunfall	194	3	15
	1	0	0
Fussgängerunfall	2 113	49	93
	6	0	2
Tierunfall	91	2	1
	2	0	0
andere	166	8	5
	8	0	0
Total	18 148	2 176	1 444
	1 972	329	130

2012 ereigneten sich auf den Schweizer Strassen 18 148 Unfälle mit Personenschaden. Das waren 974 weniger als im Jahr zuvor. Dabei wurden 339 Personen getötet. Bei den Schwer- und Leichtverletzten setzte sich der rückläufige Trend fort. Wegen des tragischen Carunglücks im Tunnel von Sidens vom 13. März 2012 (28 Todesopfer) nahm jedoch die Zahl der Getöteten im Vergleich zum Vorjahr (320) zu.

In der Schweiz sind zurzeit 5,6 Millionen Fahrzeuge immatrikuliert

Aktueller Fahrzeugbestand in der Schweiz

	Motorfahrzeuge						Motorräder	Motorfahrräder
	Total	Personen- wagen	Personen- transport- fahrzeuge	Sachen- transport- fahrzeuge	Landwirt- schafts- fahrzeuge	Industrie- fahrzeuge		
Total	5 605 328	4 254 725	58 278	361 926	188 358	62 219	679 822	170 739
Genferseeregion	1 039 724	802 165	10 444	62 634	23 247	9 829	131 405	13 835
Waadt	486 179	384 687	5 010	27 776	13 662	3 727	51 317	8 169
Wallis	258 557	197 712	2 844	17 352	8 061	4 292	28 296	2 728
Genf	294 988	219 766	2 590	17 506	1 524	1 810	51 792	2 938
Espace Mittelland	1 264 900	940 632	15 030	81 825	60 034	15 319	152 060	47 090
Bern	693 057	496 854	9 052	47 899	38 122	9 704	91 426	29 000
Freiburg	211 764	164 212	2 220	12 638	9 831	1 995	20 868	6 232
Solothurn	189 506	145 972	1 799	11 919	5 381	1 799	22 636	8 284
Neuenburg	117 481	93 517	1 457	6 261	2 984	1 112	12 150	2 274
Jura	53 092	40 077	502	3 108	3 716	709	4 980	1 300
Nordwestschweiz	732 765	565 993	6 883	49 687	17 480	6 027	86 695	23 387
Basel-Stadt	86 232	67 356	775	7 913	163	643	9 382	2 771
Basel-Landschaft	182 575	141 538	1 725	12 105	3 864	1 511	21 832	5 930
Aargau	463 958	357 099	4 383	29 669	13 453	3 873	55 481	14 686
Zürich	884 203	693 864	8 909	55 669	15 773	9 267	100 721	17 755
Ostschweiz	835 198	617 992	8 861	56 004	42 359	12 908	97 074	22 562
Glarus	29 086	21 822	284	2 069	1 369	594	2 948	745
Schaffhausen	57 131	42 334	690	3 593	2 787	659	7 068	1 721
Appenzell A. Rh.	39 530	29 144	418	2 071	2 315	529	5 053	1 593
Appenzell I. Rh.	12 533	8 654	89	747	1 227	220	1 596	498
St. Gallen	345 435	259 581	3 444	22 717	14 706	4 573	40 414	9 194
Graubünden	146 134	104 538	1 859	11 257	9 442	3 727	15 311	2 726
Thurgau	205 349	151 919	2 077	13 550	10 513	2 606	24 684	6 085
Zentralschweiz	561 927	422 382	5 901	35 939	25 541	6 068	66 096	16 647
Luzern	266 426	196 171	2 891	17 537	13 829	2 543	33 455	8 849
Uri	25 271	18 444	316	1 485	1 270	457	3 299	750
Schwyz	119 334	91 168	1 119	7 046	5 179	1 499	13 323	3 257
Obwalden	28 998	20 701	344	1 935	1 984	437	3 597	1 300
Nidwalden	32 698	24 837	369	1 674	1 302	309	4 207	1 073
Zug	89 200	71 061	862	6 262	1 977	823	8 215	1 418
Tessin	286 606	211 697	2 250	20 164	3 924	2 800	45 771	29 313
Bund	5	0	0	4	0	1	0	150

Quelle: Bundesamt für Statistik

Insgesamt waren in der Schweiz 2012 rund 5,6 Millionen Motorfahrzeuge immatrikuliert, davon 4,3 Millionen Personenwagen. Insgesamt waren 2012 auf den Schweizer Strassen mehr als doppelt so viele Motorfahrzeuge unterwegs wie noch 1980.

Markant mehr Dieselfahrzeuge unterwegs

Inverkehrsetzungen Personenwagen						
	2002	2008	2009	2010	2011	2012
Karosserie						
Limousine	214 853	200 399	184 590	199 688	206 969	196 221
Stationswagen	64 693	76 509	72 948	88 052	111 628	128 957
Cabriolet	13 488	11 070	8 940	8 857	9 358	8 867
Hubraum ccm³						
unter 1000	9 292	10 160	10 817	9 463	9 653	13 548
1000–1399	46 452	60 689	67 525	83 629	97 643	89 272
1400–1799	75 772	69 945	65 009	77 754	85 228	78 913
1800–1999	81 144	84 019	72 452	75 218	81 249	94 510
2000–2499	38 809	24 010	19 588	19 358	21 875	23 217
2500–2999	25 192	23 804	20 562	19 944	21 121	21 434
3000 und mehr	16 298	15 320	10 468	11 030	10 734	12 227
elektrisch	75	24	57	201	452	924
Getriebe						
automatisch	77 710	69 641	57 705	60 183	66 935	74 151
mechanisch	215 324	209 869	198 694	222 670	243 846	238 988
hydrostatisch		34	45	30	18	17
andere		8 400	10 034	13 714	17 156	20 889
Treibstoff						
Benzin	240 771	189 151	182 174	200 576	211 540	200 576
Benzin-elektrisch		3 091	3 899	4 246	5 444	5 721
Diesel	52 097	93 366	78 755	90 547	109 324	124 911
andere	166	2 363	1 650	1 228	1 647	2 837
Antrieb						
4 x 4	55 698	71 722	69 343	82 849	94 709	112 469
Heck	28 973	22 288	18 685	18 790	19 553	19 416
Front	208 363	193 942	178 430	194 929	213 637	202 075
andere		19	20	29	56	85
Total	293 034	287 971	266 478	296 597	327 955	334 045

Quelle: Bundesamt für Statistik

Bei den Personenwagen sind im 2012 gut 6000 Fahrzeuge mehr immatrikuliert worden als im Vorjahr, dies hauptsächlich in der ersten Jahreshälfte. Denn im zweiten Halbjahr 2012 wurden weniger Inverkehrsetzungen registriert als in der entsprechenden Vorjahresperiode. Im Falle der Personenwagen ist anzunehmen, dass dieser Unterschied nicht zuletzt mit den im Juli 2012 in Kraft gesetzten CO₂-Emissionsvorschriften zusammenhängt.

Inverkehrsetzungen		
	2002	2012
Personenwagen	293 034	334 045
Personentransportfahrzeuge	2 601	4 321
Sachtransportfahrzeuge	23 978	34 447
Landwirtschaftsfahrzeuge	3 457	3 951
Industriefahrzeuge	2 722	4 404
Motorräder	47 406	49 805
Anhänger	17 142	21 882
Total Fahrzeuge	390 340	452 855
Total Motorfahrzeuge	373 198	430 973

Quelle: Bundesamt für Statistik

Zum zweiten Mal nach 2011 wurde 2012 in der Schweiz bei der Anzahl neu in Verkehr gesetzter Motorfahrzeuge ein Rekord registriert. Der Wert von 431 000 Neuzulassungen entspricht einer Steigerung von 2,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV)

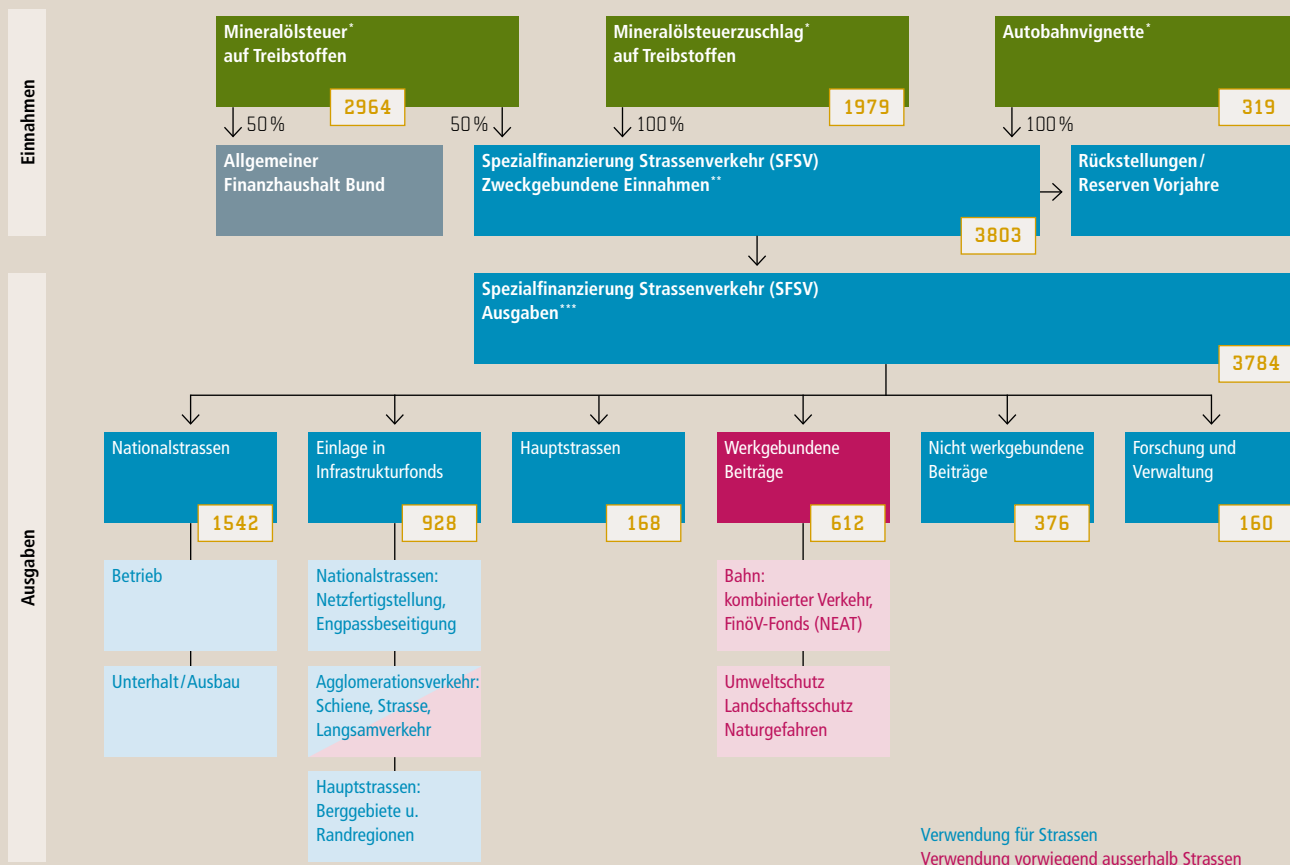
Die Finanzierung der Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr erfolgt über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV). In der SFSV stehen den zweckgebundenen Einnahmen die zu finanzierenden Ausgaben gegenüber. Die Einnahmen der SFSV stammen aus der Hälfte der Mineralölsteuererträge, aus den Erträgen des Mineralölsteuerzuschlags auf Treibstoffen sowie aus dem Reinertrag der Autobahnvignette. Die gesetzlich festgelegten Steuertarife bzw. Abgaben betragen heute: Mineralölsteuer pro Liter Benzin 43,12 Rappen und für Diesel 45,87 Rappen (gleiches Niveau wie 1993); Mineralölsteuerzuschlag pro Liter Treibstoff 30 Rappen (gleiches Niveau wie 1974). Die Autobahnvignette kostet seit 1995 pro Jahr 40 Franken.

Über die SFSV werden verschiedene Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr finanziert. Neben der Finanzierung der bundeseigenen Strasseninfrastruktur, der Nationalstrassen, werden aus der SFSV Beiträge an die Kantone für deren Strasseninfrastruktur oder Beiträge für andere Bundesaufgabengebiete im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr geleistet [Grafik: werkgebundene Beiträge].

Die jährlichen Ausgaben für die einzelnen Aufgabengebiete beschliesst die Bundesversammlung im Rahmen des Bundesbeschlusses über den allgemeinen Voranschlag. Die jährlichen Differenzen zwischen den Einnahmen und den Ausgaben erhöhen oder vermindern die Rückstellungen/Reserven aus den Vorjahren.

Finanzflüsse 2012

(in Millionen Franken)



* Reinerträge; ** inkl. diverser Einnahmen (23 Mio. Fr.);

*** Die Zahlenangaben stammen aus der Staatsrechnung. Aufgrund von Rundungen bei den Einzelwerten können in den Summen Differenzen entstehen.

Zusätzlich zur SFSV ist seit 2008 der sogenannte Infrastrukturfonds in Kraft. Die Einnahmen (Fondseinlagen) stammen aus der SFSV. Die Ausgaben (Fondsentnahmen) werden für die Nationalstrassen, für Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr) sowie für Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen verwendet. Mit der Errichtung des Infrastrukturfonds wurde also die Finanzierung der Nationalstrassen auf zwei Gefässe aufgeteilt.

Der Infrastrukturfonds ist auf 20 Jahre befristet. Das Bundesparlament hat zur Finanzierung der über den Fonds zu finanzierenden Aufgabengebiete einen Gesamtkredit von 20,8 Milliarden Franken bewilligt (Preisstand 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer). Während der Laufdauer des Fonds genehmigt das Bundesparlament jährlich die Rechnung des Fonds sowie zusammen mit dem Voranschlag die Entnahmen aus dem Fonds für die einzelnen Aufgaben. Es beschliesst im Rahmen des Voranschlags des Bundes zudem die jährlichen Einlagen in den Fonds. Der Fonds verfügt über eine Liquiditätsreserve. Die jährlichen Differenzen zwischen den Einlagen und den Entnahmen erhöhen oder vermindern die Liquiditätsreserve.

Ausgaben 2010–2012

		2010	2011	2012
Nationalstrassen	Betrieb	315	313	329
	Unterhalt/Ausbau	1 214	1 171	1 213
Infrastrukturfonds	Jährliche Einlage	1 029	853	928
	Ausserordentliche Einlage		850	
Hauptstrassen	Beiträge an die Kantone	168	166	168
Werkgebundene Beiträge	Abgeltung kombinierter Verkehr; Beiträge für private Anschlussgleise, Terminalanlagen usw.	248	250	180
	Fonds für Eisenbahngrossprojekte (NEAT-Viertel)	320	279	265
	Umweltschutz	93	97	102
	Heimat- und Landschaftsschutz	10	14	15
	Schutz vor Naturgewalten: Hochwasserschutz	42	48	50
Nicht werkgebundene Beiträge	Allgemeine Strassenbeiträge an Kantone	375	370	368
	Beiträge an Kantone ohne Nationalstrassen	8	8	8
Forschung/Verwaltung		149	158	160
Total Ausgaben*		3 972	4 576	3 784

* Die Zahlenangaben stammen aus der Staatsrechnung. Aufgrund von Rundungen bei den Einzelwerten können in den Summen Differenzen entstehen.

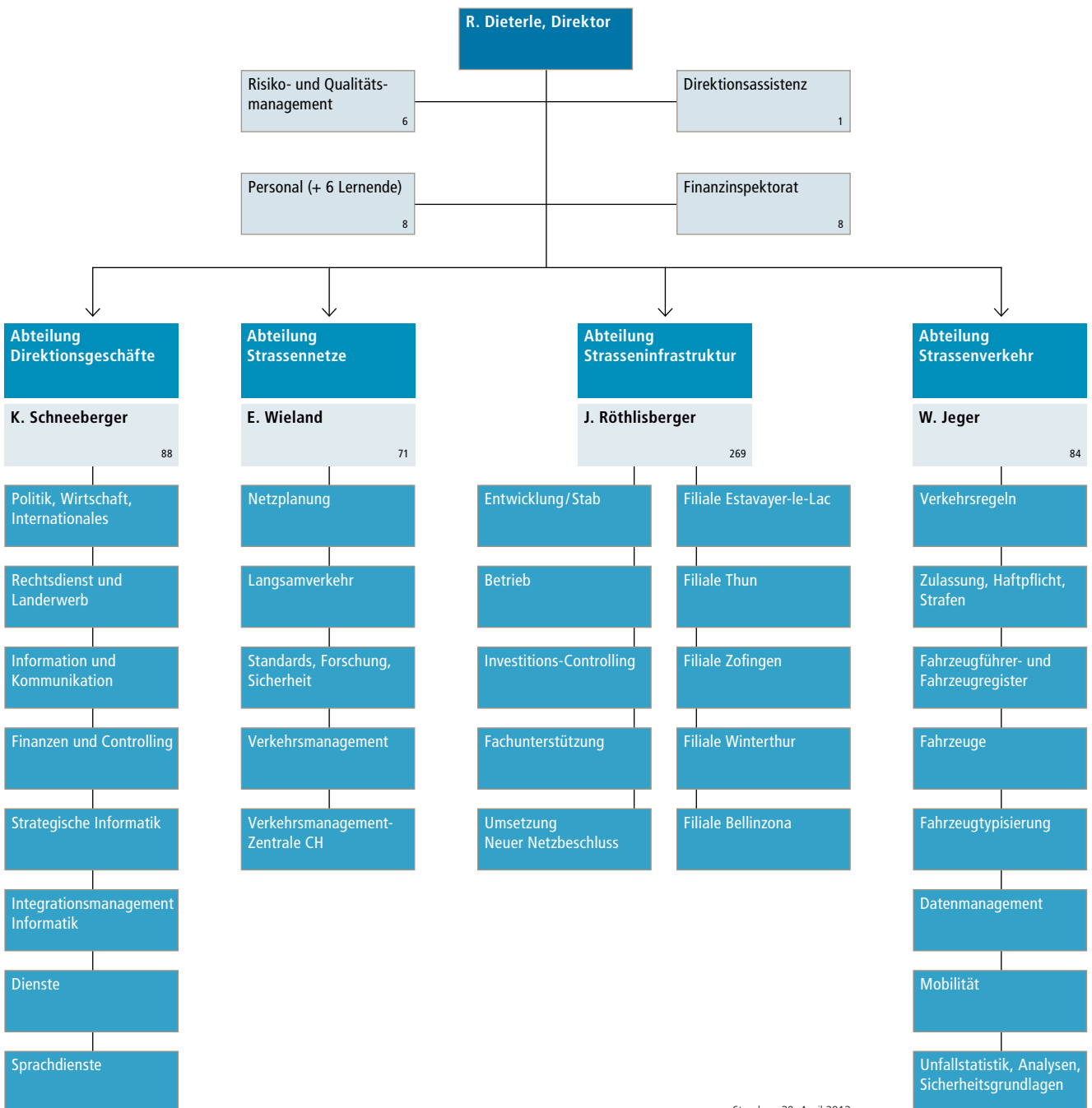
Entnahmen Infrastrukturfonds 2010–2012*

(in Millionen Franken)

	2010	2011	2012
Fertigstellung Nationalstrassennetz	742,5	699,5	677,9
Engpassbeseitigung Nationalstrassen	30,4	48,4	76,3
Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen	386,0	486,0	416,9
Beiträge für Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen	43,1	43,7	44,4
Ausgleich fehlender Kantonsmittel aus LSVA-Erhöhung	7,6		
Total Entnahmen/Ausgaben	1 209,6	1 277,7	1 215,5

* gemäss Liquiditätsrechnung

Das Organigramm des Bundesamtes für Strassen



Die Adressen des ASTRA und der Gebietseinheiten

Hauptsitz

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Mühlestrasse 2, Ittigen
CH-3003 Bern
Tel. 031 322 94 11
Fax 031 323 23 03
info@astra.admin.ch

Postadresse
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 Bern

www.astra.admin.ch
www.autobahnschweiz.ch
www.verkehrsdaten.ch
www.unfalldaten.ch
www.truckinfo.ch

Neue Standortadresse für:
Abteilung Verkehr
Bundesamt für Strassen ASTRA
Weltpoststrasse 5
3015 Bern

Verkehrsmanagementzentrale VMZ-CH

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Verkehrsmanagementzentrale
Schweiz
Rothenburgstrasse 15
6020 Emmenbrücke LU
Tel. 041 288 83 11
Fax 041 288 83 12
vmz-ch@astra.admin.ch

Filialen der Abteilung Infrastruktur (Bau, Ausbau und Unterhalt der Nationalstrassen)

Region Westschweiz
Office fédéral des routes (OFROU)
Filiale d'Estavayer-le-Lac
Place de la Gare 7
1470 Estavayer-le-Lac
Tel. 026 664 87 11
Fax 026 664 87 90
estavayer@astra.admin.ch

Region Bern und Wallis
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Filiale Thun
Uttigenstrasse 54
3600 Thun
Tel. 033 228 24 00
Fax 033 228 25 90
thun@astra.admin.ch

**Region Zentral- und
Nordwestschweiz**
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Filiale Zofingen
Brühlstrasse 3 (Einfahrt Ringier-Areal)
4800 Zofingen
Tel. 062 745 75 11
Fax 062 745 75 90
zofingen@astra.admin.ch

Region Nordostschweiz
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Filiale Winterthur
Grüzefeldstrasse 41
8404 Winterthur
Tel. 052 234 47 11
Fax 052 234 47 90
winterthur@astra.admin.ch

Region Tessin und Graubünden
Ufficio federale delle strade (USTRA)
Filiale Bellinzona
Via C. Pellandini 2
6500 Bellinzona
Tel. 091 820 68 11
Fax 091 820 68 90
bellinzona@astra.admin.ch

Nationalstrassen-Unterhalt Die Gebietseinheiten

**Gebietseinheit I
(Kt. BE)**
Tiefbauamt des Kantons Bern
Autobahnwerkhof Spiez
Gesigen
3700 Spiez

**Unité territoriale II
(Kt. VD FR GE)**
Place de la Riponne 10
1014 Lausanne

**Gebietseinheit III
(Kt. VS VD)**
Departement für Verkehr,
Bau und Umwelt
Route des Iles / Les Ronquoz
1950 Sitten

**Gebietseinheit IV
(Kt. TI)**
Divisione delle Costruzioni
Area dell'esercizio della manutenzione
Via C. Ghiringhelli 19
6501 Bellinzona

**Gebietseinheit V
(Kt. GR)**
Tiefbauamt Graubünden
Grabenstrasse 30
7001 Chur

**Gebietseinheit VI
(Kt. SG, TG, GL, AI, AR)**
Nationalstrassenunterhalt
Kanton St. Gallen
Martinsbruggstrasse 75b
9016 St. Gallen

**Gebietseinheit VII
(Kt. ZH, SH)**
Baudirektion Kanton Zürich
Stampfenbachstrasse 14
8090 Zürich

**Gebietseinheit VIII
(Kt. BS, BL, SO, AG)**
NSNW AG
Nationalstrassen Nordwestschweiz
Netzenstrasse 1
4450 Sissach

**Unité territoriale IX
(Kt. NE, JU, BE)**
Rue J.-L.-Pourtalès 13
Case postale 2856
2001 Neuchâtel

**Gebietseinheit X
(Kt. Kt. LU, ZG, OW, NW)**
zentras
Westliche Zentralschweizer
Nationalstrassen
Flurweg 11
6020 Emmenbrücke

**Gebietseinheit XI
(Kt. UR, SZ, TI)**
Amt für Betrieb Nationalstrassen
Werkhof
6454 Flüelen

Die Kantonspolizeien

AG Polizeikommando

Tellstrasse 85, 5004 Aarau
Tel. 062 835 81 81, Fax 062 835 82 96

AI Kantonspolizei Appenzell Innerrhoden

Unteres Ziel 20, 9050 Appenzell
Tel. 071 788 97 00, Fax 071 788 95 08
info@kapo.ai.ch

AR Kantonspolizei Appenzell-Ausserrhoden

Rathaus
Postfach, 9043 Trogen AR
Tel. 071 343 66 66, Fax 071 343 66 99
info.kapo@ar.ch

BE Polizeikommando des Kantons Bern

Waisenhausplatz 32
Postfach 7571, 3001 Bern
Tel. 031 634 41 11
polizei.kommando@police.be.ch

BL Polizei Basel-Landschaft

Rheinstrasse 25, 4410 Liestal
Tel. 061 926 30 60, Fax 061 921 45 81
pol.medien@bl.ch

BS Kantonspolizei Basel-Stadt

Zentrale
4051 Basel
Tel. 061 267 71 11
infopolizei@jsd.bs.ch

FR Police cantonale fribourgeoise

Place Notre-Dame 2, 1700 Fribourg
Tel. 026 305 17 17

GE Police Cantonale de Genève

Case postale 236, 1211 Genève GE 8
Tel. 022 427 81 11
presse@police.ge.ch

GL Polizeikommando des Kantons Glarus

Spielhof 12, Postfach 635, 8750 Glarus
Tel. 055 645 66 66, Fax 055 645 66 77
kantonspolizei@gl.ch

GR Kantonspolizei Graubünden

Ringstrasse 2, 7000 Chur
Tel. 081 257 71 11
polizia-grischuna@kapo.ch

JU Police cantonale jurassienne

Prés-Roses 1, 2800 Delémont
Tel. 032 420 65 65, Fax 032 420 65 05
infopolice@jura.ch

LU Kantonspolizei Luzern

Kommando
Kasimir-Pfyffer-Strasse 26
Postfach, 6002 Luzern
Tel. 041 248 81 17, Fax 041 240 39 01
info.kapo@lu.ch

NE Police cantonale neuchâteloise

Rue des Poudrières 14, 2006 Neuchâtel
Tel. 032 888 90 00, Fax 032 722 02 96
police.neuchatelaise@ne.ch

NW Kantonspolizei Nidwalden

Kreuzstrasse 1, 6370 Stans
Tel. 041 618 44 66, Fax 041 618 45 89
kantonspolizei@nw.ch

OW Kantonspolizei Obwalden

Foribach, 6061 Sarnen
Tel. 041 666 65 00, Fax 041 666 65 15
kapo@ow.ch

SG Kantonspolizei St. Gallen

Klosterhof 12, 9001 St. Gallen
Tel. 071 229 49 49, Fax 071 223 26 60
infokapo@kapo.sg.ch

SH Schaffhauser Polizei

Beckenstube 1, 8201 Schaffhausen
Tel. 052 624 24 24, Fax 052 624 50 70
info@shpol.ch

SO Polizei Kanton Solothurn

Schanzmühle
Werkhofstrasse 33, 4503 Solothurn
Tel. 032 627 71 11, Fax 032 627 72 12
info.polizei@kapo.so.ch

SZ Kantonspolizei Schwyz

Bahnhofstrasse 7, 6431 Schwyz
Tel. 041 819 29 29, Fax 041 811 62 63

TG Kantonspolizei Thurgau

Zürcherstrasse 325, 8501 Frauenfeld
Tel. 052 728 28 28, Fax 052 728 28 29
info@kapo.tg.ch

TI Polizia cantonale

Viale S. Franscini 3, 6500 Bellinzona
Tel. 0848 25 55 55
polizia@polca.ti.ch

UR Kantonspolizei Uri

Tellsgasse 5, 6460 Altdorf
Tel. 041 875 22 11, Fax 041 871 14 30
kantonspolizei@ur.ch

VD Police cantonale vaudoise

Route de la Blécherette 101, 1014 Lausanne
Tel. 021 644 44 44, Fax 021 644 81 56
info.police@vd.ch

VS Police cantonale

Avenue de France 69, 1950 Sion
Tel. 027 326 56 56, Fax 027 606 56 67
info@police.vs.ch

ZG Zuger Polizei

An der Aa 4, 6300 Zug
Tel. 041 728 41 41, Fax 041 728 41 79
info@polizei.zg.ch

ZH Kantonspolizei Zürich

Kasernenstrasse 29
Postfach, 8021 Zürich
Tel. 044 247 22 11
info@kapo.zh.ch

Die Strassenverkehrsämter

AG Strassenverkehrsamt Kt. Aargau
Postfach, 5001 Aarau
Tel. 062 886 23 23, Fax 062 886 22 00
strassenverkehrsamt@ag.ch
www.ag.ch/strassenverkehrsamt

AI Strassenverkehrsamt Kt. Appenzell I.-Rh.
Gringel, 9050 Appenzell
Tel. 071 788 95 34, Fax 071 788 95 39
info@stva.ai.ch, www.stva.ai.ch

AR Strassenverkehrsamt Kt. Appenzell A.-Rh.
Landsgemeindeplatz 9043 Trogen
Tel. 071 343 63 11, Fax 071 343 63 29
strassenverkehrsamt@ar.ch, www.stva.ar.ch

BE Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt Kt. Bern
Schermenweg 5, 3001 Bern
Tel. 031 634 21 11, Fax 031 634 26 81
info.svsa@pom.be.ch, www.pom.be.ch/svsa

BL Motorfahrzeugkontrolle Kt. Basel-Landschaft
Ergolzstrasse 1, 4414 Füllinsdorf
Tel. 061 552 00 00, Fax 061 552 00 10
www.mfk.bl.ch

BS Motorfahrzeugkontrolle Kanton Basel-Stadt
Clarastrasse 38, 4005 Basel
Tel. 061 267 82 00, Fax 061 267 82 17
info.mfkbs@jسد.bs.ch, www.mfk.bs.ch

FR Office de la circulation et de la navigation du
canton de Fribourg
Route de Tavel 10, 1700 Fribourg
Tel. 026 484 55 55, Fax 026 484 55 56
info@ocn.ch, www.ocn.ch

GE Service des automobiles du canton de Genève
Route de Veyrier 86, 1227 Carouge
Tel. 022 388 30 30, Fax 022 388 30 11
secretariat.san@etat.ge.ch, www.geneve.ch/san

GL Strassenverkehrsamt Kanton Glarus
Mühlestrasse 17, 8762 Schwanden
Tel. 055 647 36 00, Fax 055 647 36 99
stva@gl.ch, www.gl.ch

GR Strassenverkehrsamt Kt. Graubünden
Postfach, 7001 Chur
Tel. 081 257 80 00, Fax 081 252 90 08
info@stva.gr.ch, www.stva.gr.ch

JU Office des véhicules du canton du Jura
Route de la Communance 45, 2800 Delémont
Tel. 032 420 71 20, Fax 032 420 71 25
ovj@jura.ch, www.jura.ch/ovj

LU Strassenverkehrsamt Kt. Luzern
Postfach 4165, 6000 Luzern 14
Tel. 041 318 11 11, Fax 041 318 18 30
direktion.stva@lu.ch
www.strassenverkehrsamt.lu.ch

NE Service des automobiles et de la navigation du
canton de Neuchâtel
Faubourg de l'Hôpital 65, 2000 Neuchâtel
Tel. 032 889 63 20, Fax 032 889 60 77
scan@ne.ch, www.ne.ch/scan

NW Verkehrssicherheitszentrum Ob- und Nidwalden
Kreuzstrasse 2, 6371 Stans
Tel. 041 618 41 41, Fax 041 618 41 87
info@vsz.ch, www.vsz.ch

OW Verkehrssicherheitszentrum Ob- und Nidwalden
Polizeitgebäude/Foribach,
Postfach 1561, 6061 Sarnen
Tel. 041 666 66 00, Fax 041 666 66 20
info@vsz.ch, www.vsz.ch

SG Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt
Kt. St. Gallen
St. Leonhardstrasse 40, 9001 St. Gallen
Tel. 058 229 22 22, Fax 071 229 39 98
info@stva.sg.ch, www.stva.sg.ch

SH Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt
Kt. Schaffhausen
Rosengasse 8, 8200 Schaffhausen
Tel. 052 632 71 11, Fax 052 632 78 11
strassenverkehrsamt@ktsh.ch
www.strassenverkehrsamt.sh.ch

SO Motorfahrzeugkontrolle Kanton Solothurn
Gurzelenstrasse 3, 4512 Bellach
Tel. 032 627 66 66, Fax 032 627 66 99
mfk@mfk.so.ch, www.mfk-so.ch

SZ Strassenverkehrsamt Kanton Schwyz
Schlagstrasse 82, 6430 Schwyz
Tel. 041 819 11 24, Fax 041 819 21 78
va.mpd@sz.ch, www.sz.ch/verkehrsamt

TG Strassenverkehrsamt des Kantons Thurgau
Moosweg 7a, 8501 Frauenfeld
Tel. 052 724 32 11, Fax 052 724 32 58
info@stva.tg.ch, www.strassenverkehrsamt.tg.ch

TI Sezione della circolazione Ticino
Ala Munda, 6528 Camorino
Tel. 091 814 91 11, Fax 091 814 91 09
di-sc@ti.ch, www.ti.ch/circolazione

UR Amt für Strassen- und Schiffsverkehr Uri
Gotthardstrasse 77a, 6460 Altdorf
Tel. 041 875 22 44, Fax 041 875 28 05
www.ur.ch/assv

VD Service des automobiles et
de la navigation du canton de Vaud
Avenue du Grey 110, 1014 Lausanne
Tel. 021 316 82 10, Fax 021 316 82 11
info.auto@vd.ch, www.san.vd.ch

VS Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt
Kanton Wallis
Avenue de France 71, 1950 Sitten
Tel. 027 606 71 00, Fax 027 606 71 04
www.vs.ch/autos

ZG Strassenverkehrsamt Kanton Zug
Hinterbergstrasse 41, 6312 Steinhausen
Tel. 041 728 47 11, Fax 041 728 47 27
info.stva@sd.zg.ch, www.zug.ch/behoerden

ZH Strassenverkehrsamt Kanton Zürich
Uetlibergstrasse 301, 8036 Zürich
Tel. 058 811 30 00, Fax 058 811 30 01
info@stva.zh.ch, www.stva.zh.ch

Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Strassen ASTRA

Konzept und Realisation

grafikwerkstatt upart, Bern

Recherchen und Text

Bundesamt für Strassen ASTRA

Fotonachweis

Bundesamt für Strassen ASTRA

Bestellungen

Bundesamt für Strassen ASTRA

Bundesamt für Strassen ASTRA

Eidg. Dep. für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation

3003 Bern

Tel. 031 322 94 11

Fax 031 323 23 03

info@astra.admin.ch

www.astra.admin.ch

07.13 3000 860270683



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA