An aerial photograph of a winding asphalt road in a mountain valley. The road features several hairpin turns and is bordered by concrete retaining walls. A river flows through the valley below, and a few houses are visible on the right side. The surrounding landscape is lush green with trees and rocky slopes.

ASTRA 2015
Strassen und Verkehr
Zahlen und Fakten



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

Inhaltsverzeichnis

Editorial	3
Geschäftsleitung	
Das ASTRA mit neuem Direktor und neuer Organisationsstruktur	4
Die Aufgaben der ASTRA-Abteilungen	6
Strassenfinanzierung	
Ein Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr	8
Nationalstrassenbau	
1,95 Milliarden für Fertigstellung, Unterhalt und Ausbau	10
Fünf wichtige Projekte auf dem Nationalstrassennetz	11
Investitionen in sichere und umweltverträgliche Nationalstrassen	12
Unterhaltsprojekt	
Die Sanierung des Chillon-Viaduktes	14
Instandsetzung der historischen Schöllenenstrasse	15
Netzplanung	
Lösungen für die Engpässe in Basel, Lugano/Mendrisio und St. Gallen	16
Verkehrsmanagement	
Pannestreifenumnutzung gegen den Stau	18
Automatisierte Überwachung und Regulierung des Verkehrs	19
Verkehr	
Erste Nachprüfung nach fünf Jahren	20
Fahrausbildung	
Verbesserte Ausbildung schützt jugendliche Lenkerinnen und Lenker	22
Verkehrssicherheit	
Beweisichere Atemalkoholprobe ersetzt Blutprobe	24
Nationalstrassennetz	
Drei neue Autobahnabschnitte eröffnet	26
Das Schweizer Nationalstrassennetz	27
Alpenquerender Güterverkehr	
Strassengüterverkehr durch die Schweizer Alpen weiter leicht rückläufig	28
Fahrleistung	
Erneut mehr Fahrzeugkilometer auf den Nationalstrassen	29
Die Belastungskarte der Nationalstrassen 2014	30
Unfallstatistik	
Strassenverkehr fordert 2014 weniger Tote und Schwerverletzte	32
Fahrzeugstatistik	
Über 90 400 Fahrzeuge mehr auf Schweizer Strassen	34
304 083 Personenwagen in Verkehr gesetzt	35
Finanzierung	
Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV)	36
Administrativmassnahmen	
Zahl der Ausweisentzüge um 2,7 Prozent gestiegen	38
Adressen	
Die Adressen des ASTRA und der Gebietseinheiten	39
Die Kantonspolizeien	40
Die Strassenverkehrsämter	41
Impressum	43

Titelseite

Die Strasse durch die Schöllenenchlucht zwischen Göschenen und Andermatt im Kanton Uri gehört zum schweizerischen Nationalstrassennetz. Auf 5,1 Kilometern überwindet diese Strasse 357 Meter Höhendifferenz. Das ASTRA saniert von 2014 bis 2019 diese Strasse für rund 105 Millionen Franken. (Bericht auf Seite 15)
(Bild: Jacques Perler)

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser



Das Bundesamt für Strassen ASTRA ist die Schweizer Fachbehörde für die individuelle Mobilität und die Strasseninfrastrukturen von nationaler Bedeutung. Uns sind einerseits strategische und gesetzgeberische Aufgaben übertragen. Andererseits nehmen wir die direkte operative Verantwortung für die Weiterentwicklung, die Erhaltung, den Betrieb und das Verkehrsmanagement der Nationalstrassen wahr.

Damit decken wir die wesentlichen Einflussgrössen der individuellen Mobilität ab, nämlich den Menschen und die Fahrzeuge, indem wir den gesetzlichen Rahmen und die Ausführungsbestimmungen rund um die Fragen mitgestalten, wer und was unter welchen Bedingungen und in welchem Zustand auf den Strassen verkehren soll.

Im Bereich der Nationalstrasseninfrastrukturen schliesslich ist es das Ziel unserer Anstrengungen, unseren Kunden eine maximal verfügbare und sichere, eine umwelt- und siedlungsverträgliche sowie eine funktionale Strasseninfrastruktur zur Verfügung zu stellen. Mit dieser eindrücklichen Aufgabenbreite und Produktionstiefe ist unser Chancen- und Risikoprofil entsprechend gross. Dem tragen wir mit einem zertifizierten Qualitätssicherungswesen und einem etablierten Risikomanagement Rechnung.

Die besten Führungsinstrumente und Cockpit-Zahlen sind hingegen wertlos, wenn sie von den ASTRA-Mitarbeitenden nicht akzeptiert, weiterentwickelt und «gelebt» werden. Deshalb gilt auch für uns und unsere Rekrutierungs- und Weiterbildungspolitik: «It's all about people»!

Mit der Jahrespublikation unseres Amtes erhalten Sie einen Überblick über die aktuellen Herausforderungen und Projekte im ASTRA. Ich bedanke mich für Ihr Interesse an der individuellen Mobilität, am Strassenwesen.

Ich wünsche Ihnen wie immer: bonne route!

Jürg Röthlisberger

Direktor Bundesamt für Strassen ASTRA

Das ASTRA mit neuem Direktor und neuer Organisationsstruktur

Seit dem 1. März 2015 hat das Bundesamt für Strassen einen neuen Direktor.

Nach 12 Jahren ist Rudolf Dieterle in Pension gegangen und hat die Amtsleitung an Jürg Röthlisberger übergeben. Jürg Röthlisberger war zuvor Chef der Abteilung Strasseninfrastruktur und Stellvertreter von Rudolf Dieterle. Mit dem Direktorenwechsel änderte auch die Organisationsstruktur: Das ASTRA hat neu sechs Abteilungen.

Der Bundesrat hat den 50-jährigen Berner Jürg Röthlisberger am 19. September 2014 zum neuen ASTRA-Direktor ernannt. Röthlisberger liess sich zum Bauingenieur HTL und ETH ausbilden. Danach arbeitete er für eine Baufirma und ein Ingenieur-Unternehmen. 1997 trat er in den Bundesdienst ein und war im ASTRA zunächst als Gebietsverantwortlicher Ostschweiz tätig. Ab 2004 leitete er als Vizedirektor die Abteilung Strasseninfrastruktur, die für den Bau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen verantwortlich ist.

Jürg Röthlisberger prägte die mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) beschlossene Übertragung des Nationalstrassennetzes an den Bund entscheidend mit. Um die damit verbundenen neuen Aufgaben wahrnehmen zu können, schuf das ASTRA fünf Filialen, die zur Abteilung Strasseninfrastruktur gehören und Röthlisberger unterstellt waren.

Abteilung Strasseninfrastruktur aufgeteilt

Die Komplexität der Aufgabenstellungen in der Abteilung Strasseninfrastruktur hat sich seit Inkrafttreten der NFA erheblich ausgeweitet: Kontinuierlich steigendes Verkehrsaufkommen, erhöhte Anforderungen an Verkehrsfluss, Sicherheit, Lärmschutz und Umweltschutz stellten das ASTRA vor grosse Herausforderungen. Um die sich stellenden Aufgaben im Dienste einer verträglichen Mobilität auch künftig lösen zu können, war es unumgänglich, die Organisationsstruktur im ASTRA anzupassen. So ist die Abteilung Strasseninfrastruktur mit ihren über 250 Mitarbeitenden an acht Standorten neu in zwei Abteilungen aufgeteilt worden:

Die neue Abteilung Strasseninfrastruktur West umfasst die Filialgebiete von Estavayer-le-Lac und Thun, die Abteilung Strasseninfrastruktur Ost die Filialgebiete von Bellinzona, Zofingen und Winterthur.

Zwei neue Vizedirektoren

Die Leitung dieser beiden neuen Infrastruktur-Abteilungen übernehmen zwei Vizedirektoren: Die Abteilung West wird durch den 47-jährigen Walliser Jean-Bernard Duchoud geleitet. Er arbeitet seit 1999 in verschiedenen Funktionen für das ASTRA, zuletzt als Stellvertreter des Chefs der Abteilung Strasseninfrastruktur und Leiter des Bereichs Fachunterstützung. Er ist diplomierter Bauingenieur EPFL. Die Abteilung Ost wird seit dem 1. Mai durch den 44-jährigen Tessiner Guido Biaggio geleitet. Biaggio führte seit 2003 die Bauunternehmung LGV Impresa Costruzioni SA in Bellinzona. Er ist diplomierter Bauingenieur ETHZ.

Um den steigenden Anforderungen an die Rechnungsführung und -legung gerecht zu werden und um eine engere Verbindung zwischen dem Finanzcontrolling des Amtes, dem Investitionscontrolling der Nationalstrassen und dem Risiko- und Qualitätsmanagement herzustellen, wurde im ASTRA auch die neue Abteilung «Steuerung und Finanzen» gebildet. In dieser Abteilung werden drei Bereiche geführt: Finanzen und Controlling, Investitionscontrolling Nationalstrassen sowie Risiko- und Qualitätsmanagement. Leiter dieser Abteilung ist Christian Kellerhals, der zuvor Leiter des Bereichs «Investitionscontrolling/Stab» in der Abteilung Infrastruktur war. -----



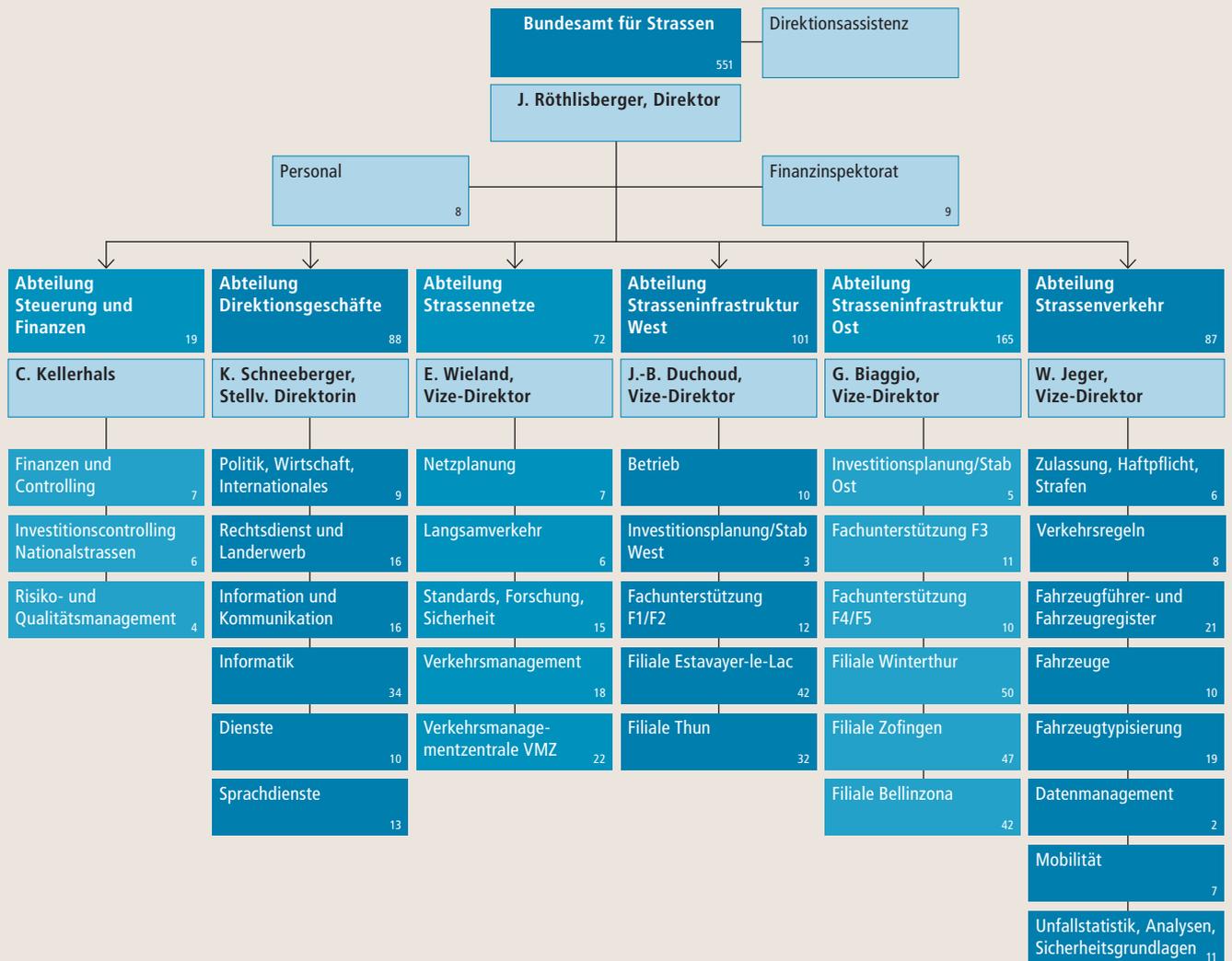
Die neue Geschäftsleitung des Bundesamtes für Strassen

vordere Reihe von vorne: Jürg Röthlisberger (Direktor), Katrin Schneeberger (stellvertretende Direktorin, Abt. Direktionsgeschäfte), Sylvia Meister (Direktionsassistentin, Abt. Strassenverkehr), Erwin Wieland (Vizedirektor, Abt. Strassennetze) und Michael Müller (Bereichsleiter Information-Kommunikation).

Hintere Reihe von vorne: Michael Studer (Bereichsleiter Personal), Christian Kellerhals (Leiter Abt. Steuerung und Finanzen), Jean-Bernard Duchoud (Vizedirektor, Abt. Strasseninfrastruktur West) und Guido Biaggio (Vizedirektor, Abt. Strasseninfrastruktur Ost).

Das Organigramm des Bundesamtes für Strassen

Gültig ab 1. Juli 2015



Die Aufgaben der ASTRA-Abteilungen

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist organisatorisch neu in sechs Abteilungen unterteilt: **Steuerung und Finanzen, Direktionsgeschäfte, Strassennetze, Strasseninfrastruktur West, Strasseninfrastruktur Ost sowie Strassenverkehr.**

1 _Abteilung Steuerung und Finanzen

Diese Abteilung gibt es seit dem 1. März 2015. Sie ist verantwortlich für die Finanzen des Amtes sowie für das Risiko- und Qualitätsmanagement und umfasst folgende Bereiche:

- Finanzen und Controlling
- Investitionscontrolling Nationalstrassen
- Risiko- und Qualitätsmanagement



2 _Abteilung Direktionsgeschäfte

In dieser Abteilung sind sechs Bereiche zusammengefasst, die sich mit Querschnittsaufgaben befassen:

- Politik, Wirtschaft und Internationales
- Rechtsdienst und Landerwerb
- Information und Kommunikation
- Informatik
- Dienste
- Sprachdienste



3 _Abteilung Strassennetze

Die Abteilung Strassennetze beschäftigt sich mit strategischen Aufgaben im Nationalstrassenwesen, unter anderem mit der langfristigen Planung und dem Verkehrsmanagement. Sie ist auch für die Forschung im Strassenwesen zuständig und sorgt dafür, dass die neusten wissenschaftlichen Erkenntnisse in die Standards einfließen. Schliesslich ist hier auch der Langsamverkehr angesiedelt. Folgende Bereiche gehören zur Abteilung Strassennetze:

- Netzplanung
- Langsamverkehr
- Standards, Forschung, Sicherheit
- Verkehrsmanagement
- Verkehrsmanagement-Zentrale Emmenbrücke



4 _Abteilung Strasseninfrastruktur West

Die Abteilung Infrastruktur West umfasst die zwei Filialgebiete von Estavayer-le-Lac und Thun. Zusätzlich koordiniert der Leiter dieser Abteilung auch den Betrieb des gesamtschweizerischen Nationalstrassennetzes.

Die wichtigsten Aufgaben der Abteilung sind:

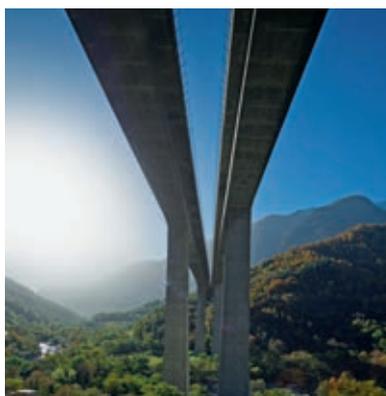
- Bau, Neubau der Nationalstrassen
- Unterhalt des bestehenden Strassennetzes
- Fachunterstützung West
- Betrieb, gesamtschweizerische Koordination und Führung der beiden Filialgebiete



5 _Abteilung Strasseninfrastruktur Ost

Die Abteilung Infrastruktur Ost umfasst die Filialgebiete von Zofingen, Bellinzona und Winterthur. Diese Filialen sind für vier Hauptaufgaben verantwortlich:

- Bau, Neubau der Nationalstrassen
- Unterhalt des bestehenden Strassennetzes
- Fachunterstützung Ost
- Betrieb und Führung der drei Filialgebiete



6 _Abteilung Strassenverkehr

Die Abteilung Strassenverkehr befasst sich mit allen Aspekten des Verkehrs auf den Strassen sowie den technischen Anforderungen an die Fahrzeuge. Folgende sieben Bereiche erledigen die entsprechenden Aufgaben:

- Zulassung, Haftpflicht, Strafen
- Verkehrsregeln
- Fahrzeugführer- und Fahrzeugregister
- Fahrzeuge
- Fahrzeugtypisierung
- Mobilität
- Unfallstatistik, Analysen, Sicherheitsgrundlagen



Ein Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr

Um die Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs langfristig zu sichern, hat der Bundesrat beschlossen, auf Verfassungsebene einen unbefristeten Fonds zu schaffen. Im Februar 2015 hat er die Botschaft für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) ans Parlament verabschiedet.

Seit 1960 hat sich der motorisierte Individualverkehr in unserem Land mehr als verfünffacht. Dies strapaziert die Infrastruktur, erhöht die Kosten für Betrieb und Unterhalt und führt zu Verkehrsproblemen. 85 bis 90 Prozent aller Staus entstehen auf Autobahnen in den urbanen Regionen.

Gleichzeitig zeichnet sich eine Finanzierungslücke ab, da die Ausgaben die Einnahmen übersteigen und die Rückstellungen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr bis Ende 2018 beinahe abgebaut sein werden. Mit der NAF-Botschaft schafft der Bundesrat die Voraussetzung, um strukturelle Mängel des heutigen Systems zu beheben, die Finanzierung der Nationalstrassen und der Bundesbeiträge für die Agglomerationsprogramme langfristig zu sichern und die Engpassbeseitigung etappenweise zu realisieren. Damit kann die Schweiz auch in Zukunft von einem guten Verkehrsnetz profitieren.

Da für den NAF eine Verfassungsänderung nötig ist, werden die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger an der Urne darüber zu befinden haben.

Sechs Rappen mehr pro Liter Treibstoff

Der NAF soll unbefristet gelten und in der Verfassung verankert werden. Er soll dazu dienen, die Nationalstrassenaufgaben und Bundesbeiträge für die Agglomerationsprogramme aus einem Gefäss zu finanzieren. Das verbessert die Planungs- und Realisierungssicherheit sowie die Transparenz. Wie beim Bahninfrastruktur-Fonds sollen bestehende und neue Einnahmen zweckgebunden direkt in den Fonds fliessen.

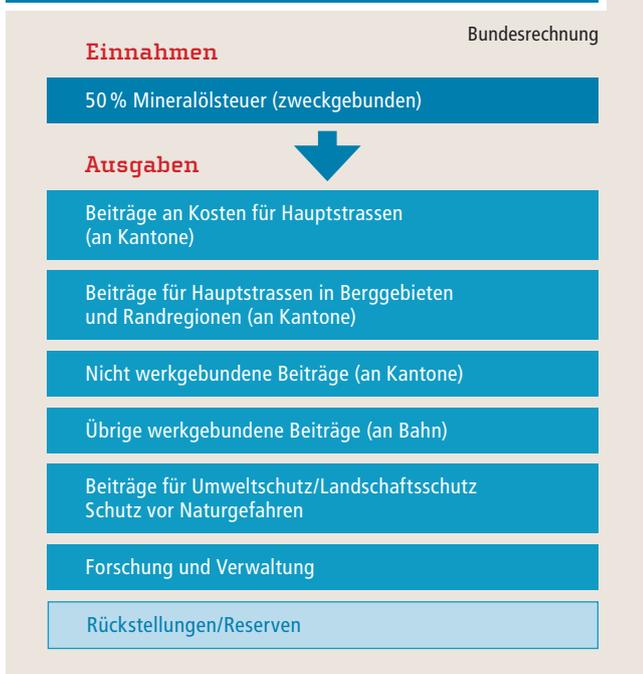
Um die sich abzeichnende Finanzierungslücke zu decken, beabsichtigt der Bundesrat, zum einen die Erträge aus der Automobilsteuer künftig dem NAF zuzuweisen; in den letzten Jahren waren dies jeweils rund 375 Millionen Franken. Zum anderen soll der

Mineralölsteuerzuschlag um vorerst sechs Rappen pro Liter angehoben werden; er beträgt heute 30 Rappen. Es werden aber keine Finanzmittel auf Vorrat beschafft: Entscheidend ist, wie sich die Einnahmen und Ausgaben effektiv entwickeln und wie hoch der Investitionsbedarf künftig tatsächlich ist. Der Zeitpunkt der Erhöhung hängt von der Entwicklung der Fondsreserven und dem effektiven Bedarf ab.

Die Tarife der Treibstoffsteuern wurden seit Jahrzehnten nicht mehr der Teuerung angepasst: Der Mineralölsteuerzuschlag ist seit 1974 unverändert, die Mineralölsteuer seit 1993. Neu zugelassene Fahrzeuge verbrauchen zudem viel weniger Treibstoff als früher. Damit sank die steuerliche Belastung in den letzten Jahren, gemessen an der durchschnittlichen Fahrleistung, markant. Der Bundesrat hält deshalb die Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags für verkraftbar.



Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV)



Für die SFSV werden 50 Prozent der Mineralölsteuereinnahmen zweckgebunden. Damit werden insbesondere die Beiträge an die Kantone und die Bahn finanziert. Es handelt sich dabei mehrheitlich um jährliche Global- oder Pauschalbeiträge. Für den NAF werden verschiedene bereits bestehende und neue Finanzie-

Abgaben für Elektroautos

Als weitere Massnahme zur Deckung der Finanzierungslücke will der Bundesrat ab frühestens 2020 die Möglichkeit schaffen, dass sich auch die Halterinnen und Halter von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken wie Elektro-Autos an der Finanzierung beteiligen.

800 Millionen pro Jahr

Die einnahmeseitigen Massnahmen zur Deckung der Finanzierungslücke werden 2018 bis 2030 voraussichtlich jährlich rund 800 Millionen Franken Mehreinnahmen ergeben. Bei den Ausgaben strebt der Bundesrat bei den Nationalstrassen Einsparungen und Effizienzgewinne im Umfang von jährlich rund 200 Millionen Franken an. Zudem sollen Projekte der Engpassbeseitigung verschoben bzw. zeitlich erstreckt werden.

Neben dem NAF soll die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) mit der Zweckbindung der Hälfte der Mineralölsteuereinnahmen beibehalten werden. Über die SFSV werden zum Beispiel die Beiträge an die Kantone finanziert. Neu werden die heute befristeten Beiträge an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen unbefristet ausbezahlt.

Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)



rungsquellen zweckgebunden. Der NAF dient zur Finanzierung der Nationalstrassen und der Beiträge für den Agglomerationsverkehr. Der jährliche Finanzbedarf dieser beiden Aufgaben hängt stark vom jeweiligen Baufortschritt ab.

Strategisches Entwicklungsprogramm STEP

Um die Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig zu halten, braucht es neben Substanzerhalt und Netzfertigstellung auch gezielte Kapazitätsausbauten. Für die Nationalstrassen werden diese künftig im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen) zusammengefasst und etappenweise umgesetzt. Der Bundesrat wird dem Parlament dazu in der Regel alle vier Jahre eine Botschaft mit einem Ausbauschritt unterbreiten und gleichzeitig einen Verpflichtungskredit beantragen. Sowohl über die Projekte und deren Priorisierung als auch über die Finanzierung entscheidet das Parlament. Es legt jeweils für vier Jahre fest, was verwirklicht werden soll.

STEP Nationalstrassen enthält aktuell Projekte mit einem Investitionsvolumen von 16 Milliarden Franken. Es handelt sich um die Projekte des jetzigen Programms Engpassbeseitigung (PEB), welche in den Priorisierungsmodulen 1, 2 und 3 figurieren. Ebenfalls ins STEP einbezogen werden die sogenannten Netzergänzungen «Umfahrung Morges» und «Glatttalautobahn», welche ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden sollen. Damit kann die Planung zur Behebung dieser beiden gravierenden Engpässe begonnen werden. -----

1,95 Milliarden für Fertigstellung, Unterhalt und Ausbau

Der Bund investiert 2015 rund 1,95 Milliarden Franken in das Nationalstrassennetz.

630 Millionen davon fliessen in die Fertigstellung, also den Bau von neuen Abschnitten, 1,24 Milliarden werden für den Unterhalt und Ausbau des bestehenden Netzes eingesetzt. 75 Millionen Franken fliessen in Projekte zur Beseitigung von Engpässen.

Grundlage für die diesjährigen Bauarbeiten an neuen Strecken ist das achte langfristige Bauprogramm für die Fertigstellung der Nationalstrassen, welches der Bundesrat am 22. Februar 2012 beschlossen hat. Die Schwerpunkte der Neubautätigkeit liegen dieses Jahr in der Weiterführung begonnener Projekte. Unter anderem geht es um folgende Abschnitte:

- A9 im Oberwallis
- Transjurane (A16) in den Kantonen Bern und Jura
- Ost-Ast der Umfahrung Biel (A5)
- Prättigauerstrasse (A28) im Kanton Graubünden

Für Neubauten im Rahmen der Netzfertigstellung stehen insgesamt 630 Millionen Franken zur Verfügung. Diese Mittel stammen aus dem Infrastrukturfonds. Die grössten Kredite wurden folgenden Kantonen zugeteilt: Wallis 260 Millionen, Bern 207 Millionen, Jura 81 Millionen, Graubünden 22 Millionen, Neuenburg 16 Millionen. Rund 70 Prozent des Kredits fliessen in Projekte in der Romandie und im Wallis.

Die Fertigstellung bleibt auch nach der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung (NFA) eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen: Die Bauherrenaufgabe übernehmen weiterhin die Kantone, dem ASTRA kommt die Oberaufsichtspflicht zu.

Unterhalt und Ausbau (im Sinne von Anpassungen)

Für Unterhalt und Ausbau, insbesondere Ausbau im Sinne von Anpassungen, der in Betrieb stehenden Nationalstrassen stehen 2015 1,24 Milliarden Franken zur Verfügung. Diese Gelder stammen aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr. 2015 starten die Hauptarbeiten für die folgenden Erhaltungsprojekte:

- A2 BS Osttangente Basel (Erneuerung und Erweiterung Verkehrsleitsystem)
- A2 BL/SO Eptingen–Hägendorf
Neubau Sanierungstunnel Belchen
- A2 TI Airolo–Quinto
- A4 SZ Küssnacht–Brunnen
- A6 BE Rubigen–Thun–Spiez
- A9 VS Ried-Brig–Schallbett
- A13 GR Thusis–Sufers (Sicherheitsstollen)
- A14 LU Rotsee–Buchrain
- A6 BE Werkhof Bern (Umbau)

Auf folgenden Strecken werden die Hauptarbeiten fortgeführt:

- A1 VD/FR Faoug–Kerzers
- A2 NW Acheregg–Beckenried
- A4 SH Galgenbuckeltunnel (Neubau)
- A5 NE Colombier–Cornaux
- A9 VD Vennes–Chexbres (Sanierung)
- A9 VS Sion et environs
- A13 GR Circonvallazione Roveredo

Umfassende Informationen zu diesen und den übrigen grösseren Bauprojekten im Nationalstrassennetz sind zu finden unter www.autobahnschweiz.ch.

Programm Engpassbeseitigung (Ausbau im Sinne von Kapazitätsausbau)

Für Projekte im Rahmen des Programms Engpassbeseitigung stehen 2015 total 75 Millionen Franken zur Verfügung. Diese Gelder werden hauptsächlich in den Sechsspur-Ausbau der Nordumfahrung Zürich (A1) investiert.

Fünf wichtige Projekte auf dem Nationalstrassennetz

1 _A13: Thisis–Sufers: Bau Sicherheitsstollen

Bau der Sicherheitsstollen sowie weitere Massnahmen. ... Transitzuleitungen für Strom und Kommunikation werden vom Fahrraum getrennt, um sie vor physischen Einwirkungen zu schützen. ... Einheitliche Zentrale für die Tunneltechnik (Lüftung, Notfallalarm). ... Spezialität: Während der Bauarbeiten wird die bestehende Verkehrsführung der A13 grundsätzlich beibehalten. ... Bauzeit für Sicherheitsstollen Viamala 2015–2017. ... Bauzeit der Sicherheitsstollen Crapteig, Bärenburg und Rofla, 2017–2022. ... Kosten: total 125 Millionen Franken (Viamala 25 Millionen).

2 _A6: Rubigen–Thun–Spiez Gesamterneuerung

Umfassende Sanierung des Autobahnabschnitts der A6 zwischen Rubigen und Spiez von 2015 bis ca. 2024. ... Erster Bauabschnitt ab 2015: Rubigen–Kiesen; die über 40 Jahre alte Betonfahrbahn wird durch lärmindernden Schwarzbelag ersetzt. ... Jedes Jahr werden ca. fünf Kilometer erneuert. ... Neue, umweltgerechte Entwässerung. ... Neue Betriebs- und Sicherheitsanlagen. ... Zusätzliche Lärmschutzwände. ... Sanierung Allmendtunnel ab ca. 2017. ... Gesamtkosten des Projektes: ca. 700 Millionen Franken.

3 _A4: Galgenbucktunnel, Neubau

1 138 Meter langer, zweispuriger neuer Tunnel im Anschlussbereich Schaffhausen Süd. ... Der Galgenbucktunnel unterquert die Gemeinde Neuhausen am Rheinfl. ... Langfristige Funktionsfähigkeit des Anschlusses Schaffhausen Süd und Entlastung der Gemeinde Neuhausen a. Rhf. vom Durchgangsverkehr. ... Vortriebsarbeiten starteten im Sommer 2013. ...

Der Ausbruch erfolgt im Sprengvortrieb vom westlichen Tunnelportal her. ... Herausforderungen: wechselhafte, heterogene Geologie; Vortrieb unter überbautem Gebiet; Unterquerung eines Tunnels der Deutschen Bahn in geringem Abstand. ... Eröffnung des Tunnels voraussichtlich im Jahr 2019. ... Gesamtkosten: 240 Millionen Franken.

4 _A2: Eptingen–Hägendorf Neubau Sanierungstunnel Belchen

3,2 km langer Sanierungstunnel Belchen auf der A2 zwischen Eptingen und Hägendorf, westlich der beiden bestehenden Tunnelröhren in gleicher Höhenlage gelegen. ... Ausbruchvolumen: rund 470 000 m³. ... Bauzeit: 2015–2022. ... Durchschnittlicher täglicher Verkehr: rund 55 000 Fahrzeuge. ... Gesamtkosten: rund 500 Millionen Franken.

5 _A9: Vennes–Chexbres Sanierung

Der 12,5 Kilometer lange Abschnitt der Autobahn am Genfersee wurde im Jahr 1974 gebaut. ... Das Projekt: Einbau lärmarmen Belag, Erneuerung der Lärmschutzwände und Leitplanken, Dichtungsarbeiten an Brücken, Erneuerung der elektromechanischen Ausrüstung (dynamische Regelung der maximalen Geschwindigkeitsanzeigen). ... Bauzeit: 2014–2017. ... Gesamtkosten: rund 450 Millionen Franken.

Investitionen in sichere und umweltverträgliche Nationalstrassen

Von den insgesamt 1,95 Milliarden Franken investiert der Bund im Jahr 2015 rund 1,24 Milliarden für Unterhalt und Ausbau, insbesondere Ausbau im Sinne von Anpassungen. Zu Ausbau im Sinne von Anpassungen gehören unter anderem die Tunnelsicherheit, der Lärmschutz sowie Massnahmen zur Verbesserung der Umweltverträglichkeit.

Diese Gelder werden in erster Linie ins bereits vorhandene Nationalstrassennetz investiert. Über die Hälfte davon wird für den Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes verwendet. Sie dienen somit dem Wert- und Substanzerhalt. Die übrigen Mittel werden für Ausbau im Sinne von Anpassungen verwendet. Sich verändernde gesellschaftliche Anforderungen sowie neue Erkenntnisse aus der Wissenschaft und – daraus abgeleitet – aktualisierte Standards machen es nötig, dass die Nationalstrassen laufend weiterentwickelt und modernisiert werden müssen. Seine Bemühungen konzentriert das ASTRA unter anderem auf folgende vier Gebiete:

Tunnelsicherheit (TUSI)

Das Nationalstrassennetz umfasst 239 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 251 Kilometern. Davon erfüllen 157 Tunnel sämtliche aktuellen Richtlinien und Normen. Überprüft werden die Signalisation der Sicherheitseinrichtungen, die Tunnellüftung, die Fluchtwege und die Energieversorgung.

91 Prozent der Nationalstrassentunnel erfüllen die Vorgaben betreffend Signalisation der Sicherheitseinrichtungen, 83 Prozent betreffend die Tunnellüftung, 81 Prozent betreffend die Fluchtwege und 93 Prozent betreffend der Energieversorgung. Wichtig ist, dass auch Tunnel, welche nicht alle neusten Normen und Richtlinien erfüllen, sicher und bedenkenlos zu befahren sind.

Mit der Umsetzung von TUSI-Massnahmen in den Jahren 2008–2014 konnte der Anteil normkonformer Tunnel (alle Vorgaben erfüllt) von 46 auf 66 Prozent erhöht werden. Insgesamt sind noch 126 Massnahmen zur Erfüllung der aktuellen Normen und Richtlinien erforderlich.

Die jährlichen Ausgaben zur Umsetzung der TUSI-Massnahmen betragen bis 2025 durchschnittlich 92 Millionen Franken. In den Jahren 2008 bis 2014 betragen die Ausgaben 50 Millionen Franken jährlich.

Lärmschutz

Bis heute hat der Bund 2,8 Milliarden Franken in Lärmschutzmassnahmen auf dem Nationalstrassennetz investiert. Damit wurden auf rund 1650 Kilometern des Netzes Massnahmen zur Lärmreduktion realisiert. Auf 220 Kilometern stehen diese Arbeiten noch bevor. Das ASTRA behandelt diese Projekte mit hoher Priorität und wird deshalb bis 2018 auf weiteren 140 Kilometern Lärmschutzmassnahmen für 300 Millionen Franken umsetzen. Die Arbeiten auf den restlichen 80 Kilometern erfolgen nach 2018 und kosten voraussichtlich gut 200 Millionen Franken.

Aufgrund des stetig wachsenden Verkehrsaufkommens auf vielen Nationalstrassenabschnitten in den Agglomerationen ist der Schutz der Anwohnenden vor übermässigem Lärm zur wichtigen Daueraufgabe geworden. Das bedeutet, dass auch auf bereits sanierten Strecken zusätzliche Massnahmen nötig sind. Wenn immer möglich werden Lärmschutzmassnahmen direkt auf der Nationalstrasseninfrastruktur umgesetzt: lärmarme Strassenbeläge, Schallschutzwände oder -dämme oder auch Überdeckungen der Autobahn. Massgebend für Art und Umfang der Lärmschutzmassnahmen sind die Vorgaben der Lärmschutzgesetzgebung des Bundes. Das ASTRA rechnet damit, dass bis ins Jahr 2030 gesamthaft weitere 1,3 Milliarden Franken in Lärmschutzmassnahmen investiert werden müssen.

Mit den bereits realisierten Massnahmen konnte die Zahl der von übermässigem Strassenlärm betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner um zirka die Hälfte auf 100 000 gesenkt werden.



Auf dem Nationalstrassenabschnitt «Acheregg-Beckenried» führt das ASTRA Unterhaltsarbeiten aus. (Bild: ASTRA)

Wildtierübergänge

In der Schweiz gibt es insgesamt 40 nationale Wildtierkorridore, die durch die Nationalstrassen unterbrochen werden. Ein Fünftel davon wurde bis Mitte 2014 saniert oder befindet sich in Realisierung. Das bedeutet, dass für diese Korridore die entsprechenden Wildtierbrücken erstellt werden. Gut ein Drittel der Wildtierübergänge befindet sich in einer Projektierungsphase.

Die Kosten für eine Wildtierbrücke betragen durchschnittlich rund 5,5 Millionen Franken pro Bauwerk. Damit belaufen sich die geschätzten Gesamtkosten des Teilprogramms Wildtierkorridore auf 220 Millionen Franken.

Strassenabwasser-Reinigungsanlagen

Durch Abgase und den Abrieb von Bremsen und Reifen gelangen Schadstoffe auf die Fahrbahn. Ohne Gegenmassnahmen gelangen diese Stoffe zusammen mit Regenwasser auf Wiesen und Äcker sowie ins Grundwasser. Das ASTRA hat darum ein umfangreiches Programm zur Errichtung von sogenannten Strassenabwasserreinigungsanlagen (SABA) gestartet. Dabei werden die Schadstoffe, die sich auf der Fahrbahn ablagern, vom Regenwasser in die Autobahnkanalisation gespült und gelangen von dort in die SABA. Bis heute sind 40 solcher Anlagen in Betrieb. Die Gesamtkosten für diese SABA betragen 481 Millionen Franken. Ab einem durchschnittlichen Tagesverkehr von 14 000 Fahrzeugen werden die Strassenabwässer auf dem betreffenden Abschnitt als stark belastet betrachtet und gilt der Schwellenwert für die Errichtung einer SABA als erreicht. -----

Die Sanierung des Chillon-Viaduktes

Der Chillon-Viadukt am Genfersee wurde im Jahr 1969 eröffnet. Von 2012 bis 2015 wird der Viadukt einer Totalsanierung unterzogen. Der Beton erfährt dabei eine Spezialbehandlung, um die sogenannte Alkali-Aggregat-Reaktion (AAR) zu stoppen.

Der Chillon-Viadukt – eigentlich sind es zwei parallel verlaufende Viadukte – ist eines der spektakulärsten Bauwerke der Schweizer Nationalstrassen. Er stellt den Verkehr zwischen der Rhoneebene und Vevey sicher. 50 000 Fahrzeuge passieren diesen Autobahnabschnitt täglich. Am Freitagabend und am Wochenende nimmt er den grossen Freizeitverkehr auf, bei Spitzenwerten von 7300 Fahrzeugen pro Stunde.

In den vergangenen Jahren hat sich der Zustand des Doppelviadukts markant verschlechtert. Dies haben Inspektionen am Bauwerk gezeigt. Deshalb ist eine umfassende Sanierung im Umfang von 70 Millionen Franken nötig.

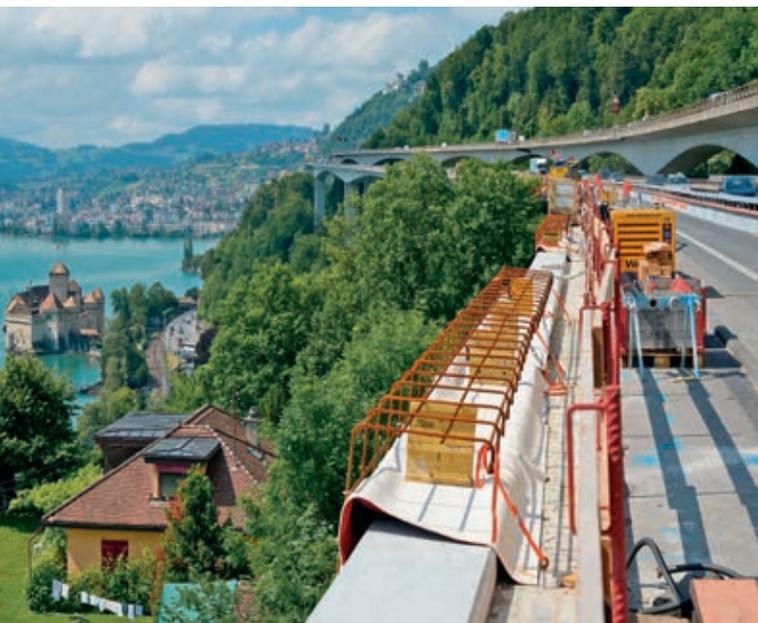
Im Rahmen dieser Sanierung werden die gesamten Bordüren und Fahrzeugrückhaltesysteme sowie die Abdichtungen und der Belag ersetzt. Die Verstärkung der Stützpfiler ist ein wichtiger Bestandteil dieses Projekts, um den Viadukt an die Anforderungen der Erdbbensicherheit anzupassen. Zudem werden die Fahrbahnübergänge und die Widerlager erneuert. Die Arbeiten erfolgen zuerst auf dem seeseitigen und dann auf dem bergseitigen Viadukt. Der Verkehr wird jeweils über den anderen Viadukt geführt. -----

Leistungsfähiger Faser-Beton

In Mitleidenschaft gezogen wurde der Chillon-Viadukt durch die Alkali-Aggregat-Reaktion (AAR). Das ist eine chemische Reaktion des Zements mit der Kieselsäure des Betongesteins. Dies beeinträchtigt die Struktur des Bauwerks. Die Folge davon sind Risse und Abplatzungen. Deshalb muss der Viadukt einer speziellen Behandlung unterzogen werden. Die gesamte Fahrbahnplatte wird zusätzlich mit einem leistungsfähigen Faser-Beton beschichtet (vier bis fünf Zentimeter). Diese zusätzliche Betonschicht erhöht die Belastungsfähigkeit des Bauwerks in Längs- wie Querrichtung. Dies beugt in Zukunft den charakteristischen negativen Einflüssen des AAR auf den Beton vor.

Die Betonschicht ist besonders wasserdicht, weist eine hohe Längsflexibilität auf und schützt so das Bauwerk vor Korrosion.

Schliesslich wird auf dem Chillon-Viadukt auch ein neuer Belag eingebaut. Diese Arbeiten werden voraussichtlich im Jahr 2015 abgeschlossen.



Instandsetzung der historischen Schöllenenstrasse

Von 2014 bis 2019 saniert das ASTRA für rund 105 Millionen Franken die historische Nationalstrasse durch die Schöllenschlucht zwischen Göschenen und Andermatt. Ein Projekt mit besonderen Herausforderungen.

Die Schöllenenstrasse ist eine ungewöhnliche Nationalstrasse: Auf kaum einem Abschnitt des Nationalstrassennetzes finden sich auf kurzer Strecke so viele so enge Kurven. Die Strasse überwindet auf 5,1 Kilometern eine Höhendifferenz von 357 Metern. Mitten durch eine imposante Naturlandschaft schlängelt sie sich von Göschenen nach Andermatt hinauf.

Noch bis 2019 wird die Schöllenenstrasse einer umfassenden Sanierung unterzogen. Neben der Werterhaltung steht vor allem die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Fokus. Das Projekt stellt Projektleitende, Ingenieure und Baufirmen vor besondere Herausforderungen. Besonders anspruchsvoll ist die Verkehrsführung während der Bauarbeiten. Nicht nur für die motorisierten Verkehrsteilnehmenden, sondern auch für Radfahrende und den Wanderweg gilt es Lösungen zu finden, denn als Nationalstrasse 3. Kategorie steht die Schöllenenstrasse sämtlichem Verkehr offen. Nur Lastwagen mit Anhänger sowie Sattelzüge sind nicht zugelassen. Ein wichtiges Element der Arbeiten ist der Ersatz des Fahrbahnbelages. An diesen werden besondere Anforderungen gestellt. Infolge extremer Witterungsbedingungen und hoher Verkehrsbelastung muss der Belag sehr widerstandsfähig sein.

Im Oktober 2013 wurden die ersten Vorarbeiten zur Instandstellung der Schöllenenstrasse in Angriff genommen. Der Startschuss für die verkehrsrelevanten Bauarbeiten am Trassee und an den Kunstbauten fiel im April 2014.

Strasse im Eisenbahntunnel

Eine Herausforderung für alle Beteiligten war die Sanierung und der Ersatzneubau des Tunnels Urnerloch im Jahr 2014. Dafür musste dieser phasenweise gesperrt werden. Während dieser Zeit erfolgte eine Umleitung des Verkehrs auf das parallel verlaufende Trassee der Matterhorn-Gotthard-Bahn. Die Geleise wurden dafür mit Hilfe von Betonelementen befahrbar gemacht. Dank dieser innovativen Lösung reduziert sich die Gesamtbauzeit um fast ein Jahr. Der Fokus der Bauarbeiten im Jahr 2015 liegt auf der Instandsetzung und dem teilweisen Neubau der Galerie Tanzenbein Süd sowie der Sanierung des Trassees und der Stützmauern im Abschnitt Schöllenenmätteli bis zum Nordportal der Galerie Heuegg.

Aufgrund der Wetterverhältnisse kann in der Schöllenen nur zwischen April und November gearbeitet werden. Die Instandsetzung wird voraussichtlich Ende 2019 abgeschlossen sein und kostet rund 105 Millionen Franken. Mit der Umsetzung dieser Massnahmen ist auf der historischen Bergstrasse auch zukünftig ein sicheres Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet, eingebettet in eine unvergleichliche Bergwelt.

Die Bauarbeiten auf einen Blick

- Anpassung der Strassenlage
- Instandsetzung Trassee und Kunstbauten
- Anpassung Entwässerung
- Neue Linienführung Rad- und Wanderweg
- Ersetzen von Werkleitungen -----



Lösungen für die Engpässe in Basel, Lugano/Mendrisio und St. Gallen

Im Jahr 2030 werden rund 490 der ca. 1900 Kilometer Nationalstrassen regelmässig überlastet sein. Im Hinblick auf die Beseitigung von grossen Engpässen hat das ASTRA unter anderem für die Regionen Basel, Lugano/Mendrisio und St. Gallen Projektstudien durchgeführt.

Ziel dieser Untersuchungen war es, die möglichen Varianten zur Behebung der verkehrlichen Probleme umfassend zu prüfen und die wirkungsvollsten Massnahmen festzulegen. Die Ergebnisse der Projektstudien für die Räume Basel, Lugano/Mendrisio und St. Gallen liegen vor. Allerdings kann für diese betreffenden Projekte noch kein Zeithorizont für die Realisierung definiert werden. Letztlich wird das Bundesparlament über die Freigabe der entsprechenden Mittel entscheiden. Fallweise werden sich die Kantone an den Kosten beteiligen.

Basel: ein neuer Rheintunnel

Im Raum Basel besteht dringender Handlungsbedarf. Dieser gründet auf dem sehr hohen Verkehrsaufkommen, der starken Nutzung der Nationalstrasse durch den innerstädtischen und regionalen Verkehr sowie der bedeutenden Lage von Basel für den gesamten Nord-Süd-Transitverkehr. Ohne kapazitätssteigernde Massnahmen wird die Nationalstrasse zukünftig täglich während zwei bis vier Stunden überlastet sein.

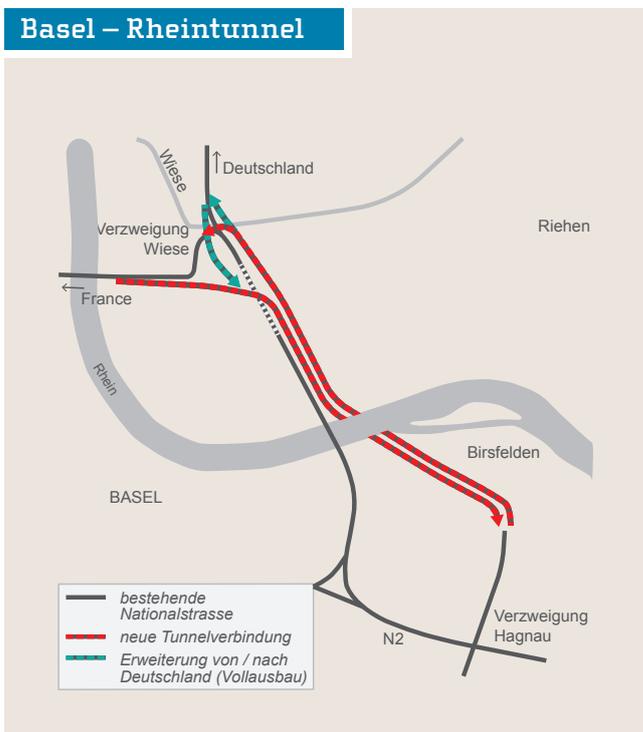
Die vom ASTRA entwickelte und von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft unterstützte Lösungsvariante enthält den Bau einer neuen Tunnelverbindung zwischen Birsfelden und der Nordtangente bei der Verzweigung Wiese. Mit dem sogenannten Rheintunnel kann die bestehende Nationalstrasse markant entlastet werden. Eine bauliche Erweiterung der Variante für den Verkehr von und nach Deutschland ist bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt realisierbar. Die Vorteile des Rheintunnels liegen insbesondere in den positiven Auswirkungen auf Lebens- und Wohnqualität, die bei der gewählten Lösung markant stärker sind als bei den übrigen Varianten.

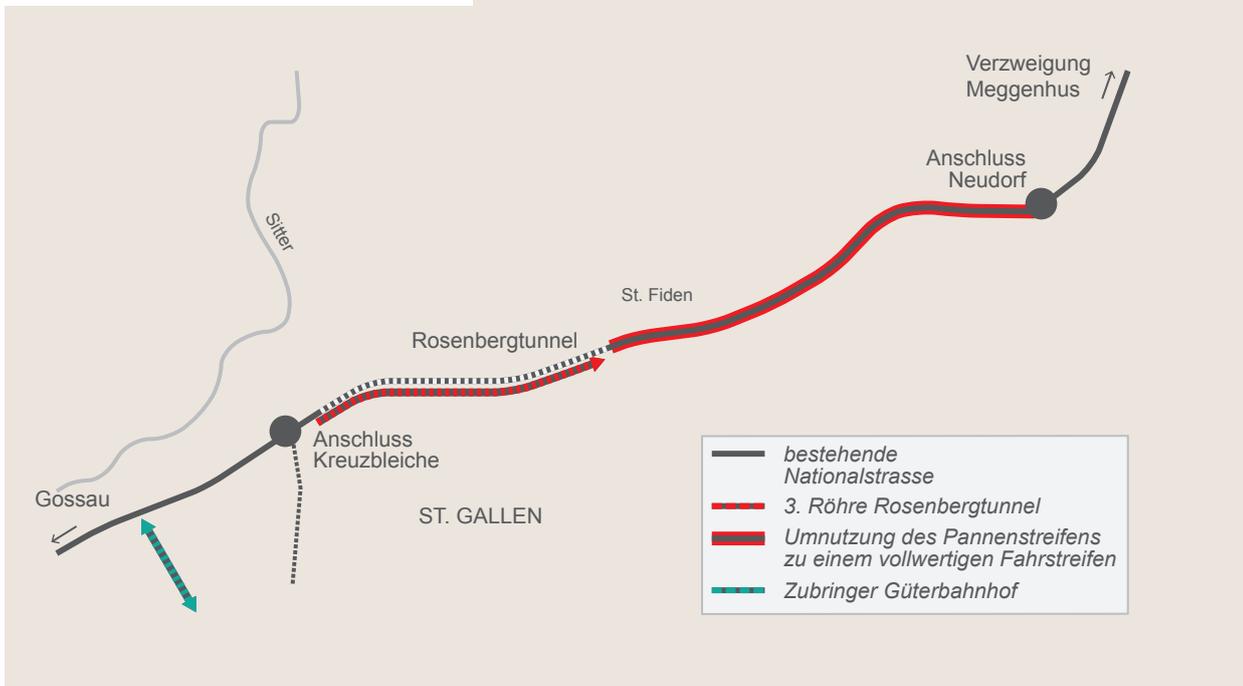
St. Gallen: dritte Röhre Rosenbergertunnel

Im Raum St. Gallen ist der Problemdruck auf der Nationalstrasse insbesondere auf dem Abschnitt Kreuzbleiche–Neudorf sehr hoch. Sehr problematisch sind neben dem hohen Verkehrsaufkommen die dicht aufeinanderfolgenden Anschlüsse mit den zahlreichen Verflechtungsspuren.

Die Beseitigung dieses Engpasses soll mit einer Erweiterung der bestehenden Nationalstrasse zwischen der Kreuzbleiche und Neudorf erfolgen: Die gewählte Lösungsvariante sieht den Bau einer dritten Röhre des Rosenbergertunnels sowie eine dauerhafte Umnutzung des bestehenden Pannestreifens zu einem vollwertigen

Basel – Rheintunnel





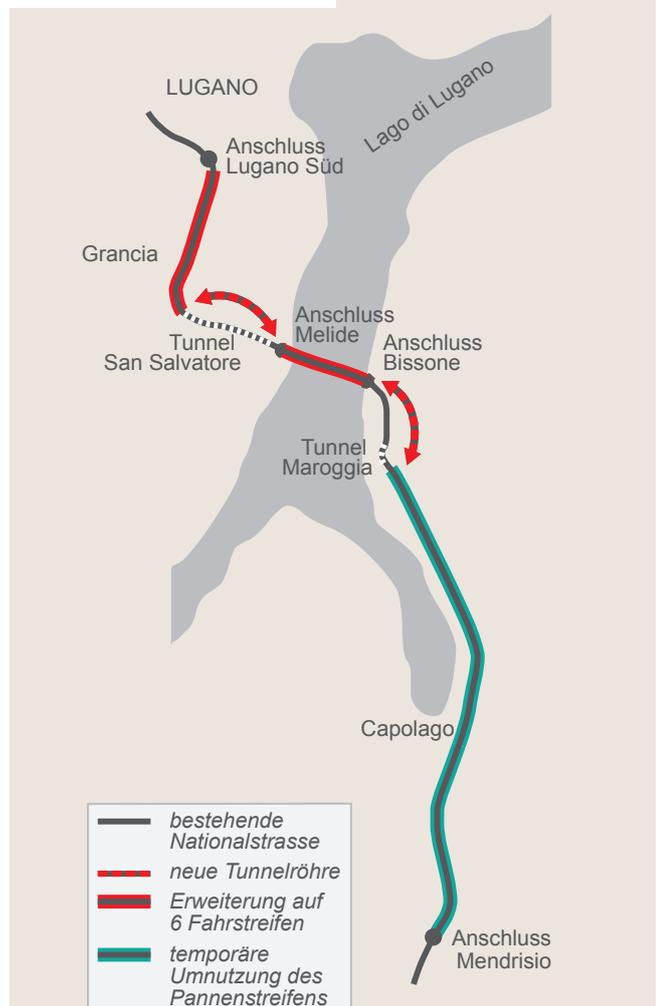
gen Fahrstreifen vor. Damit können die verkehrlichen Probleme dauerhaft und im Vergleich zu den übrigen untersuchten Varianten mit relativ bescheidenen Aufwendungen gelöst werden. Integraler Bestandteil des Projekts ist zudem ein neuer Nationalstrassenzubringer Güterbahnhof. Dieser dient zur Entlastung des innerstädtischen Strassennetzes.

Lugano/Mendrisio: zwei neue Tunnelröhren

Vor allem die starken Pendlerströme aus Italien führen bis ins Jahr 2030 ohne Gegenmassnahmen zu starken bis sehr starken verkehrlichen Problemen auf der A2 zwischen Lugano und Mendrisio. Im Vergleich zu anderen Problemstrecken kennzeichnet sich dieser Abschnitt durch das stark von der Lastrichtung abhängige Verkehrsaufkommen. Dies bedeutet, dass der Stau am Morgen jeweils in Fahrtrichtung Lugano und am Abend in Fahrtrichtung Mendrisio/Italien auftritt.

Wie in St. Gallen stellt auch im Tessin die Erweiterung der bestehenden Infrastruktur die zielführendste Problemlösung dar. Nebst einem 6-Spur-Ausbau zwischen Lugano Süd und dem Tunnel San Salvatore sieht die gewählte Variante jeweils den Bau einer dritten Tunnelröhre zwischen San Salvatore und Maroggia vor. Um die Auswirkungen auf Natur und Landschaft auf ein Minimum zu reduzieren, erfolgt die Kapazitätserweiterung auf dem Damm von Melide grösstenteils durch eine Umnutzung der bestehenden baulichen Infrastruktur. Südlich des Tunnels Maroggia ist eine zeitlich beschränkte Umnutzung des Pannenstreifens vorgesehen. -----

Lugano–Mendrisio



Pannestreifenumnutzung gegen den Stau

Seit 1990 hat sich der Verkehr auf dem Nationalstrassennetz mehr als verdoppelt. Prognosen gehen davon aus, dass bis zum Jahr 2030 rund 490 Kilometer Autobahnen regelmässig überlastet sein werden. Als kurz- bis mittelfristige Massnahme gibt das ASTRA auf bestimmten Abschnitten zu bestimmten Tageszeiten die Pannestreifen für den Verkehr frei.

Pro Jahr werden auf dem Nationalstrassennetz rund 20 000 Stautunden erfasst. Staus sind umweltschädigend und verursachen hohe volkswirtschaftliche Kosten. Das ASTRA ist daran, zur Behebung der schlimmsten Engpässe die entsprechenden Ausbauten vorzubereiten. Bis diese Projekte realisiert sind, braucht es aber kurz- und mittelfristige Übergangsmassnahmen. Mit der Pannestreifenumnutzung (PUN) kann der Verkehrsfluss verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

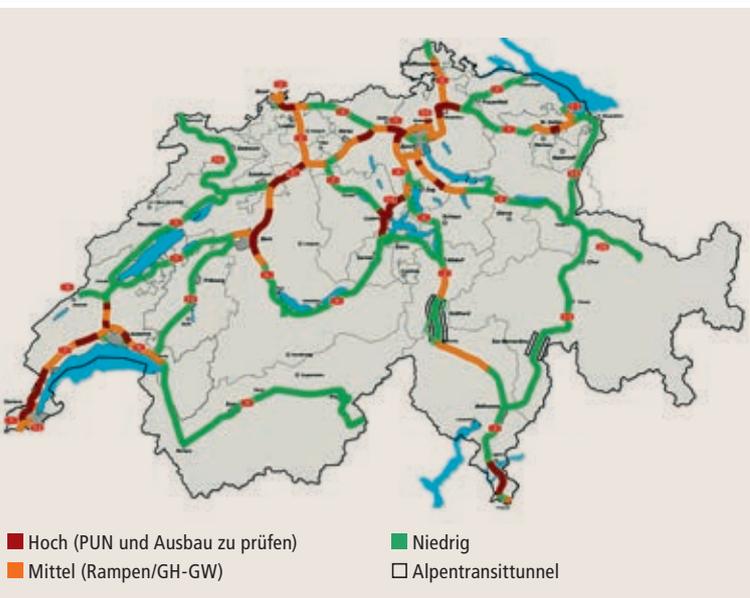
Der seit Januar 2010 laufende Pilotversuch auf der A1 zwischen Morges und Ecublens bestätigt die positiven Erfahrungen aus dem Ausland: Der Verkehrsfluss wurde erheblich besser, die Unfallraten sanken generell um 15 Prozent, der Schadstoffausstoss um 10 Prozent und die Lärmemissionen um bis zu 2,4 Dezibel. Im Vordergrund steht die PUN in städtischen Agglomerationen zwischen zwei benachbarten Anschlüssen und zu den Spitzenzeiten des täglichen Verkehrs.

15 PUN-Projekte

Seit der Freigabe des Gesamtkonzeptes wurden 15 PUN-Projekte gestartet. Die Projekte haben aufwendige Genehmigungsverfahren zu durchlaufen und müssen mit den Erweiterungsprojekten im Rahmen des Programms Engpassbeseitigung und den Erhaltungsprojekten abgestimmt werden.

Bis 2025 sollen PUN auf ca. 125 Kilometern realisiert werden. Die ersten PUN-Strecken sollen 2017 und 2019 im Raum Winterthur und Lausanne in Betrieb gehen. Weitere PUN sind in den Regionen Aargau, Basel, Bern, Genf, Lausanne und Zürich vorgesehen. Die Realisierung sämtlicher Projekte der Pannestreifenumnutzung dürfte insgesamt rund eine Milliarde Franken kosten. Die temporäre Inbetriebnahme des Pannestreifens erfordert dessen bauliche Verstärkung (Schwerverkehr), bauliche Anpassungen an kurzen Brücken und Überdeckungen sowie den Bau zusätzlicher Nothaltebuchten. Daneben sind zur Steuerung und Überwachung des Verkehrs Signalisationen nötig, die zentral gesteuert werden.

Verkehrsmanagement-Anlagen – Ausrüstungsstand



Die Abschnitte des Schweizer Nationalstrassennetzes: Die Farben zeigen die Dringlichkeit für die Einführung der Pannestreifenumnutzung PUN. (Grafik: ASTRA)

Automatisierte Überwachung und Regulierung des Verkehrs

Seit Mai 2014 läuft im ASTRA das neue Informatikprogramm «FA VM» zur Verbesserung des Verkehrsmanagements. Dies ermöglicht eine bessere Überwachung und Regulierung des Verkehrs.

«FA VM» heisst Fachapplikation Verkehrsmanagement. Dieses System dient der Verkehrsmanagementzentrale des ASTRA in Emmenbrücke (LU) sowie den Kantonspolizeien zur verbesserten Überwachung des Verkehrsgeschehens, zur automatisierten Erfassung und Aufbereitung von Verkehrsinformationen sowie zur Durchführung von Massnahmen im Verkehrsmanagement.

Dynamische Tempoanzeigen

Mit dynamischen Tafeln zur Anzeige der zulässigen Höchstgeschwindigkeit steigert das ASTRA die Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen. Die Kapazität auf Autobahnen wird dann optimal genutzt, wenn die Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von rund 80 km/h unterwegs sind. Durch die frühzeitige und zeitlich beschränkte Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf 100 km/h respektive 80 km/h kann die Menge des fließenden Verkehrs auf einem hoch belasteten Autobahnquerschnitt optimiert werden. Die so erzielte Harmonisierung reicht in vielen Fällen aus, um Stauereignisse zeitlich zu verzögern und abzuschwächen.

Bereits auf 170 Kilometern

Auf den Nationalstrassen sind solche dynamischen Tempo-Anzeigen heute auf einer Länge von rund 170 Kilometern installiert. Auf rund 130 Kilometern sind in diesen Verkehrsleitsystemen gleichzeitig Anzeigen zur Gefahren- und Stauwarnung integriert.

Insgesamt will das ASTRA in den kommenden Jahren auf rund 400 Kilometern Nationalstrassen dynamische Systeme realisieren. Dies geschieht in der Regel im Gleichschritt mit den jeweils aktuellen Unterhaltsprojekten.

Auch Baustellen integriert

Das Projekt ging im Jahr 2008 in Planung. Ab 2012 erfolgte die Realisierung, und im Mai 2014 konnte das System in Betrieb genommen werden. Ein wichtiger Ausbauschritt erfolgte im September 2014, als auch die Fachapplikation für das Management der Baustellen hinzugeschaltet wurde. So können nun auch die Baustellensituationen auf den Nationalstrassen im Verkehrsmanagement berücksichtigt werden.

Damit sind erstmals alle Informationen für die Überwachung und die Steuerung des Verkehrs auf den Nationalstrassen zentral und übersichtlich an einem Ort zugänglich. Die Voraussetzungen für die direkte Steuerung der Verkehrsanlagen ab der nationalen Verkehrsmanagementzentrale in Emmenbrücke sind geschaffen. Mit der Einführung dieses Systems wurde die Verkehrsüberwachung auf den Nationalstrassen vollständig digitalisiert.

Standardszenarien bei Unfällen

Das System «FA VM» liefert zudem die Basis für präzise Verkehrsprognosen und die Möglichkeit, Verkehrsmassnahmen für einen reibungslosen Verkehrsfluss frühzeitig zu initiieren. So können bei Verkehrsunfällen auf Basis von hinterlegten Verkehrsmanagementplänen gezielt Standardszenarien zur Steuerung des Verkehrsflusses ausgelöst werden. -----

Erste Nachprüfung nach fünf Jahren

Personenwagen und Motorräder müssen periodisch überprüft werden.

Da sie heute dank des technischen Fortschritts höheren Standards entsprechen als früher, hat der Bundesrat Anfang 2015 beschlossen, dass die erste periodische Nachprüfung künftig erst fünf Jahre nach der ersten Inverkehrsetzung erfolgen muss.

Personenwagen und Motorräder müssen ab dem 1. Februar 2017 erst fünf Jahre, spätestens aber bis zum sechsten Jahr nach der ersten Inverkehrsetzung beim kantonalen Strassenverkehrsamt nachgeprüft werden. Damit trägt der Bundesrat dem technischen Fortschritt Rechnung.

Die heute in Verkehr gebrachten Personenwagen und Motorräder weisen einen markant höheren Standard auf, als dies bei der Einführung der bestehenden Nachprüffristen vor rund 20 Jahren der Fall war. Das besagen sowohl die Mängellisten der Strassenverkehrsämter wie auch die Zahlen der Unfallstatistik. Gemäss den polizeilichen Daten sind Fahrzeugmängel in deutlich weniger als einem Prozent der Fälle die massgebende Unfallursache. Durch die Verlängerung des ersten Nachprüfintervalls werden die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter entlastet.

Leichte Transportanhänger mit einem Gesamtgewicht bis höchstens 750 Kilogramm werden von der periodischen Nachprüfung ganz befreit. Bei den mittelschweren Anhängern (Gesamtgewicht über 750 Kilogramm, aber nicht mehr als 3,5 Tonnen) werden das dritte und alle folgenden Prüfintervalle um ein Jahr gekürzt.

Es ist Aufgabe der Kantone, die zur Einhaltung der Prüfintervalle nötigen Massnahmen zu treffen, wie zum Beispiel die notwendigen Prüfkapazitäten bereitzustellen oder die Kontrollen an private Prüfstellen auszulagern. Um den Kantonen dafür genug Zeit zu geben, treten diese Änderungen am 1. Februar 2017 in Kraft. -----

Motorräder und Autohändler

Zeitgleich mit der Verlängerung des Nachprüfintervalls hat der Bundesrat im Januar 2015 Entscheide gefällt, welche die Motorräder und die Autohändler betreffen. So hat die Landesregierung beschlossen, die technischen Anforderungen der EU an die Geräusentwicklung von Motorrädern zu übernehmen. Damit kann ab 2017 die Zulassung von Motorrädern verboten werden, die mit Systemen ausgerüstet sind, die nur dazu dienen, mehr Lärm zu erzeugen (sogenannte «Auspuffklappensteuerungen»).

Eine weitere Neuerung ist bereits auf den 1. April 2015 in Kraft gesetzt worden. Sie betrifft die Erteilung von Kontrollschildern für Autohändler. Für die Anzahl Händlerschilder pro Betrieb wird neu auch die Zahl der verkauften leichten Motorwagen als Kriterium berücksichtigt. So können auch reine Autohändlerbetriebe mehrere Händlerschilder beziehen und mehreren Kaufinteressenten ein Fahrzeug für Probefahrten überlassen.



Ein Auto wird bei der periodischen Nachprüfung unter die Lupe genommen.
(Bild: OCN Freiburg)



Verbesserte Ausbildung schützt jugendliche Lenkerinnen und Lenker

Wer in der Schweiz ein Auto lenken will, soll noch besser ausgebildet sein. Der Bundesrat will zu diesem Zweck die Zweiphasenausbildung optimieren und auf diese Weise vor allem die jugendlichen Lenkerinnen und Lenker vor Unfällen bewahren.

Seit dem 1. Dezember 2005 muss in der Schweiz zum Erwerb des Führerausweises die sogenannte Zweiphasenausbildung absolviert werden: Neulenkerinnen und Neulenker erhalten den Führerausweis zuerst nur auf Probe und müssen innerhalb von drei Jahren zwei Weiterbildungskurse absolviert haben.

Knapp zehn Jahre nach Inkrafttreten der Zweiphasenausbildung zeigt sich, dass 18- bis 24-jährige Neulenker immer noch jene Altersgruppe sind, die am meisten Unfälle im Strassenverkehr verursacht, nämlich 6955 im Jahr 2014. Der Bundesrat hat unter anderem deshalb beschlossen, die Grundausbildung der Autofahrerinnen und Autofahrer in der Schweiz weiter zu optimieren. Im Verlauf des Jahres 2015 startet das ASTRA zur entsprechenden Verordnungsrevision eine Anhörung.

Grundsätzlich soll das System der Zweiphasenausbildung beibehalten werden. Jedoch soll die erste Phase bis zur praktischen Führerprüfung noch besser auf die zweite Phase, welche die dreijährige Probezeit beinhaltet, abgestimmt werden. Aufgrund der Erkenntnisse aus einer Evaluation wird die erste Ausbildungsphase gestärkt. Der Verkehrskundeunterricht soll neu vor der Theorieprüfung stattfinden und das Verständnis für die Verkehrsregeln sowie für eine defensive und partnerschaftliche Fahrweise wecken und deren Akzeptanz fördern. Auch in der Theorieprüfung soll das Gewicht verstärkt auf das Verstehen und Anwenden der Verkehrsregeln gelegt werden, um reines Auswendiglernen zu vermeiden.

Bremsen und Energieeffizienz

In einer neuen, für die Führerausweiskategorie B obligatorischen fahrtechnischen Grundschulung von zwei Stunden sollen wichtige Themen wie das Trainieren einer Vollbremsung sowie die Prinzipien der energieeffizienten und umweltschonenden Fahrweise vermittelt werden. Zudem sollen Fahrschüler und Fahrschülerinnen unter 25 Jahren, welche den Ausweis Kategorie B erwerben, während eines Jahres vor der praktischen Prüfung auf Lernfahrten möglichst viel Fahrerfahrung sammeln.

Entsprechende Massnahmen in verschiedenen Ländern Europas haben gezeigt, dass das Anfängerrisiko sinkt, je länger die begleitete Lernphase dauert. Damit dies nicht zu einer Erhöhung des Mindestalters für den Erwerb des Führerausweises führt, soll das Mindestalter für den Erwerb des Lernfahrausweises der Kategorie B auf 17 Jahre gesenkt werden.

Verbesserung der Nothilfekurse

Vorgesehen sind auch Massnahmen zur Verbesserung der Qualität der Nothilfekurse. Die Anerkennung der Anbieter von Nothilfekursen wird neu organisiert, für die Qualitätssicherung aller obligatorischen Ausbildungen mittels Auditierung werden konkretere Vorgaben gemacht.



Fahrschülerin an der Theorieprüfung. [Foto: OCN Freiburg].

Weiterbildung innert sechs Monaten

An der praktischen Prüfung sollen künftig nicht mehr in erster Linie Fehler gezählt, sondern Kompetenzen nachgewiesen werden. Dies wird beispielsweise durch eine weitgehend selbstständige Routenwahl durch den Prüfling realisiert. Auch werden Parkfelder selbstständig ausgewählt werden müssen. Damit wird die Prüfung anspruchsvoller und das Bestehen nicht mehr in erster Linie vom Vermeiden von Fehlern abhängig gemacht.

Aufgrund der Stärkung der ersten Phase bis zur Führerprüfung können die zwei Kurstage in der obligatorischen Weiterbildung auf einen Tag reduziert werden. Das Thema «jugendtypische Unfälle und deren Vermeidung» soll im Mittelpunkt stehen, wobei dieses vor allem anhand von praktischen Fahrerlebnissen auf einem Ausbildungsplatz und einer Fahrt im Verkehr erarbeitet werden soll.

Die kontinuierliche Verbesserung der energieeffizienten Fahrweise wird auch weiterhin einen Schwerpunkt bilden. Die Weiterbildung muss zudem neu zwingend innerhalb der ersten sechs Monate nach der Führerprüfung besucht werden. Bisher wurden die Kurse viel zu spät besucht, um die volle Wirkung zu erzielen. -----



Beweissichere Atemalkoholprobe ersetzt Blutprobe

Die vom Parlament im Rahmen von «Via Sicura» beschlossene beweissichere Atemalkoholprobe soll im Strassenverkehr am 1. März 2017 eingeführt werden. Die Anordnung einer Blutprobe wird nur noch bei Verdacht auf Betäubungsmittelkonsum, auf Verlangen des Betroffenen oder in Ausnahmefällen nötig sein.

Im Juni 2012 hat das Bundesparlament im Rahmen der Debatte um das Verkehrssicherheitspaket «Via Sicura» die Einführung der beweissicheren Atemalkoholkontrolle beschlossen. Das bedeutet, dass künftig auch Resultate einer Atemalkoholkontrolle, die 0,80 Promille oder mehr ergeben, vor Gericht als Beweismittel vorgelegt werden können, sofern die Kontrolle mit einem dafür zugelassenen Gerät durchgeführt worden ist. Anfang 2015 fand dazu unter Federführung des ASTRA eine Anhörung statt. Eingeführt wird die beweissichere Atemalkoholkontrolle am 1. März 2017.

Zur Feststellung der Fahrunfähigkeit kann bereits heute ein Atemalkoholtest durchgeführt werden. Das Ergebnis genügt aber nur dann als Beweis, wenn der Wert unter 0,80 Promille liegt und die betroffene Person das Resultat mit ihrer Unterschrift anerkennt. In allen anderen Fällen ist für den Nachweis der Angetrunkenheit eine Blutprobe nötig.

Inzwischen gibt es technisch hoch entwickelte Geräte, die auch im Bereich von 0,80 Promille oder mehr den Atemalkoholwert beweissicher bestimmen können. Gemessen werden Milligramm pro Liter ausgeatmete Luft; 0,25 Milligramm pro Liter entsprechen

0,5 Promille. Künftig wird eine Blutprobe nur noch dann nötig sein, wenn ein Verdacht auf Betäubungsmittelkonsum vorliegt, wenn dies die betroffenen Fahrzeuglenkenden ausdrücklich verlangen oder in bestimmten Ausnahmefällen (z. B. Erkrankung der Atemwege). Die beweissicheren Atemalkoholmessgeräte werden in zahlreichen EU-Staaten und weiteren Ländern bereits seit längerem eingesetzt. -----



Das Gerät, mit welchem die beweissichere Atemalkoholprobe gemacht wird, befindet sich im Polizeiauto. (Bild: METAS)

Es gilt wie bisher:

	Atemalkoholkonzentration (wird von den Geräten ab dem 1.7.2017 angezeigt)	Blutalkoholkonzentration
Missachtung des Alkoholverbots (z. B. Neulenkende, Berufsschauffeure)	≥ 0,05 Milligramm/Liter	≥ 0,10 Promille
Fahren in angetrunkenem Zustand	≥ 0,25 Milligramm/Liter	≥ 0,50 Promille
Fahren mit qualifizierter Alkoholkonzentration	≥ 0,40 Milligramm/Liter	≥ 0,80 Promille

Zahlen und Fakten

Drei neue Autobahnabschnitte eröffnet

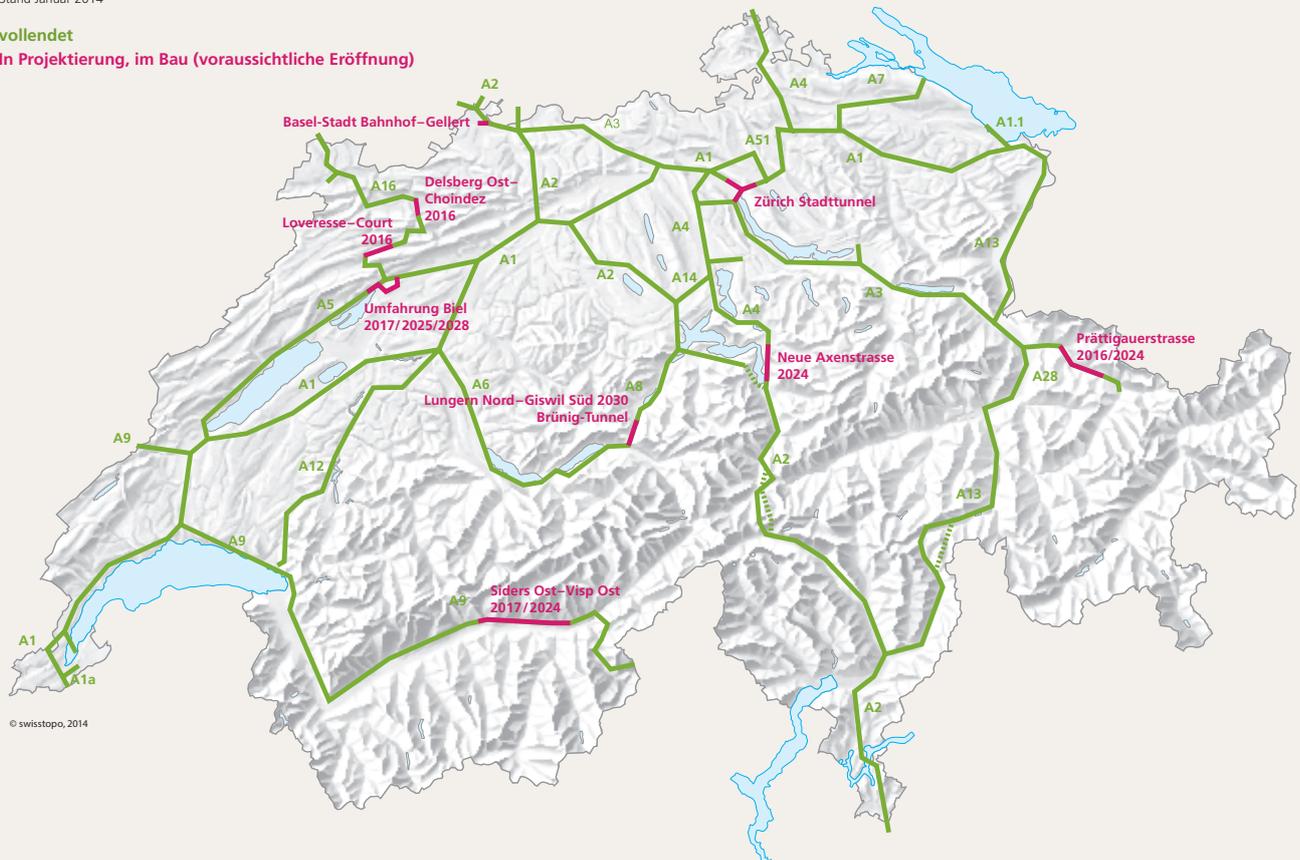
Im Jahr 2014 sind auf dem Nationalstrassennetz drei Abschnitte mit einer Länge von total 11,7 Kilometern neu eröffnet worden. Es handelt sich um Teilstücke auf der A5 im Kanton Neuenburg, auf der A16 im Kanton Jura und auf der A28 im Kanton Graubünden.

Damit weist das Netz nun eine totale Länge von 1823,3 Kilometern auf. Wenn das Nationalstrassennetz dereinst komplett fertiggestellt sein wird, hat es eine Gesamtlänge von 1892,5 Kilometern. -----

Stand Januar 2014

vollendet

In Projektierung, im Bau (voraussichtliche Eröffnung)



© swisstopo, 2014

2014: Eröffnung von drei Abschnitten

Nationalstrasse	Kanton	Strecken	2-spurig	4-spurig
A5	NE	Serrières-Areuse		1,7 km
A16	JU	Bure-Pruntrut-West		8,8 km
A28	GR	Pagrüeg-Mezzaselva	1,2 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			46,9	62,6	19,4	19,4	208,8	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			94,6	112,1	27,9		166,1	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					34,6	32,9			3,0	3,0	1,9	1,9	39,5	37,8	
Genève					27,2	27,2							27,2	27,2	
Jura					34,1				8,2	47,9			42,3	47,9	
Total	1,2		83,5	88,1	1344,3	1400,2	1,9		280,9	341,3	111,5	62,9	1823,3	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 Bern (208,8 km), Waadt (205,3 km) und Graubünden (166,1 km) auf. Die Spalten «geplant» in der Tabelle beziehen sich auf den Netzbeschluss aus dem Jahr 1960.

Damals war zum Beispiel der Bedarf von 7-spurigen Autobahnen noch nicht gegeben. Mittlerweile gibt es im Kanton Aargau einen 1,2 km langen 7-Spur-Abschnitt.

2014: drei neue Tunnel – 239 Tunnel auf dem Nationalstrassennetz

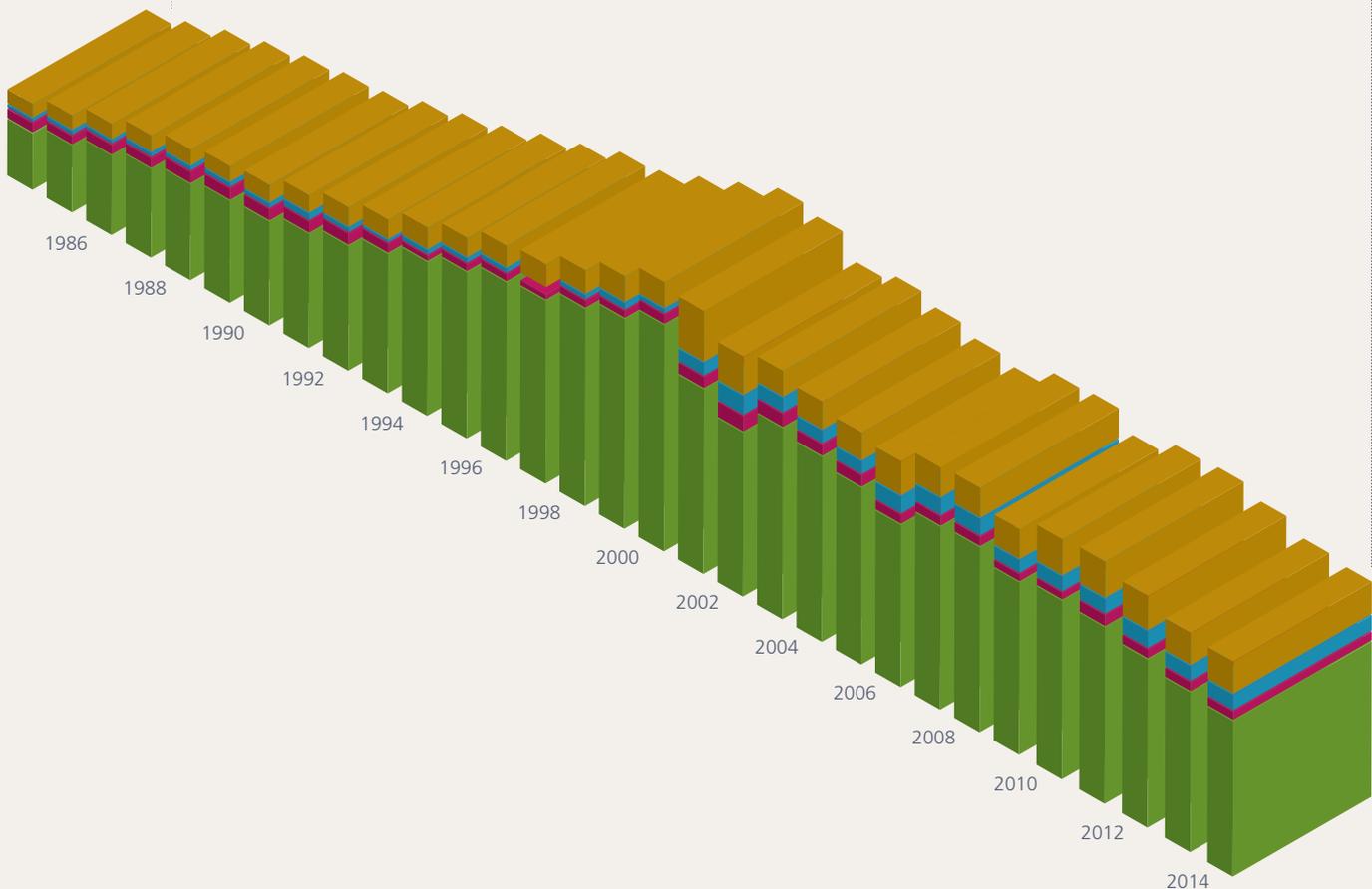
Name	Nationalstrasse	Abschnitt	Röhren	Länge	Höhe	Kosten in Fr. ca.
Serrières	A5	Serrières – Areuse	2	1,26 km	5,2 m	162 Mio.
Bure	A16	Bure – Pruntrut-West	1	3 km	5,2 m	183 Mio.
Bois de Montaigne	A16	Bure – Pruntrut-West	2	850 m	5,2 m	113 Mio.

Strassengüterverkehr durch die Schweizer Alpen weiter leicht rückläufig

Im Jahr 2014 haben insgesamt 1 123 503 Lastwagen auf den Strassen die Schweizer Alpen überquert. Das sind 19905 Fahrzeuge bzw. 1,7 Prozent weniger als 2013. Damit setzt sich der Abwärtstrend fort; schon im Vorjahr hatte der Rückgang 5,4 Prozent betragen. Die Zahl von 1,123 Millionen Lastwagen liegt leicht unter dem Durchschnitt der vergangenen zehn Jahre

(1,25 Millionen). Der letztjährige Rückgang des Schwerverkehrs war auf allen Alpenübergängen feststellbar – am deutlichsten am Grosse St. Bernard (minus 3 Prozent). Am meisten Lastwagen benützten im vergangenen Jahr die Gotthard-Route, nämlich 823 697. -----

1984	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung 2013/2014
72 000	San Bernardino 186 251	193 639	182 318	177 133	172 263	-2,7 %
14 000	Simplon 79 361	79 640	85 000	80 740	80 360	-0,7 %
48 000	Grand St-Bernard 47 925	57 883	55 194	48 880	47 383	-3,1 %
298 000	Gotthard 943 230	927 332	886 088	836 655	823 697	-1,5 %
432 000	Total 1 256 767	1 258 494	1 208 600	1 043 408	1 123 503	-1,7 %



Erneut mehr Fahrzeugkilometer auf den Nationalstrassen

Auf den Schweizer Nationalstrassen sind im Jahr 2014 gesamthaft 26,890 Milliarden Kilometer gefahren worden. Das sind 1,9 Prozent mehr als 2013.

Der Verkehr auf den Nationalstrassen hat im letzten Jahr weiter zugenommen. Alle Fahrzeuge zusammen haben 2014 insgesamt 26,890 Milliarden Kilometer zurückgelegt. Das entspricht einer Zunahme um 1,9 Prozent bzw. 504 Millionen Fahrzeugkilometer gegenüber dem Vorjahr. 2013 waren erstmals über 26 Milliarden Kilometer gefahren worden.

An 246 Messstellen werden auf dem Nationalstrassennetz die durchfahrenden Fahrzeuge gezählt. Anhand dieser Angaben wird der sogenannte durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) ermittelt; es handelt sich um den Mittelwert des 24-Stunden-Verkehrs an allen Tagen des Jahres (siehe Karte auf den Seiten 30 und 31).

Auf sämtlichen schweizerischen Strassen sind im Jahr 2013 insge-

samt 61,692 Milliarden Kilometer zurückgelegt worden, 1,4 Prozent mehr als 2012. Das schweizerische Strassennetz besteht aus 1800 Kilometern Nationalstrassen, 18 000 Kilometern Kantonsstrassen und 51 000 Kilometern Gemeindestrassen. -----

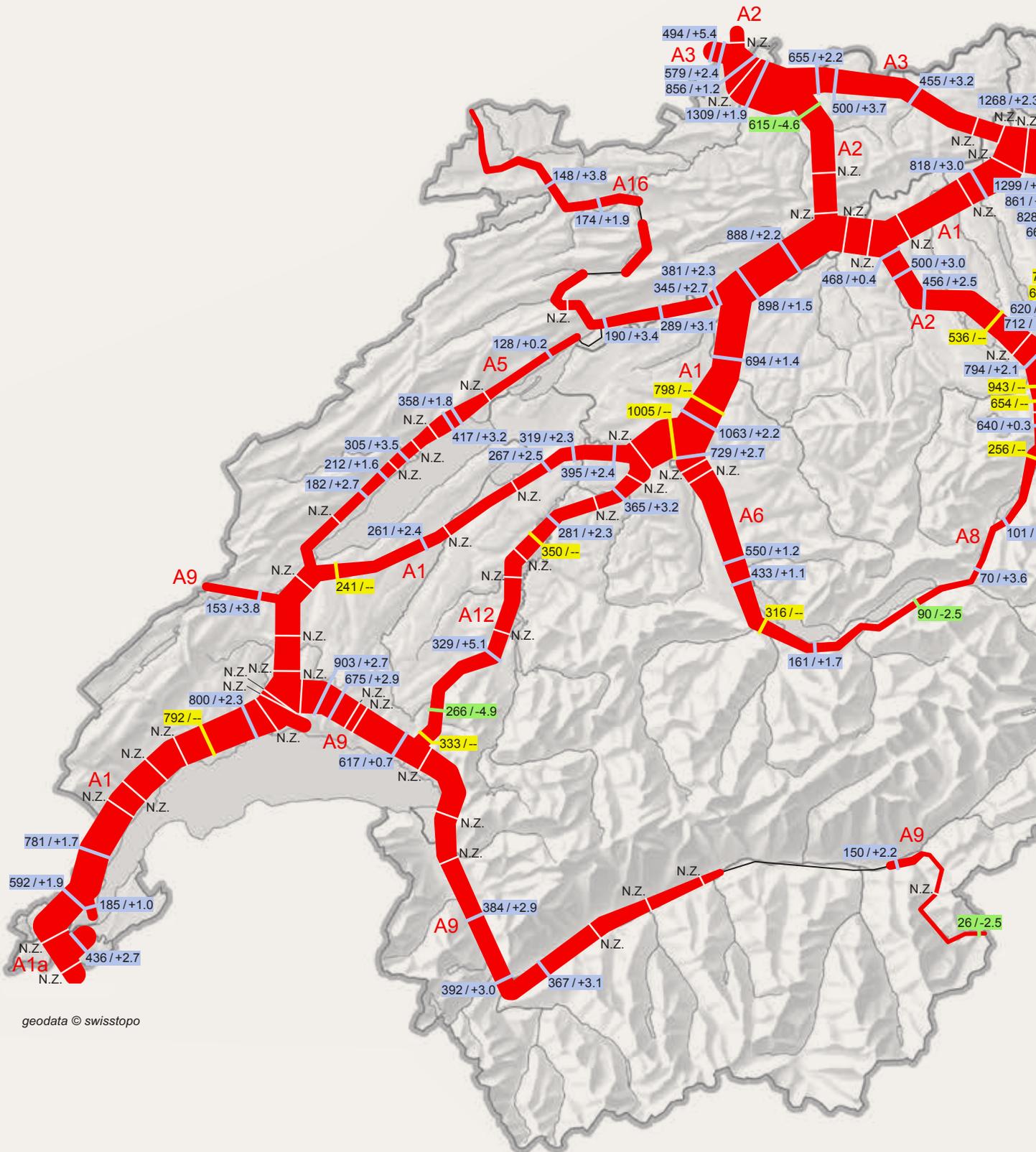
Verkehrsaufkommen		[Anzahl Fahrzeuge täglich]		
		2013	2014	Veränderung in %
A1				
ZH	Wallisellen	142 242	144 134	+1,3
AG	Neuenhof	127 705	129 932	+1,7
AG	Baden, Baregg tunnel	123 957	126 781	+2,3
ZH	Umfahrung Zürich Nord, Seebach	109 122	110 182	+1,0
ZH	Umfahrung Zürich Nord, Affoltern	106 371	107 408	+1,0
AG	Würenlos	123 972	126 027	+1,7
ZH	Weiningen, Gubrist	107 106	108 610	+1,4
A2				
BL	Muttenz, Hard	128 387	130 882	+1,9
Bs	Basel, Gellert Nord	104 934	—*	
A6				
BE	Schönbühl, Grauholz	104 038	106 337	+2,2

* Die Messstelle Basel Gellert Nord war 2014 wegen technischen Arbeiten phasenweise ausser Betrieb.

Gefahrene Kilometer auf dem Nationalstrassennetz		
Jahr	Mia. km	Veränderung in %
2010	25,161	
2011	25,874	+2,8
2012	25,947	+0,28
2013	26,386	+1,7
2014	26,890	+1,9

Anzahl Stautunden auf dem Schweizer Nationalstrassennetz			
Gründe	2013	2014	Veränderung in %
Überlastung	17 144	18 395	+7
Unfälle	2 345	2 322	-1
Baustellen	991	674	-32
Andere	116	150	+29
Total	20 596	21 541	+5

Die Belastungskarte der Nationalstrassen



Strassenverkehr fordert 2014 weniger Tote und Schwerverletzte

Im Jahr 2014 sind bei Unfällen auf den Schweizer Strassen 243 Menschen tödlich verunglückt. Das sind 26 Personen weniger als im Vorjahr. Zum zweiten Mal in Folge sinkt damit die Zahl der getöteten Personen markant. Auch die Zahl der Schwerverletzten sank, und zwar um 86 auf 4043 Menschen.

Insgesamt ereigneten sich 2014 auf den Schweizer Strassen 17 803 Unfälle mit Personenschaden. Dabei wurden 243 Personen getötet, 4043 schwer und 17 478 leicht verletzt. Damit sank die Zahl der Verkehrstoten um zehn Prozent gegenüber 2013 und um 24 Prozent im Vergleich zum Durchschnitt der Jahre 2009 bis 2013.

Die Zahl der Schwerverletzten hat entsprechend um zwei beziehungsweise acht Prozent abgenommen. Verbesserungen bei den Fahrzeugen dürften in diesem Zusammenhang eine Rolle spielen. Dies zeigt sich zum Beispiel daran, dass absolut gesehen die Rückgänge bei den schwerverunfallten Insassen von Personewagen über die letzten Jahre besonders gross sind.

Schlechte Bilanz bei den Fahrradfahrenden

2014 verunglückten 29 Fahrradfahrende tödlich, zwölf mehr als im Vorjahr. Bei den Schwerverletzten ist im Vergleich zu 2013 eine Zunahme von 13 Prozent zu verzeichnen. Diese negative Bilanz veranlasst das ASTRA, die Unfälle von Fahrradfahrenden vertieft zu analysieren und bei Bedarf Massnahmen umzusetzen. Bei den E-Bikes setzt sich die seit 2012 ausgewiesene negative Entwicklung im Fall der Schwerverletzten auch 2014 fort. 2014 wurden 145 Elektrovelofahrende schwer verletzt, 31 mehr als im Jahr zuvor.

Weniger getötete Fussgängerinnen und Fussgänger

2014 verunglückten total 43 Fussgängerinnen und Fussgänger tödlich, so wenig wie noch nie in den letzten Jahren. Im Vergleich zum Durchschnitt der vorhergehenden fünf Jahre entspricht dies einem Rückgang von 38 Prozent. Diese Bilanz trifft gleichermaßen auf den Unfallort Fussgängerstreifen wie auch die tödlichen Unfälle im Umfeld von Fussgängerstreifen zu.

Auf Fussgängerstreifen verloren im letzten Jahr 14 Fussgängerinnen und Fussgänger ihr Leben (minus 39 Prozent gegenüber dem 5-Jahres-Durchschnitt).

Weniger Schwerverunfälle auf Autobahnen

Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden blieb auf Autobahnen und Autostrassen gegenüber dem Vorjahr praktisch unverändert. Die Unfallfolgen sind 2014 weniger gravierend ausgefallen. Mit 26 tödlich Verunfallten und 242 Schwerverletzten wurden so wenig Schwerverunfälle wie noch nie in den letzten Jahren registriert. -----

Unfälle mit Personenschaden		
	Unfälle	Personen
mit Getöteten	229	243
	25	26
mit Schwerverletzten	3 818	4 043
	204	242
mit Leichtverletzten	13 756	17 478
	1 608	2 381
Total	17 803	21 764
	1 837	2 649
Veränderung gegenüber 2013 (in %)	+1,9	+0,5
	+0,2	-1,3

Verunfallte nach Verkehrsteilnahme		
	Unfälle	Personen
Fussgänger	2 322	
	10	
Lenker/Mitfahrer	19 442	
	2 639	
davon Personenwagen		10 253
		2 366
Lastwagen		89
		27
Motorrad	4 000	
	132	
Fahrrad	3 777	
		1
ÖV		256
		0
andere		1 067
		113
Total	21 764	
	2 649	
Veränderung gegenüber 2013 (in %)	+0,5	
	-1,3	

Anzahl Unfälle mit Personenschaden			
	Total	Geschwindigkeit	Bedingt durch Alkohol
Schleuder- oder Selbstunfall	5 311	1 416	824
	652	201	51
Überholunfall	801	29	15
	159	1	3
Auffahrunfall	3 882	233	114
	966	77	21
Abbiegeunfall	1 506	4	16
	3	0	0
Einbiegeunfall	2 193	10	26
	9	0	0
Überqueren der Fahrbahn	916	10	15
	0	0	0
Frontalkollision	649	136	43
	31	7	1
Parkierunfall	240	6	7
	2	0	0
Fussgängerunfall	2 081	69	55
	6	0	2
Tierunfall	89	2	0
	3	1	0
andere	135	3	4
	6	0	0
Total	17 803	1 918	1 119
	1 837	287	78
Veränderung gegenüber 2013 (in %)	+1,9	-8,2	-12,2
	+0,2	-8,0	-25,0

Über 90 400 Fahrzeuge mehr auf Schweizer Strassen

Fahrzeugbestand in der Schweiz im Jahr 2014

	Motorfahrzeuge Total	Personenwagen	Personen-transport-fahrzeuge	Sachen-transport-fahrzeuge	Landwirt-schafts-fahrzeuge	Industrie-fahrzeuge	Motorräder	Motorfahrräder inkl. schnelle E-Bikes
Total	5 784 084	4 384 490	62 436	382 281	190 095	65 563	699 219	153 348
Genferseeregion	1 067 600	822 262	10 737	65 832	23 142	10 198	135 429	14 103
Waadt	503 127	397 551	5 158	29 640	13 724	3 974	53 080	7 966
Wallis	268 093	205 075	3 049	18 390	7 879	4 513	29 187	2 617
Genf	296 380	219 636	2 530	17 802	1 539	1 711	53 162	3 520
Espace Mittelland	1 305 888	971 268	16 435	86 920	60 289	15 906	155 070	49 128
Bern	714 853	512 043	10 086	50 898	38 441	9 999	93 386	30 751
Freiburg	222 000	172 240	2 405	13 450	9 874	2 160	21 871	6 436
Solothurn	195 310	150 356	1 939	12 693	5 415	1 942	22 965	8 448
Neuenburg	119 378	95 191	1 489	6 553	2 950	1 149	12 046	2 180
Jura	54 347	41 438	516	3 326	3 609	656	4 802	1 313
Nordwestschweiz	754 571	581 847	7 619	52 232	17 751	6 333	88 789	25 846
Basel-Stadt	86 015	67 028	777	7 932	170	631	9 477	3 574
Basel-Landschaft	185 406	143 596	1 858	12 754	3 853	1 591	21 754	6 646
Aargau	483 150	371 223	4 984	31 546	13 728	4 111	57 558	15 626
Zürich	906 010	709 008	8 955	57 792	15 946	10 033	104 276	19 182
Ostschweiz	867 259	641 547	9 748	59 973	42 876	13 697	99 418	23 768
Glarus	30 167	22 572	290	2 159	1 358	600	3 188	802
Schaffhausen	59 430	43 785	798	3 901	2 878	725	7 343	1 731
Appenzell A. Rh.	41 122	30 312	485	2 257	2 355	559	5 154	1 665
Appenzell I. Rh.	12 948	8 951	98	786	1 223	234	1 656	488
St. Gallen	357 911	268 737	3 755	24 228	15 018	4 902	41 271	10 127
Graubünden	150 339	107 662	1 972	11 947	9 408	3 891	15 459	2 701
Thurgau	215 342	159 528	2 350	14 695	10 636	2 786	25 347	6 254
Zentralschweiz	586 116	439 719	6 618	38 208	26 096	6 479	68 996	18 386
Luzern	278 102	204 286	3 199	18 549	14 252	2 734	35 082	9 402
Uri	26 019	19 018	347	1 510	1 297	476	3 371	815
Schwyz	124 008	94 458	1 297	7 606	5 257	1 596	13 794	3 932
Obwalden	30 056	21 454	398	2 045	2 009	472	3 678	1 431
Nidwalden	33 962	25 705	408	1 804	1 320	326	4 399	1 150
Zug	93 969	74 798	969	6 694	1 961	875	8 672	1 656
Tessin	296 640	218 839	2 324	21 324	3 995	2 917	47 241	2 935
Bund	0	0	0	0	0	0	0	0

Quelle: Bundesamt für Statistik

Ende 2014 waren in der Schweiz 5,784 Millionen Fahrzeuge immatrikuliert. Das sind 90 442 mehr als im Jahr zuvor. Bei den Personenwagen sind es total 4,384 Millionen. Hier wurde eine Zunahme von rund

54 000 Fahrzeugen registriert. Seit 1980 hat sich die Zahl der Motorfahrzeuge in der Schweiz mehr als verdoppelt.

304 083 Personenwagen in Verkehr gesetzt

Inverkehrsetzungen Personenwagen						
	2004	2010	2011	2012	2013	2014
Karosserie						
Limousine	195 211	199 688	206 969	196 221	174 54	163 298
Stationswagen	58 725	88 052	111 628	128 957	127 985	134 195
Cabriolet	13 540	8 857	9 358	8 867	7 625	6 590
Hubraum ccm³						
unter 1000	5 715	9 463	9 653	13 548	18 907	18 942
1000–1399	44 711	83 629	97 643	89 272	80 098	77 576
1400–1799	64 113	77 754	85 228	78 913	75 025	68 020
1800–1999	78 331	75 218	81 249	94 510	84 036	86 115
2000–2499	33 136	19 358	21 875	23 217	21 540	20 847
2500–2999	22 245	19 944	21 121	21 434	19 429	20 816
3000 und mehr	19 205	11 030	10 734	12 227	9 727	9 819
elektrisch	20	201	452	924	1 392	1 948
Getriebe						
automatisch		60 183	66 935	74 151	69 916	69 916
mechanisch	191 625	222 670	243 846	238 988	221 389	211 701
hydrostatisch		30	18	17	13	7
andere		13 714	17 156	20 889	18 836	18 666
Treibstoff						
Benzin	197 776	200 576	211 540	200 576	185 070	180 875
Benzin-elektrisch		4 246	5 444	5 721	6 193	6 165
Diesel	69 280	90 547	109 324	124 911	115 656	113 304
andere	420	1 228	1 647	2 837	3 235	3 739
Antrieb						
4 × 4	55 475	82 849	94 709	112 469	111 502	117 039
Heck	25 171	18 790	19 553	19 416	14 924	15 511
Front	186 830	194 929	213 637	202 075	183 698	171 513
andere		29	56	85	30	20
Total	267 476	296 597	327 955	334 045	310 154	304 083

Quelle: Bundesamt für Statistik

304 083 Personenwagen sind 2014 neu in Verkehr gesetzt worden. Das sind rund 6 000 weniger als im Vorjahr. In den Jahren 2000 und 2001 waren es je 314 000 Personenwagen. In den Folgejahren blieb die Zahl jeweils deutlich unter 300 000, bis sie im 2011 erstmals wieder darüber lag (327 000).

Der Trend hin zu Dieselmotoren hat sich bei den Personenwagen fortgesetzt. Auch Elektro- und Hybridmotoren werden immer mehr nachgefragt, obschon ihre Anteile noch sehr gering sind. Bezüglich Farbe erfreuen sich seit 2007 weiße Fahrzeuge wachsender Beliebtheit.

Inverkehrsetzungen		
	2004	2014
Personenwagen	267 476	304 083
Personentransportfahrzeuge	2 770	4 167
Sachtransportfahrzeuge	22 495	33 405
Landwirtschaftsfahrzeuge	3 335	3 326
Industriefahrzeuge	2 729	4 086
Motorräder	47 871	47 521
Anhänger	17 630	21 952
Total Fahrzeuge	364 306	418 540
Total Motorfahrzeuge	346 676	396 588

Quelle: Bundesamt für Statistik

2014 wurden insgesamt 396 588 Motorfahrzeuge, davon 304 083 Personenwagen, neu zugelassen. Dies entspricht einem Rückgang um 1,4 Prozent gegenüber 2013. Dieser Rückgang ist allerdings schwächer als jener des Vorjahres [–5,7 Prozent]. Der Rekord bei den neu in Verkehr gesetzten Motorfahrzeugen wurde 2012 verzeichnet (430 973). Dieser Rekord stand wahrscheinlich in Zusammenhang mit den neuen CO₂-Vorschriften für Neuzulassungen, die per 1. Juli 2012 in Kraft getreten waren.

Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV)

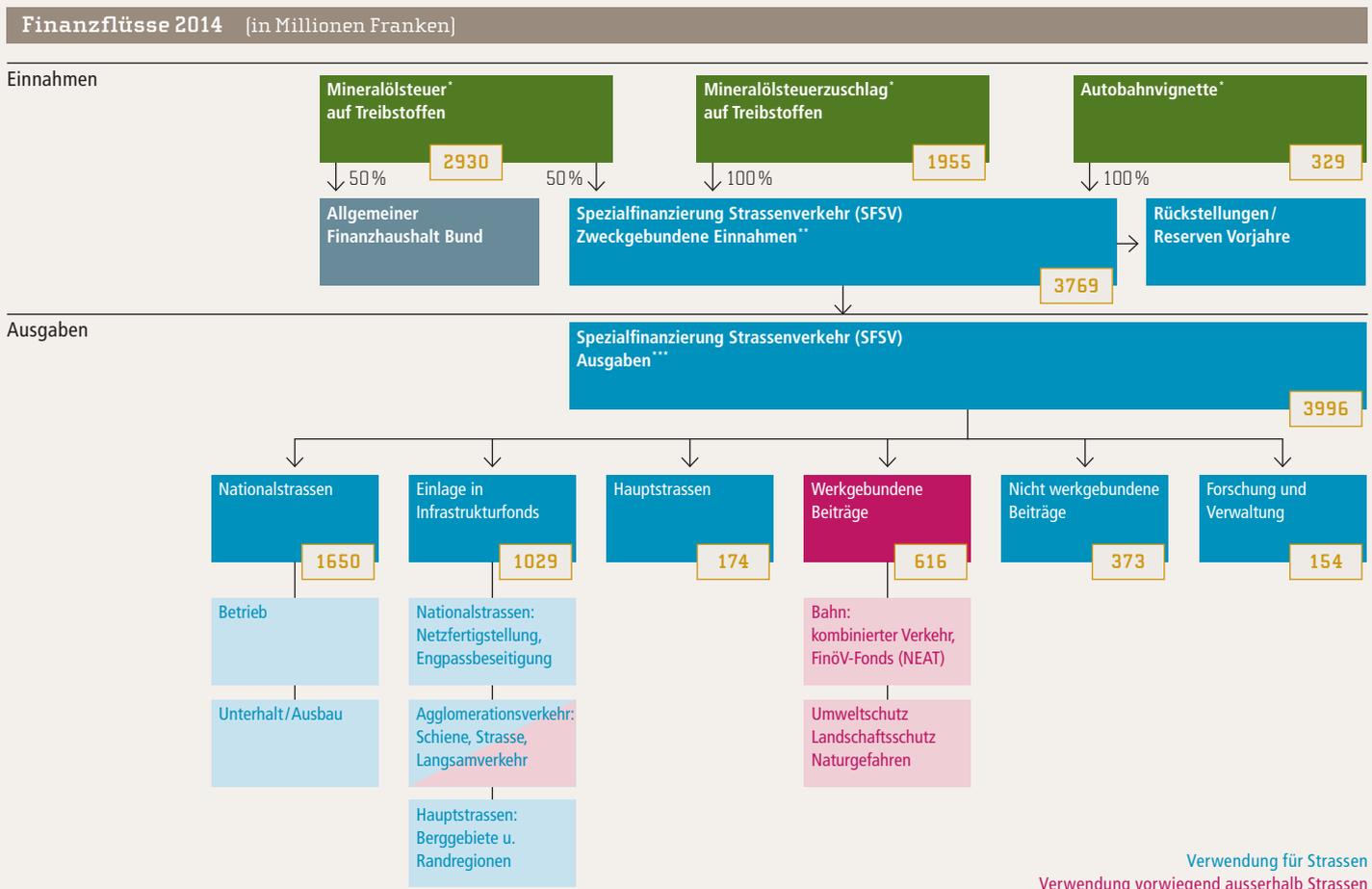
Die Finanzierung der Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr auf Bundesebene erfolgt über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV). In der SFSV stehen den zweckgebundenen Einnahmen die zu finanzierenden Ausgaben gegenüber. Die Einnahmen der SFSV stammen aus Erträgen der Mineralölsteuer (50 Prozent) und des Mineralölsteuerzuschlags (100 Prozent) auf Treibstoffen (jeweils ohne Flugtreibstoffe) sowie aus dem Reinertrag der Autobahnvignette. Die gesetzlich festgelegten Steuertarife bzw. Abgaben betragen: Mineralölsteuer für Benzin 43,12 Rappen und für Diesel 45,87 Rappen pro Liter (gleiches Niveau wie 1993); Mineralölsteuerzuschlag 30 Rappen pro Liter (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, den Nationalstrassen, werden aus der SFSV Beiträge an die Kantone für deren

Strasseninfrastruktur oder Beiträge für andere Bundesaufgabengebiete im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr geleistet (siehe Grafik: Werkgebundene Beiträge).

Die jährlichen Ausgaben für die einzelnen Aufgabengebiete beschliesst die Bundesversammlung im Rahmen des Bundesbeschlusses über den Voranschlag. Die jährlichen Differenzen zwischen den Einnahmen und den Ausgaben erhöhen oder vermindern die Rückstellungen/Reserven aus den Vorjahren. Ab 2018/19 muss mit einer Finanzierungslücke von jährlich zirka 1,3 Milliarden Franken gerechnet werden.

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 (Fertigstellung und Engpassbeseitigung), für Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Lang-



* Reinerträge
 ** inkl. diverser Einnahmen (19 Mio. Fr.)
 *** Die Zahlenangaben stammen aus der Staatsrechnung.
 Aufgrund von Rundungen bei den Einzelwerten können in den Summen Differenzen entstehen.

samverkehr] 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 Laufzeit des Fonds genehmigt die Bundesversammlung jährlich die Rechnung des Fonds sowie zusammen mit dem Voranschlag die Entnahmen für die einzelnen Aufgaben. Sie 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. -----

Nationalstrassen- und Agglomerations-Fonds, NAF

Am 18. Februar 2015 hat der Bundesrat dem Parlament die Botschaft zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (NAF-Botschaft) überwiesen. Der Bundesrat schlägt vor, die aktuelle Finanzarchitektur mit der SFSV und dem IF anzupassen (siehe auch Seiten 8 und 9).

Ausgaben SFSV 2012–2014		(in Millionen Franken)			
		2012	2013	2014	
Nationalstrassen	Betrieb	329	353	346	
	Unterhalt/Ausbau	1 213	1 108	1 304	
Infrastrukturfonds	Jährliche Einlage	928	1 026	1 029	
Hauptstrassen	Beiträge an die Kantone	168	172	174	
Werkgebundene Beiträge	Abgeltung kombinierter Verkehr; Beiträge für private Anschlussgleise, Terminalanlagen etc.	180	199	205	
	Fonds für Eisenbahngrossprojekte (NEAT-Viertel)	265	277	266	
	Umweltschutz	102	108	98	
	Heimat- und Landschaftsschutz	15	15	15	
	Schutz vor Naturgewalten: Hochwasserschutz	50	41	32	
	Nicht werkgebundene Strassenbeiträge	Allgemeine Strassenbeiträge an die Kantone	368	367	365
		Beiträge an Kantone ohne Nationalstrassen	8	7	7
Forschung/Verwaltung		160	148	154	
Total Ausgaben*		3 784	3 821	3 996	

Entnahmen Infrastrukturfonds 2012–2014**		(in Millionen Franken)		
		2012	2013	2014
Fertigstellung Nationalstrassennetz		678	627	547
Engpassbeseitigung Nationalstrassen		76	95	67
Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen		417	399	291
Beiträge für Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen		44	45	46
Total Entnahmen/Ausgaben		1 215	1 166	951

* Die Zahlenangaben stammen aus der Staatsrechnung.

** Gemäss Liquiditätsrechnung.

Aufgrund von Rundungen bei den Einzelwerten können in den Summen Differenzen entstehen.

Zahl der Ausweisentzüge um 2,7 Prozent gestiegen

Insgesamt 77759 Personen mussten 2014 in der Schweiz wegen Fehlverhaltens im Strassenverkehr ihren Führerausweis abgeben. Das sind 2060 Ausweisentzüge bzw. 2,7 Prozent mehr als 2013. Hauptgründe sind wie im Jahr zuvor das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit sowie Alkohol am Steuer. Die Zahl der Ausweisentzüge wegen zu schnellen Fahrens stieg um 0,9 Pro-

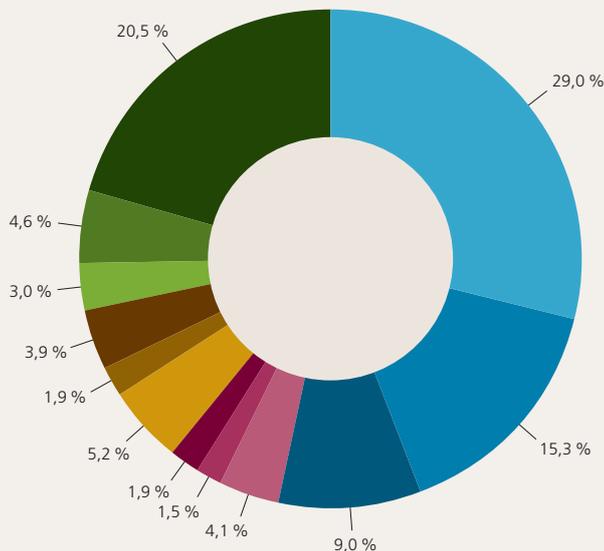
zent auf 29971. Im Rekordjahr 2010 waren es 35427 Fälle gewesen. Rückläufig ist die Anzahl der Administrativmassnahmen gegen alkoholisierte Lenkerinnen und Lenker. Angestiegen ist die Anzahl der Ausweisentzüge wegen unerlaubter Verwendung von Handys, Navigationsgeräten oder Multimediaanlagen während des Fahrens auf 10589 (3,7 Prozent). -----

Administrativmassnahmen	2013	2014	%*
Verwarnung Inhaber von Lernfahrausweisen	302	305	1,0
Verwarnung Inhaber von Führerausweisen	47 658	50 586	6,1
Entzug des Lernfahrausweises	3 083	3 261	5,8
Entzug des Führerausweises	75 699	77 759	2,7
Davon Führerausweise auf Probe	7 278	6 923	-4,9
Annullierung Führerausweis auf Probe	1 711	1 652	-3,4
Verweigerung Lernfahr-/Führerausweis	3 550	3 649	2,8
Aberkennung ausländischer Führerausweis	18 813	19 872	5,6
Verkehrsunterricht	2 551	2 158	-15,4
Neue Führerprüfung	2 818	2 763	-2,0
Verkehrspsychologische Untersuchung	4 505	4 515	0,2
Besondere Auflagen	5 358	5 998	11,9

*Veränderung in Prozent

Gründe für den Entzug (in Prozent)

- Missachtung von Geschwindigkeitsvorschriften
- Angetrunkenheit (> = 0,80 ‰)
- Unaufmerksamkeit
- Missachtung des Vortritts
- Nichtbeachten von Signalen
- Unzulässiges Überholen
- Andere Fahrfehler
- Trunksucht
- Einfluss von Medikamenten oder Drogen
- Drogensucht
- Krankheit oder Gebrechen
- Übrige Gründe



Gründe für Ausweisentzüge	2014	%*
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften	29 971	0,9
Angetrunkenheit (> = 0,80 ‰)	15 781	-3,2
Unaufmerksamkeit	9 341	0,3
Missachten des Vortritts	4 256	8,5
Nichtbeachten von Signalen	1 562	2,0
Unzulässiges Überholen	1 979	13,2
Andere Fahrfehler	5 359	4,3
Trunksucht	1 958	-7,0
Einfluss von Medikamenten oder Drogen	4 019	26,1
Drogensucht	3 171	-3,2
Krankheit oder Gebrechen	4 794	0,7
Übrige Gründe	21 202	1,9

Dauer der Ausweisentzüge

Dauer	2014	%*
1 Monat	31 734	3,9
2 Monate	2 178	1,3
3 Monate	16 598	2,2
4-6 Monate	8 644	-4,9
7-12 Monate	2 793	-10,9
Mehr als 12 Monate	1 246	-3,4
Unbefristet	20 875	7,5
Dauernd	59	43,9

Betroffene Altersgruppen

Altersgruppe	2014	%*
Unter 20 Jahren	4 535	-5,0
20-24 Jahre	12 203	0,7
25-29 Jahre	11 079	1,5
30-34 Jahre	9 369	3,7
35-39 Jahre	8 113	6,9
40-49 Jahre	15 999	0,7
50-59 Jahre	11 533	4,3
60-69 Jahre	5 592	5,7
70 Jahre und älter	5 704	8,4

Gründe für Entzug/Verweigerung des Lernfahr-/Führerausweises

Gründe	2014	%*
Lernfahrt ohne Begleitperson	406	-10,4
Fahrfehler	2 167	8,8
Angetrunkenheit	806	-5,1
Fahren ohne Ausweis	2 891	4,1
Nichtbestehen der Prüfung	187	-7,4
Fahren trotz Entzug	185	-11,9
Entwendung zum Gebrauch	470	5,1
Krankheit oder Gebrechen	121	-17,7
Übrige Gründe	2 351	5,0

Gründe für Verwarnungen

Gründe	2014	%*
Geschwindigkeit	42 752	7,6
Angetrunkenheit (> = 0,50-0,79 ‰)	6 287	2,8
Unaufmerksamkeit	3 840	-1,5
Missachten des Vortritts	2 092	-2,6
Nichtbetriebssicheres Fahrzeug	1 929	7,2
Nichtbeachten von Signalen	796	-6,5
Überholen	242	17,5
Übrige Gründe	7 206	14,0

*Veränderung in Prozent gegenüber 2013

Die Adressen des ASTRA und der Gebietseinheiten

Hauptsitz

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Mühlestrasse 2, Ittigen
CH-3003 Bern
Tel. 058 462 94 11
Fax 058 463 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 Strassenverkehr
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Weltpoststrasse 5
3015 Bern
Tel. 058 462 94 11
Fax 058 463 23 03
info@astra.admin.ch

Verkehrsmanagementzentrale VMZ-CH

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Verkehrsmanagementzentrale
Schweiz
Rothenburgstrasse 15
6020 Emmenbrücke LU
Tel. 058 482 83 11
Fax 058 482 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. 058 461 87 11
Fax 058 461 87 90
estavayer@astra.admin.ch

Region Bern und Wallis
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Filiale Thun
Uttigenstrasse 54
3600 Thun
Tel. 058 468 24 00
Fax 058 468 25 90
thun@astra.admin.ch

**Region Zentral- und
Nordwestschweiz**
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Filiale Zofingen
Brühlstrasse 3 (Einfahrt Ringier-Areal)
4800 Zofingen
Tel. 058 482 75 11
Fax 058 482 75 90
zofingen@astra.admin.ch

Region Nordostschweiz
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Filiale Winterthur
Grüzelfeldstrasse 41
8404 Winterthur
Tel. 058 480 47 11
Fax 058 480 47 90
winterthur@astra.admin.ch

Region Tessin und Graubünden
Ufficio federale delle strade (USTRA)
Filiale Bellinzona
Via C. Pellandini 2
6500 Bellinzona
Tel. 058 469 68 11
Fax 058 469 68 90
bellinzona@astra.admin.ch

Gebietseinheiten (Nationalstrassen-Unterhalt)

**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
Walcheplatz 2
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 95 00, Fax 071 788 95 08
info@kapo.ai.ch

AR Kantonspolizei Appenzell-Ausserrhoden

Schützenstrasse 1
9100 Herisau
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
Frongartenstrasse 5, 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

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. 058 462 94 11

Fax 058 463 23 03

info@astra.admin.ch

www.astra.admin.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA