

	Die Aufgaben des ASTRA	2
Nationalstrassen und Baustellen	Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes – neuer Netzbeschluss	3
	Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz	4
	Klassierung der Nationalstrassen	5
	Das Nationalstrassennetz	6
	Eröffnungen und Inbetriebnahmen 2009 bis 2013	7
	Nationalstrassentunnels	8
	Schadenwehr Gotthard	9
	Gesamtlängen nach Strassentypen	10
	2,154 Milliarden für Bau, Ausbau und Unterhalt der Nationalstrassen	11
	Grosse Baustellen auf dem Nationalstrassennetz	12
	Umfangreiche Unterhaltsbaustellen auf dem Nationalstrassennetz 2009	13–15
	Winterdienst	16
	Europastrassen durch die Schweiz	17
Finanzierung	Aufwendungen und Einnahmen für das Strassenwesen	18–19
	Finanzierung	20
Schwerverkehr	Schwerverkehrszentrum Ripshausen	21
Verkehrsfluss und Verkehrsmanagement	Verkehrsfluss auf dem Nationalstrassennetz 2008	22
	Belastung der Nationalstrassen 2008	23
	Alpenquerender Güterverkehr 2008	24
	Stauentwicklung auf dem Nationalstrassennetz	25
	Streckenausrüstung für das künftige Verkehrsmanagement	26–27
	Die Agglomerationsprogramme	28
Strassenverkehr und Fahrzeuge	Neue Bestimmungen im Strassenverkehr	29
	Mehr Sicherheit auf Schweizer Strassen	30
	Markante Massnahmen zur Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit	31
	Anzahl Ausweisentzüge 2008 leicht gestiegen	32
	Inverkehrsetzung neuer Strassenfahrzeuge	33
	Details zum Fahrzeugbestand in der Schweiz	34
	Motorisierungsgrad in Europa und der Schweiz	35
Organisatorisches	Strassenverkehrsämter	36
	Kantonspolizeien	37
	Adressen des ASTRA	38



DIE AUFGABEN DES ASTRA

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist die Schweizer Fachbehörde für die Strasseninfrastruktur und den individuellen Strassenverkehr. Am 1. Januar 2008 hat sich das Aufgabengebiet des ASTRA entscheidend vergrössert. Mit Inkrafttreten der Neugestaltung des Fi-

nananzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) hat es die Bauherren- und Betreiberaufgaben für das Nationalstrassennetz übernommen. Im Verantwortungsbereich des eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wirkt das ASTRA für eine nachhaltige und sichere Mobilität auf der Strasse.

Das Bundesamt für Strassen übernimmt folgende Aufgaben:

- Fertigstellen eines sicheren, leistungsfähigen und wirtschaftlichen Nationalstrassennetzes und Erhaltung seiner Substanz;
- Sicherstellen der Funktionstüchtigkeit des Nationalstrassennetzes und dessen Einbindung in das transeuropäische Strassennetz;
- Gewährleistung des Zugangs von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr;
- Verbessern der Sicherheit aller am Strassenverkehr teilnehmenden Personen und Fahrzeuge;
- Senken der Umweltbelastung durch den Strassenverkehr

Dabei nimmt das ASTRA insbesondere folgende Funktionen wahr:

- Es bereitet Entscheidungen für eine kohärente Politik im Bereich des Strassenverkehrs, einschliesslich des Strassengüterverkehrs, und der Verkehrssicherheit auf nationaler und internationaler Ebene vor und setzt sie um. Dazu gehören:
 - Bau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen;
 - Vollzug der Regelung über die Verwendung des für den Strassenverkehr bestimmten Anteils der Mineralölsteuer;
 - Anforderungen an Fahrzeuge und Personen im Strassenverkehr, Verhalten im Strassenverkehr, Fuss- und Wanderwege, Velowege und historische Verkehrswege (Langsamverkehr)
- Es hat die Oberaufsicht über die Strassen von gesamtschweizerischer Bedeutung
- Es instruiert Beschwerden an den Bundesrat gegen örtliche Verkehrsmassnahmen

Der Bundesrat hat 2008 ein Vernehmlassungsverfahren zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz durchführen lassen. Mit der daraus resultierenden Anpassung des so genannten Netzbeschlusses sollen knapp 400 Kilometer bestehende Strassen

neu ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden. Damit wird der Bund Eigentümer dieser Strassen und wird für den Unterhalt und Betrieb dieser Strecken zuständig sein. Der Bundesrat will damit sicherstellen, dass alle Landesteile durch Nationalstrassen erschlossen sind.

WEITERENTWICKLUNG DES NATIONAL- STRASSENNETZES – NEUER NETZBESCHLUSS

Die heutige Linienführung des Nationalstrassennetzes basiert zur Hauptsache auf dem Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz von 1960. Dieser damalige Netzbeschluss entspricht nicht mehr in allen Belangen den heutigen und künftigen Ansprüchen. In den letzten zehn Jahren wurden über dreissig Begehren um Aufnahme von Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz im Parlament deponiert. Deshalb wurde das Nationalstrassennetz umfassend überprüft.

Anforderungen an Nationalstrassen

Im Rahmen des am 26. April 2006 vom Bundesrat verabschiedeten «Sachplans Verkehr» wurden so genannte «funktionale Kriterien» festgelegt, die eine Strasse von nationaler Bedeutung zu erfüllen haben. Diese Kriterien basieren auf den verkehrs-, regional- und raumordnungspolitischen Zielen des Bundes. Die wichtigsten Anforderungen sind:

- Durchleiten des internationalen Transitverkehrs
- Verbinden der Schweiz mit dem Ausland
- Verbinden der schweizerischen Agglomerationen untereinander
- Anbinden der grossen Tourismusregionen und der Kantonshauptorte

Damit wurde die Grundlage für eine konsistente Festlegung des Nationalstrassennetzes geschaffen, die nun in eine Anpassung des Netzbeschlusses mündet. Konkret hätte die Anpassung des Netzbeschlusses zur Folge, dass bestehende Kantonsstrassen mit einer Gesamtlänge von rund 400 Kilometern ins Nationalstrassennetz aufgenommen würden.

Der Bundesrat wird dem Parlament die entsprechende Botschaft voraussichtlich 2010 unterbreiten.

Das angepasste Nationalstrassennetz

Die folgenden bestehenden Strassenabschnitte sollen mit der Anpassung des Netzbeschlusses ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden:

H21, Martigny – Gd. St-Bernard
H15, Schaffhausen – Thayngen
H6, Bern/Schönbühl – Biel
H20, Neuchâtel – Le Locle – Col des Roches
H223, Spiez – Kandersteg
H509, Goppenstein – Gampel
H338, (Hirzel) Baar – Wädenswil
H394, Mendrisio – Stabio / Gaggiolo
H406, H13, Bellinzona – Locarno
H13, Kreuzlingen – Meggenhus
Kantonale Autostrasse A53, Brüttsellen – Wetzikon – Rütli
Kantonale Autostrasse A53, Rütli ZH – Reichenburg
H8, St. Gallen – Winkeln – Appenzell
H18, Delémont Est – Hagnau
H17, Niederurnen – Glarus
H2, Pratteln – Liestal
H5, Aarau – Aarau-Ost
H417, H3, Thusis – Silvapiana
H10, Thielle – Murten

Noch nicht berücksichtigt sind allfällige Anpassungen in den Agglomerationen Basel, Bern, Genf, Lausanne, Lugano, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich. Diese Anpassungen erfolgen im Zusammenhang mit den Programmbotschaften «Agglomerationsverkehr» und «Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen» zu einem späteren Zeitpunkt.

Der heutige Abschnitt der A4 zwischen Schaffhausen und Barga wird aus dem Nationalstrassennetz entlassen. Er erfüllt die funktionalen Kriterien nicht mehr.



ENGPASSBESEITIGUNG AUF DEM NATIONALSTRASSENNETZ

Der private Verkehr auf den Schweizer Strassen hat sich zwischen 1960 und 2004 verfünffacht. Zwischen 2000 und 2030 ist mit einer weiteren Zunahme von 15 bis 30 Prozent zu rechnen. Das Verkehrswachstum führt vermehrt zu Staus auf den am stärksten befahrenen Streckenab-

schnitten, vor allem in den Agglomerationen. In den kommenden 20 Jahren sollen deshalb 5,5 Milliarden Franken in die Beseitigung der Engpässe auf dem Nationalstrassen-netz investiert werden.

Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat untersucht, wo zusätzliche Fahrstreifen realisiert werden sollen, um die Kapazitätsprobleme auf den überlasteten Abschnitten zu lösen. Auf dieser Grundlage entstand das Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz, das der Bundesrat Ende 2008 in die Vernehmlassung schickte. Es zeigt auf, welche Abschnitte in Zukunft stark überlastet sein werden, und es unterbreitet ein Programm mit möglichen baulichen Massnahmen.

Die gravierendsten Engpässe zeichnen sich in den grossen Städten und Agglomerationen ab. Für sie ist ein funktionsfähiges Nationalstrassennetz von besonderer Bedeutung, weil es einen grossen Teil des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs aufnimmt und so die innerstädtischen Strassen entlastet.

Für die Beseitigung aller zu erwartenden Engpässe müssen Projekte im Umfang von rund 15 Milliarden Franken realisiert werden. Weil aber nur 5,5 Milliarden zur Verfügung stehen, müssen Prioritäten gesetzt werden.

In einer ersten Etappe sollen für 1,58 Milliarden vier planerisch weit fortgeschrittene Projekte realisiert werden. Sie sind voraussichtlich innerhalb der nächsten vier Jahre baureif:

- Goulet d'étranglement de Crissier (A1)
- 6-Spur-Ausbau Härkingen – Wiggertal (A1)
- 6-Spur-Ausbau Nordumfahrung Zürich (A1)
- 6-Spur-Ausbau Blegi – Rütihof (A4, Kanton Zug).

Acht weitere Projekte mit einem hohen Realisierungsbedarf sollen aus heutiger Sicht mit den im Infrastrukturfonds verbliebenen finanziellen Mitteln für die Beseitigung von Engpässen auf den Nationalstrassen realisiert werden:

- 6-Spurausbau Le Vengeron – Coppet (A1)
- 8-Spur-Ausbau Weyermannshaus – Wankdorf (A1)
- 8-Spur-Ausbau Wankdorf – Schönbühl (A1/A6)
- 6-Spurausbau Wankdorf – Muri mit Bypass Ost kurz (A6)
- 6-Spurausbau Luterbach – Härkingen (A1)
- 6-Spur-Ausbau Umfahrung Winterthur (A1)
- 4-Spurausbau Andelfingen – Winterthur Nord
- Strukturverbesserung Osttangente Basel («STOT»):
Schwarzwaldtunnel – Verzweigung Hagnau

Diese Projekte werden zusammen mit verschiedenen weiteren Projekten in den kommenden vier Jahren planerisch konkretisiert, damit zumindest ein Teil davon im Rahmen der nachfolgenden Programmbotschaft beschlossen werden kann.

Netzerweiterungen sind unumgänglich

In den grossen Agglomerationen können die bestehenden Probleme nicht immer durch Fahrstreifenergänzungen gelöst werden – weil zum Beispiel der notwendige Raum nicht vorhanden ist. In diesen Fällen sind neue und zumeist sehr teure Netzelemente erforderlich. Insbesondere in zwei Fällen können die erwarteten Engpässe nur durch den Bau neuer Nationalstrassenverbindungen wirksam entschärft werden. Es handelt sich dabei um die Umfahrung Morges/Lausanne und die neue Glattalautobahn. Das Parlament muss diese neuen Netzelemente in den Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz aufnehmen, und ihre Finanzierung muss ausserhalb des Infrastrukturfonds geregelt werden.

Der Bundesrat wird die Botschaft Ende 2009 dem Parlament unterbreiten. Das Parlament wird 2010 Stellung dazu nehmen und entscheiden, ob die Vorhaben wie vorgeschlagen umgesetzt werden sollen.



KLASSIERUNG DER NATIONALSTRASSEN

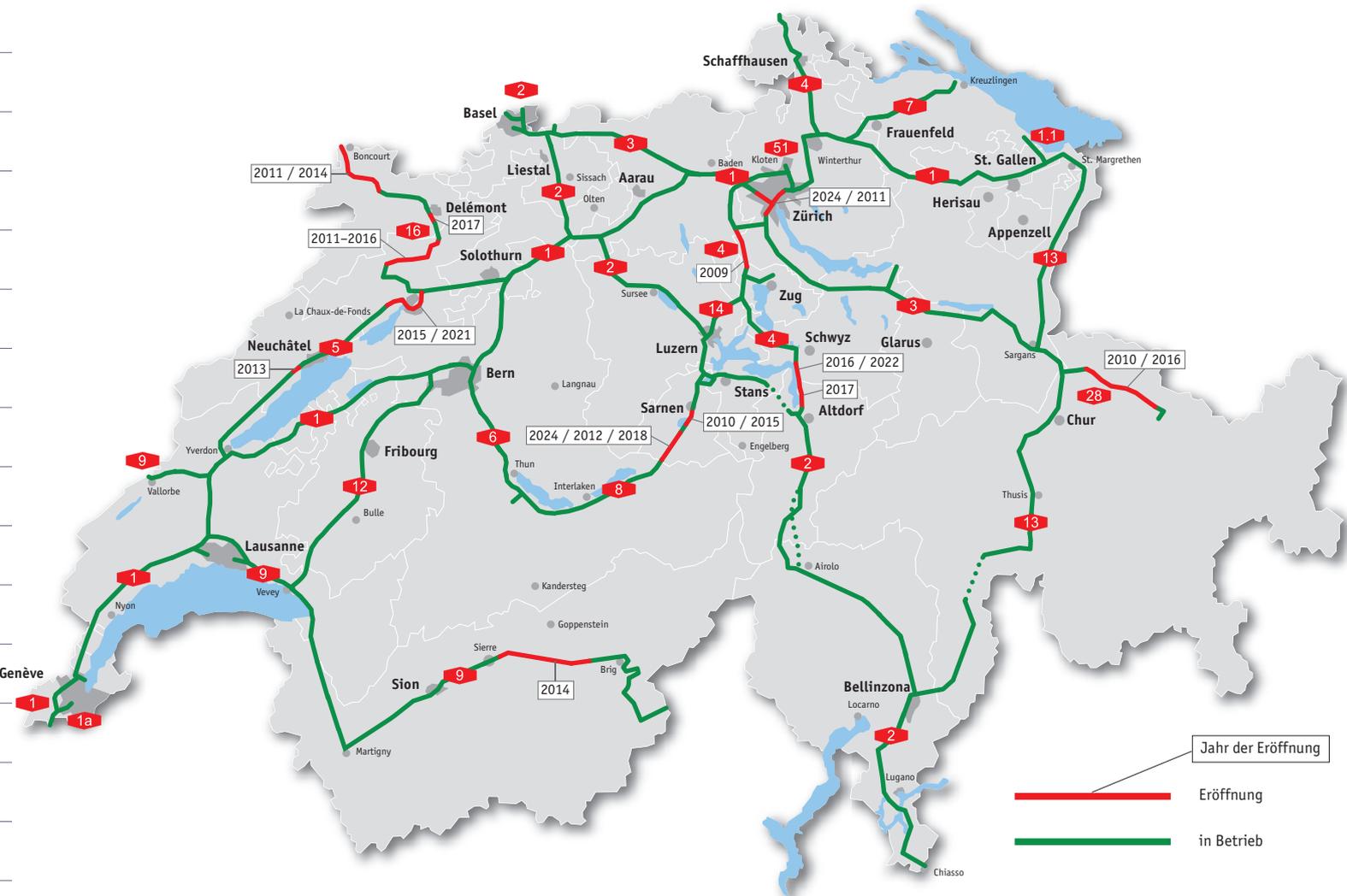
gemäss Nationalstrassengesetz (NSG) vom 8. Mai 1960





DAS NATIONALSTRASSENNETZ

Ende 2008 waren 1765,6 Kilometer Nationalstrassen in Betrieb. Das zurzeit geplante Netz umfasst 1892,5 Kilometer. 2009 kommen rund 26 neue Kilometer hinzu. Die zur Netzvollendung fehlenden rund 100 Kilometer werden voraussichtlich innerhalb der nächsten rund 15 Jahre fertig gestellt.



Ende 2008 waren insgesamt 1765,6 Kilometer Nationalstrassen in Betrieb, nämlich:

• 7-spurige Autobahnen	1,2 km
• 6-spurige Autobahnen	80,7 km
• 4-spurige Autobahnen	1300,8 km
• 3-spurige Autostrassen	1,9 km
• 2-spurige Autostrassen	269,5 km
• Gemischtverkehrsstrassen	111,5 km

Das entspricht 93,3 Prozent der geplanten Netzlänge.

2009 wächst das Nationalstrassen-netz um knapp 26 Kilometer. Es handelt sich dabei um die Westum-fahrung Zürich und um die Auto-bahn durch das Knonauer Amt, wel-che Zürich mit Zug verbindet. Bis 2013 sollen total rund 48 neue Kilometer dem Verkehr übergeben werden.

ERÖFFNUNGEN UND INBE-TRIEBNAHMEN 2009 BIS 2013

Nat. Str.	Kanton	Strecken	Autobahn 4-spurig	Autostrasse 2-spurig
2009				
A1	BE	Zubringer Neufeld (nicht Netzlängen relevant)		
A3 (N1c/N20)	ZH	Bergermoos – Filderen	2,7 km	
A4	ZH	Uetliberg Ost – Filderen	4,6 km	
A4	ZH	Filderen – Knonau	13,4 km	
A4	ZH	Knonau – Kantonsgrenze ZG	2,8 km	
A4	ZG	Kantonsgrenze ZH – Kantonsstrasse 382 (Lorze)	2,4 km	
2010				
A8	OW	Giswil – Ewil		1,4 km
2011				
A28	GR	Umfahrung Saas		3,7 km
A16	BE	Umfahrung Moutier	2,1 km	
A16	JU	Frontière JU – Bure	4,6 km	
2012				
A16	BE	Moutier – Court		3,1 km
A16	BE	Loveresse – Tavannes		3,7 km
A8	OW	Umfahrung Lungern		3,5 km
2013				
A5	NE	Serrières – Areuse	1,7 km	



NATIONALSTRASSEN- TUNNELS

Das Nationalstrassennetz weist einen hohen Tunnelanteil auf: Heute stehen 220 Tunnel mit einer Gesamtlänge von mehr als 200 Kilometer in Betrieb. Jeder neunte Kilometer verläuft unterirdisch. Im Endzustand wird das Netz mehr als 270 Tunnels mit einer Länge von 290 Kilometern zählen.

Knapp 120 Kilometer der heutigen Tunnelstrecken verteilen sich auf die 140 Bauwerke mit zwei Röhren, 84 Tunnels oder gut 93 km sind einröhrig. Mit 16,918 Kilometern Länge ist der Gotthardstrassentunnel (einröhrig) der längste, der Seelisbergtunnel (zweiröhrig) ist mit 9,280 Kilometern die Nummer zwei. Der kürzeste misst nur 30 Meter, es ist der Kap I-Tunnel auf der Simplonstrecke. Nach heutiger Planung wird das Netz im Endzustand 274 Tunnels mit total 290 Kilometern zählen: 148 mit zwei Röhren (150 km), 109 mit einer Röhre (140 km).

17 Tunnels sind heute im Bau. 16 befinden sich in der Phase der Detailprojektierung, dem letzten Schritt vor der Realisierung. Für neun Bauwerke werden die Ausführungsprojekte erarbeitet, dies ist der zweitletzte Schritt vor dem Baubeginn. Acht Tunnelbauvorhaben stehen ganz am Anfang (in Planung) oder haben bereits erste konkrete Formen angenommen (Generelles Projekt).

	1 Röhre (m)	2 Röhren (m)	Total (m)	Anzahl Objekte
In Planung	4 700	0	4 700	2
Generelles Projekt	14 352	0	14 352	6
Ausführungs-Projekt	7 346	1 730	9 076	9
Detail-Projekt	9 571	16 647	26 218	16
Im Bau	10 315	13 581	23 896	17
In Betrieb	93 596	118 943	212 539	224
Total	139 880	150 901	290 781	274

*Westumfahrung Zürich:
Vor der Inbetriebnahme gehörte der Uetlibergtunnel
den Laufbegeisterten*



Ein zentrales Element der Sicherheit im längsten Strassentunnel der Schweiz ist die Schadenwehr Gotthard (SWG). Im Ereignisfall intervenieren die Spezialisten innerhalb weniger Minuten am Unfallort. In Göschenen und in Airolo sind unter dem Kommando eines Pikettoffiziers je vier Feuerwehrleute rund um die Uhr einsatzbereit.

SCHADENWEHR GOTTHARD

Seit dem 1. Januar 2008 übernimmt das Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) die Leistungen der Schadenwehr Gotthard. Vor Ort zuständig sind 36 Spezialisten aus dem Infrastruktur-Center Andermatt der Logistikbasis der Armee. Für die Pikett-Organisation werden sie von weiteren 13 Spezialisten aus dem Infrastruktur-Center unterstützt. Auch beim Brand im Gotthard 2001 waren bereits vier Spezialisten des VBS im Einsatz.

Aufgaben

Die Schadenwehr Gotthard (SWG) ist für die Autobahn A2 von Amsteg im Norden bis Faido im Süden sowie für die Gotthardpassstrasse zuständig, die ebenfalls zum Nationalstrassennetz zählt. Kernstück ihres Einsatzgebietes ist der Gotthardstrassentunnel. Die SWG rückt innert drei Minuten nach der Alarmierung aus und interveniert im Tunnel innerhalb von zwölf, auf offener Strecke innerhalb von zwanzig Minuten. Sie leistet Feuerwehr-, Ölwehr- und Strassenrettungseinsätze. Damit der Gotthardstrassentunnel so schnell wie möglich wieder freigegeben werden kann, schleppt die SWG auch Pannen- und Unfallfahrzeuge bis zu einem Gewicht von 3,5 Tonnen ab.

Zusätzlich bearbeitet die SWG für das ASTRA die Sonderbewilligungsgesuche für Ausnahme- und Gefahrguttransporte sowie Sonntags- und Nachtfahrten für Lastwagen.

Ausrüstung

Die SWG verfügt über 16 Einsatzfahrzeuge, darunter sechs, die so kompakt sind, dass sie den engen Sicherheitsstollen befahren können. Zwei 18-Tonnen-Löschfahrzeuge sind so ausgerüstet, dass sie auf der Stelle um 180 Grad drehbar sind und damit im Tunnel problemlos gewendet werden können. Die zwei Sonderlöschfahrzeuge sind 26 Tonnen schwer und 540 PS stark und transportieren 9000 Liter Wasser und 1000 Liter Schaumextrakt zum Einsatzort (siehe Bild). Zudem stehen der SWG ein spezielles Fahrzeug für die Chemiewehr und vier schnelle Personenwagen als Prioritätsfahrzeuge zur Verfügung. Diese sind mit Absperr- und Atemschutzmaterial sowie zur Unterstützung von Notarzt und Ambulanz ausgerüstet.

Sonderlöschfahrzeug
der SWG





Nationalstrassen in Betrieb

GESAMTLÄNGEN NACH STRASSENTYPEN

Kanton	Autobahnen						Autostrassen				Gemischtverkehrsstrassen		Total km	
	7-spurig		6-spurig		4-spurig		3-spurig		2-spurig		geplant	in Betrieb	geplant	in Betrieb
	geplant	in Betrieb	geplant	in Betrieb	geplant	in Betrieb	geplant	in Betrieb	geplant	in Betrieb				
ZH	-	-	37,1	29,7	110,9	82,0	-	1,9	11,1	11,1	-	-	159,1	124,7
BE	-	-	13,2	13,2	136,7	124,4	-	-	62,6	43,8	19,4	19,4	231,9	200,8
LU	-	-	2,6	2,6	55,9	55,9	-	-	-	-	-	-	58,5	58,5
UR	-	-	-	-	53,0	37,1	-	-	6,3	16,3	10,0	16,1	69,3	69,5
SZ	-	-	-	-	52,7	43,2	-	-	-	2,2	-	4,3	52,7	49,7
OW	-	-	-	-	1,8	1,8	-	-	31,1	17,8	1,0	13,3	33,9	32,9
NW	-	-	-	-	22,9	22,9	-	-	0,9	2,9	2,0	-	25,8	25,8
GL	-	-	-	-	16,6	16,6	-	-	-	-	-	-	16,6	16,6
ZG	-	-	-	-	17,7	17,7	-	-	-	-	-	-	17,7	17,7
FR	-	-	-	-	84,2	84,2	-	-	-	-	-	-	84,2	84,2
SO	-	-	-	-	43,8	43,8	-	-	-	-	-	-	43,8	43,8
BS	-	-	3,5	3,5	8,0	6,0	-	-	-	-	-	-	11,5	9,5
BL	-	-	9,5	9,5	20,7	20,7	-	-	-	-	-	-	30,2	30,2
SH	-	-	-	-	1,9	-	-	-	17,2	17,2	-	-	19,1	17,2
SG	-	-	-	-	139,8	139,8	-	-	-	-	-	-	139,8	139,8
GR	-	-	-	-	50,2	43,6	-	-	112,1	90,8	-	27,9	162,3	162,3
AG	-	1,2	11,5	11,5	87,8	86,6	-	-	-	-	-	-	99,3	99,3
TG	-	-	-	-	47,3	42,8	-	-	-	-	-	-	47,3	42,8
TI	-	-	7,3	7,3	108,8	101,7	-	-	20,7	27,8	-	-	136,8	136,8
VD	-	-	3,4	3,4	189,8	189,1	-	-	12,8	12,8	-	-	206,0	205,3
VS	-	-	-	-	89,6	60,1	-	-	15,6	15,6	28,6	28,6	133,8	104,3
NE	-	-	-	-	32,9	32,9	-	-	3,0	3,0	1,9	1,9	37,8	37,8
GE	-	-	-	-	27,2	27,2	-	-	-	-	-	-	27,2	27,2
JU	-	-	-	-	-	20,7	-	-	47,9	8,2	-	-	47,9	28,9
Total	-	1,2	88,1	80,7	1400,2	1300,8	-	1,9	341,3	269,5	62,9	111,5	1892,5	1765,6

Der Bund investiert 2009 fast 2,2 Milliarden Franken in das Nationalstrassennetz. 965 Millionen davon sollen in den Bau von neuen Abschnitten fliessen, knapp 1,2 Milliarden sind für den Ausbau und Unterhalt des bestehenden Netzes vorgesehen. In der Wintersession 2008 hat das eidgenössische Parla-

**2,154 MILLIARDEN
FÜR BAU, AUSBAU UND
UNTERHALT DER
NATIONALSTRASSEN**

ment die notwendigen Kredite beschlossen. Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat anschliessend die entsprechenden Bauprogramme bewilligt.

Neubauprogramm (Fertigstellung des beschlossenen Netzes):

Insgesamt stehen für Neubauten im Rahmen der Netzvollendung 965 Millionen Franken zur Verfügung. Diese Mittel stammen aus dem Infrastrukturfonds. Die grössten Kredite wurden folgenden Kantonen zugeteilt:

- **Wallis 232,7 Millionen,**
- **Bern 229,5 Millionen,**
- **Jura 145 Millionen,**
- **Zürich 144 Millionen,**
- **Obwalden 45,6 Millionen,**
- **Graubünden 44,3 Millionen und**
- **Neuenburg 39,3 Millionen.**

Rund ein Drittel des Kredits fliesst in Projekte in der Romandie und dem Tessin. Die Netzvollendung bleibt auch nach der Neuordnung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung (NFA) eine Verbundaufgabe zwischen Bund und Kantonen.

Auf zwei neuen Abschnitten beginnen 2009 im Rahmen der Fertigstellung des beschlossenen Netzes die Hauptarbeiten:

- **auf der A1 in Zürich zwischen Hardturm und Letten (Pfungstweidstrasse)**
- **auf der A5 im Kanton Neuenburg zwischen Serrières und Areuse.**

Die übrigen Schwerpunkte der Neubautätigkeit betreffen die Weiterführung begonnener Projekte:

- **A9 im Oberwallis**
- **Transjurane (A16) in den Kantonen Bern und Jura**
- **Ost-Ast der Umfahrung Biel (A5)**
- **Brünigstrasse (A8) im Kanton Obwalden (Tunnel Lungern und Tunnel Zollhaus)**
- **A4 im Kanton Zug (Kantonstrasse 382 bis zur Kantons-grenze Zürich)**
- **Prättigaustrasse im Kanton Graubünden (Hauptarbeiten Tunnel Saas und Vorarbeiten Tunnel Küblis)**
- **Fertigstellung Nordtangente in Basel**

Ausbau und Unterhalt des bestehenden Netzes:

Für Ausbau und Unterhalt der in Betrieb stehenden Nationalstrassen hat das Parlament 1,185 Milliarden Franken bereitgestellt. Diese Gelder stammen aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Investiert wird in total 403 Projekte; 253 sind in der Projektierungsphase, 150 in der Realisierung. Bei fünf Erhaltungsprojekten starten 2009 die Hauptarbeiten:

- **A1 Waadt: Morges–Ecublens**
- **A1 Bern: Stadttangente Bern**
- **A1/A7 Zürich: Ohringen–Viadukt Lützelburg**
- **A2 Uri: Seedorf–Erstfeld**
- **A2 Tessin: zweite Etappe Lärmschutz Bissone**



GROSSE BAUSTELLEN AUF DEM NATIONALSTRASSEN-Netz

Die Hauptgründe für Unterhaltsbaustellen sind: Substanzerhaltung (Werterhaltung) und die Gewährleistung der Sicherheit. Hier ist die Anforderung an die Griffigkeit der Beläge ein zentrales Kriterium, ein weiteres ist die Erhöhung der Tunnelsicherheit.

Neubau, Ausbau, Unterhalt und Betrieb

Unter Neubau versteht man die erstmalige Realisierung von Nationalstrassenabschnitten gemäss dem vom Parlament verabschiedeten Netzbeschluss. Dazu gehören die eigentliche Netzvollendung (Bsp. A9 Wallis, A16 Transjurane, A4 Zürich, A5 Biel) sowie Teilstücke, die das Parlament später allenfalls neu ins Netz aufnimmt. Mit Ausbau bezeichnet man die Umgestaltung bestehender Anlagen (z. B. Lärmschutz-, Umweltschutzbauten, Wildtierquerungen, zusätzliche Spuren, Tunnelsicherheit, Anpassung an neue technische Bestimmungen und Sicherheits-Normen, Neugestaltung von Anschlüssen usw.). Unter Erneuerung werden umfangreiche Unterhalts- und Ausbaurbeiten auf den bestehenden Nationalstrassen zusammengefasst. Sie benötigen eine eigentliche Projektorganisation. Damit verbunden ist ein hoher Bedarf an Planung, finanziellem Aufwand und personellen Ressourcen.

Als projektfreier baulicher Unterhalt werden kleine Projekte ohne Erfordernis einer speziellen Projektorganisation im eigentlichen Sinn bezeichnet: Hierbei handelt es sich um reaktiven Unterhalt gemäss akutem Handlungsbedarf nach spontanen Schäden (Unfälle, Unwetter).

Der betriebliche Unterhalt gewährleistet den sicheren Betriebs der Nationalstrassen. Hier geht es unter anderem um die Pflege von Mittelstreifen und Böschungen, Reinigung, Schneeräumung und ähnliche Arbeiten.

Bauen unter Verkehr

Grosse Unterhaltsbauarbeiten werden immer unter Verkehr durchgeführt («Bauen unter Verkehr»). Sowohl die Einhaltung der Verkehrs- wie der Arbeitssicherheit muss in jeder Phase, zu jedem Jahres- und Tageszeitpunkt und bei jeder Witterung gewährleistet sein.

Die Verkehrsbelastung wird zudem immer grösser, der Strassenraum also immer knapper (weil die Infrastruktur nur punktuell erweitert werden kann). Zwischen Bern und St. Gallen existiert kein Streckenabschnitt mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) von weniger als rund 70'000 Fahrzeugen für 4-Spurstrecken, einzelne Abschnitte wiesen gar Spitzenwerte bis 100'000 Fahrzeuge auf (Gubrist). Damit ist die Verkehrsqualität schon unter normalen Bedingungen im oder nahe am labilen Bereich. Sie kippt aber bei jeder Veränderung wie zum Beispiel Querschnittsre-

duktion (weniger und/oder schmalere Fahrstreifen) und/oder Geschwindigkeitsreduktion definitiv in den labilen Bereich mit Stockungen oder Stau.

Linienbaustellen und Bausaison

Autobahnbaustellen sind ausgesprochene Linienbaustellen. Das bedeutet einen grossen logistischen Aufwand für den gesamten Baustellenbetrieb. Die Baustellenver- und Entsorgung ist einerseits extrem anforderungsreich und andererseits extrem labil: Tritt in der Linie ein Problem auf (Verkehrsunfälle/Pannen etc.), brechen alle Ver- und Entsorgungswege zusammen.

Bereits im Mittelland begrenzen die klimatischen Verhältnisse die «Bausaison» für die grossen Unterhaltsarbeiten auf die Monate zwischen Anfang April und Ende Oktober. Belagsarbeiten bedingen Temperaturen von 10 bis 15 Grad Celsius, sonst erreichen die Beläge die für Nationalstrassen erforderliche Qualität nicht.

Fahrbahnbreiten

Die Standardquerschnitte, insbesondere die Standardbreiten der Fahr- und Standspuren, datieren noch häufig «von damals». Viele Strecken wurden in den 60er und 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts erstellt. Sie sind also nach heutigen Standards zu schmal. Dies stellt im Baustellenbereich sowohl die Automobilisten wie auch die Realisierenden vor Probleme. Wird ein dreissigjähriger Abschnitt im Zuge einer grossen Unterhaltsmassnahme an die heutigen Normen angepasst, sind die Platzverhältnisse sowohl für Baustelleninstallationen und -betrieb wie auch für den fließenden Verkehr begrenzt. Zudem ist die veraltete, aber noch häufig anzutreffende Anordnung der Entwässerungsleitungen im Mittelstreifen nicht unterhaltsfreundlich. Nach aktuellen Standards werden sie ausserhalb des Standstreifens verlegt.

Gleich drei grosse Gesamterneuerungen von über 30jährigen Autobahnabschnitten wurden 2009 gestartet. Grosse Unterhaltsbaustellen wie diese werden immer unter Verkehr durchgeführt. Die Einhaltung von Verkehrs- und Arbeitssicherheit muss dabei in jeder Bauphase gewährleistet sein.

UMFANGREICHE UNTERHALTS- BAUSTELLEN AUF DEM NATIONALSTRASSENNETZ 2009

Autobahn A1: Stadttangente Bern zwischen den Verzweigungen Wankdorf und Weyermannshaus

Zweck:

Gesamterneuerung des 30-jährigen Autobahnabschnitts. Anpassung an die heutigen Bau-, Umwelt- und Sicherheitsnormen. Anpassung der Bausubstanz an die zukünftigen Beanspruchungen (weitere Verkehrszunahme).

Auszuführende Arbeiten:

Erneuerung der Fahrbahn, Sanierung der über 50 Kunstbauten, darunter der Felsenau- und der Weyermannshausviadukt sowie die Brücke über die SBB beim Anschluss Wankdorf. Bau von zusätzlichen Fahrstreifen bei der Verzweigung Wankdorf. Zum Erhaltungsprojekt «Stadttangente Bern» zählt auch das Projekt «Anschluss Wankdorf». Dieses sieht eine zusätzliche Autobahnein- und -ausfahrt Richtung Zürich vor (Infos: www.stadttangentebern.ch).

Länge:

10,9 Kilometer

Bauzeit:

Vorarbeiten: 2008 und 2009
Hauptarbeiten: 2010 bis 2012

Verkehr:

Ca. 100 000 Fahrzeuge pro Tag

Kosten:

400 Millionen Franken

Bauherrschaft:

Bundesamt für Strassen ASTRA



Autobahn A2: Abschnitt Emmen Süd bis Luzern Süd/Kriens (Cityring Luzern)

Zweck:

Geamterneuerung des über 30 Jahre alten Autobahnabschnitts Emmen – Kriens, insbesondere der Kunstbauten und Tunnels. Anpassung an die heutigen Bau, Umwelt- und Sicherheitsnormen. Anpassung der Bausubstanz an die zukünftigen Beanspruchungen.

Auszuführende Arbeiten:

Erneuerung der Fahrbahn, Sanierung der Brückenbauwerke und der Tunnels (Reussport- und Sonnenbergtunnel). Erneuerung der Entwässerung. Anpassung des Autobahnabschnitts an heutige Ausbau- Umwelt und Sicherheitsnormen.

Länge:

Ca. 5 Kilometer

Bauzeit:

2008–2013

Verkehr:

über 85 000 Fahrzeuge pro Tag

Kosten:

Ca. 400 Millionen Franken

Bauherrschaft:

Bundesamt für Strassen



*Sanierung des
Autobahnabschnitts
Ohringen bis
Lützelmurgviadukt*

*Anpassungen
an die heutigen Bau-,
Umwelt- und
Sicherheitsnormen*



Autobahn A1: Abschnitt Morges bis Ecublens

Zweck:

Ausbau der Standstreifen zur temporären Nutzung als dritte Fahrspur in Stosszeiten.

Auszuführende Arbeiten:

Ausbau der Standstreifen zur Fahrspur auf einer Länge von 1,8 Kilometer; Bau von sechs Nothaltebuchten zur Gewährleistung der Sicherheit während des dreispurigen Betriebs; Installation der für die wechselnde Verkehrsführung notwendigen Wechsel-Signalisationsanlagen und Anpassung der Markierung.

Länge:

1,8 Kilometer

Bauzeit:

Mai 2009 – Ende 2009

Verkehr:

Ca. 82 000 Fahrzeuge pro Tag

Kosten:

34 Millionen Franken

Bauherrschaft:

Bundesamt für Strassen ASTRA



*Baugrube für
unterirdische
Installationen*

Autobahn A1/A7: Abschnitt Ohringen bis Lützelmurgviadukt

Zweck:

Gesamterneuerung des 41-jährigen Abschnitts der A1 und des 37-jährigen Abschnitts der A7. Anpassung an die heutigen Bau-, Umwelt- und Sicherheitsnormen. Anpassung der Bausubstanz an die zukünftigen Beanspruchungen.

Auszuführende Arbeiten:

Erneuerung der Fahrbahn, Sanierung der Brücken und übrigen Kunstbauten. Erneuerung der elektromechanischen Anlagen, der Signalisation und der Markierung, Anpassung des Autobahnstückes an heutige Ausbau-Umwelt und Sicherheitsnormen .

Länge:

15 Kilometer

Bauzeit:

Seit 2007, Hauptarbeiten März 2009 bis November 2011, Fertigstellungsarbeiten bis Sommer 2012

Verkehr:

ca. 70 000 Fahrzeuge pro Tag (Wiesendangen, Verzweigung A1/A7)

Kosten:

Rund 267,5 Millionen Franken

Bauherrschaft:

Bundesamt für Strassen ASTRA

Autobahn A13: Umfahrung Roveredo von Castione (TI)– Grono (GR)

Zweck:

Anpassung des Autobahnteilstücks an heutigen Ausbau, Umwelt und Sicherheitsnormen, neue Linienführung der A13 bei Roveredo (Umfahrungstunnel).

Auszuführende Arbeiten:

Trasse- und Belagserneuerung, Instandsetzung der Kunstbauten, Neubau Umfahrungstunnel Roveredo inkl. Sicherheitsstollen (zweispurig), Rückbau des alten Trasse der A13.

Länge:

6,5 Kilometer

Bauzeit:

2008 bis 2016

Verkehr:

Ca. 7000 Fahrzeuge pro Tag

Kosten:

Ca. 450 Millionen Franken

Bauherrschaft:

Bundesamt für Strassen ASTRA

Unterhaltsplanung Nationalstrassen (UPlaNS) Vorgaben des Bundes

Die Gesamterneuerung von Autobahnabschnitten erfolgt nach der übergeordneten Unterhaltsplanung des Bundes. Nach Vorgabe des Bundes sind Substanzerhaltungen und Ausbau der Nationalstrassen konzentriert in Erhaltungsprojekten von höchstens 15 km Länge auszuführen. Die Distanz bis zum nächsten Abschnitt mit Baustelle soll mindestens 30 km betragen. Während den nächsten 15 Jahren nach Beendigung der Bauarbeiten darf es auf dem gleichen Teilstück keine Baustelle mit Verkehrsbehinderung mehr geben.



Vorgabe des Bundes für die Unterhaltsplanung Nationalstrassen

- max. Länge einer Autobahn-Baustelle: 15 km
- min. Abstand zwischen zwei Autobahn-Baustellen: 30 km
- Mindestdauer für baustellenfreie Fahrt (ab Bauabschluss): 15 Jahre

Vorteile der Unterhaltsplanung mit Erhaltungsprojekten

Die Bildung von Erhaltungsprojekten, d. h. von Abschnitten, auf welchen zum gleichen Zeitpunkt Unterhaltsmassnahmen und/oder ein Ausbau mit Verkehrsbehinderungen erfolgen, hat folgende Vorteile:

- Weniger Baustellen und weniger Verkehrsbehinderungen dank koordinierten Bauarbeiten
- Ein optimierter Einsatz der finanziellen Mittel
- Eine langfristige Sicherstellung von funktionstüchtigen Strassenverbindungen
- Die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen



Baustelle auf der A13,
Umfahrungstunnel
Roveredo TI



WINTERDIENST

Der Winterdienst stellt sicher, dass der Verkehr auch bei Schnee und Eis möglichst sicher fliessen kann. Dafür stehen – verteilt auf das Nationalstrassennetz – rund fünfzig Stützpunkte zur Verfügung.

Der Winterdienst zählt zu den Aufgaben des betrieblichen Unterhalts der Nationalstrassen. Dazu gehören unter anderem auch folgende Aufgaben: Pflege von Mittelstreifen und Böschungen, Reinigung von Entwässerungsleitungen und Rastplätzen, Beseitigung von Unfallschäden, Pflege der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen. Diese Arbeiten sorgen dafür, dass der Verkehr möglichst sicher fliessen kann und die vorhandene Strassenverkehrsfläche optimal genutzt wird.

Geleistet wird der betriebliche Unterhalt durch elf von den Kantonen gebildete Gebietseinheiten, gestützt auf Leistungsvereinbarungen mit dem ASTRA. Die Basis für die Einsätze des Winterdienstes sind rund 50 Stützpunkte speziell für Winter-einsätze. Von hier rücken die Equipen mit den Fahrzeugen und Geräten zu ihren Einsätzen zur Bekämpfung der Strassenglätte oder zur Schneeräumung aus. Um einen effektiven Winterdienst zu ermöglichen, sind die Werkhöfe mit Wetterradar ausgerüstet. Wichtige Hilfsmittel sind zudem die Wetterprognosen, die Daten der zahlreichen Messstationen auf dem Nationalstrassennetz (z.B. Temperaturfühler in der Fahrbahn) und die Erfahrung der Werkhofmitarbeiter.

Eckdaten für den Winterdienst auf Nationalstrassen

Das ASTRA hat Richtlinien zum Winterdienst auf den Nationalstrassen erstellt. Die Standards lassen sich folgendermassen zusammenfassen:

- Bei Schneefällen auf den Nationalstrassen soll in der Regel eine sogenannte «Schwarzräumung» erfolgen (ausser einzelne Abschnitte in verkehrsarmen Zeiten).
- Das Ausrücken soll spätestens eine halbe Stunde nach dem Aufgebot durch den Pikettdienst erfolgen.
- Der Personal-, Fahrzeug- und Gerätebestand ist so zu wählen, dass der erste Durchgang der Schneeräumung auf der Hauptachse (rechte Spur) in der Regel innerhalb von zwei Stunden nach dem Ausrücken abgeschlossen ist.
- Bei anhaltendem Schneefall sind die Strassen wiederholt zu räumen.

Salzverbrauch und Kosten

Die Strenge des Winters wirkt sich direkt auf den Verbrauch von Auftaumittel und die Gesamtkosten für den Winterdienst aus:

- Ein milder Winter verursacht auf dem Nationalstrassennetz Kosten in der Höhe von rund 20 Millionen Franken. Pro Kilometer müssen durchschnittlich rund 8 Tonnen Tausalz eingesetzt werden.
- Ein strenger Winter hingegen kann Kosten von mehr als 50 Millionen Franken verursachen, der durchschnittliche Salzverbrauch steigt bis gegen 40 Tonnen pro Kilometer.

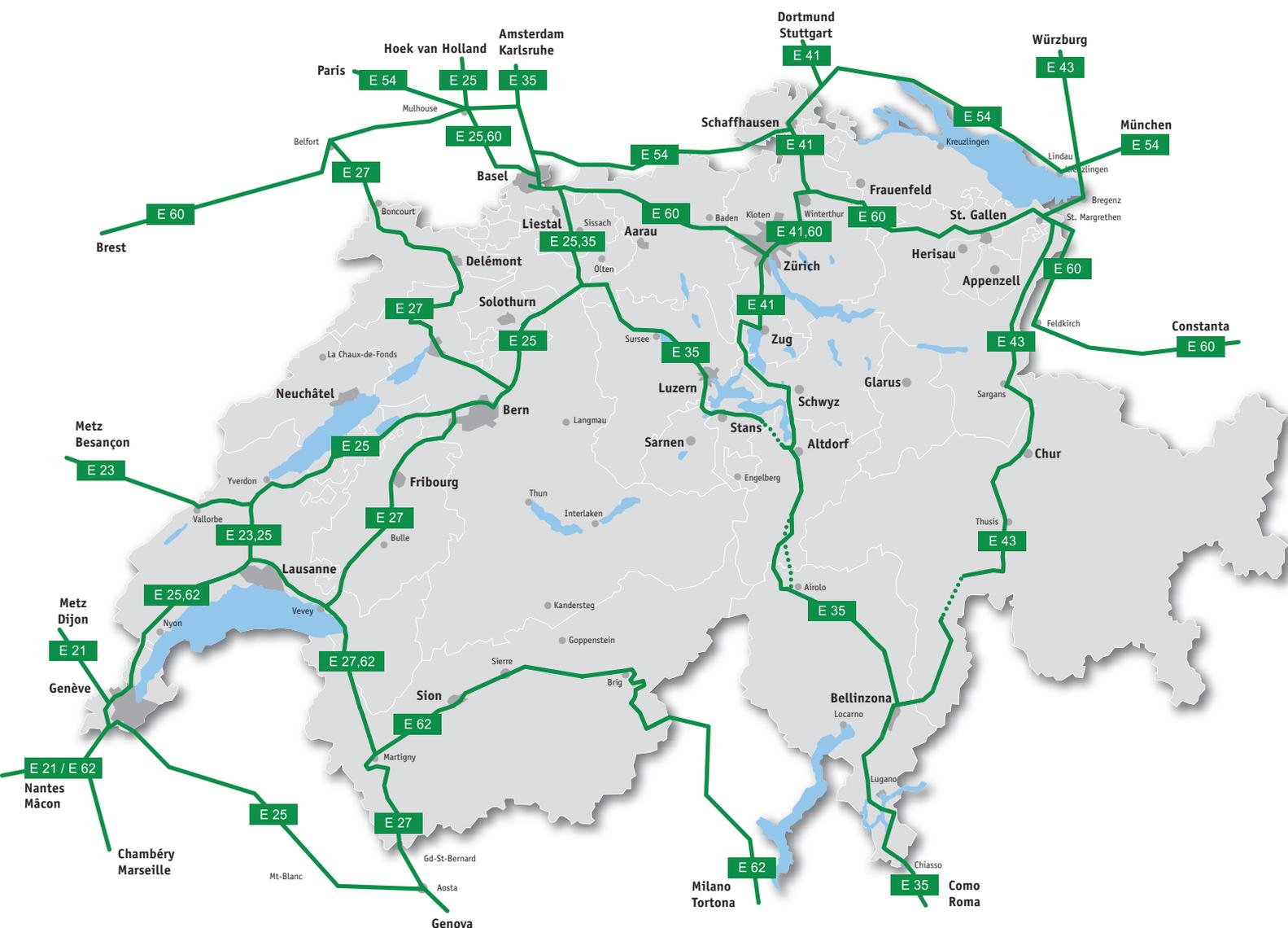
Als Faustregel gilt: ein Tag Winterdienst auf dem ganzen Nationalstrassennetz kostet rund eine Million Franken.



Schneeräumung
auf der A1 bei Winterthur

Die Nationalstrassen sind auch Hauptachsen des internationalen Verkehrs. Elf Europastrassen führen durch die Schweiz, praktisch ausschliesslich auf dem Nationalstrassennetz. Europastrassen erkennt man überall am weissen E mit der Strassennummer auf grünem Grund.

EUROPASTRASSEN DURCH DIE SCHWEIZ



- E 21: (Dijon)–Genève
- E 23: (Besançon)–Vallorbe–Lausanne
- E 25: (Mulhouse)–Basel–Verzweigung Härkingen–Bern–Lausanne–Genève–(Mont-Blanc)
- E 27: (Belfort)–Porrentruy–Bern–Martigny–Grand St-Bernard–(Aosta)
- E 35: (Offenburg)–Basel–Verzweigung Härkingen–Luzern–Altdorf–St. Gotthard–Bellinzona–Lugano–Chiasso–(Como)

- E 41: (Stuttgart)–Schaffhausen–Zürich–Altdorf
- E 43: (Bregenz)–St. Margrethen–Buchs–Chur–San Bernardino–Bellinzona
- E 54: (Waldshut)–Schaffhausen–(Singen)
- E 60: (Mulhouse)–Basel–Zürich–Winterthur–St. Gallen–St. Margrethen–(Feldkirch)
- E 62: (Mâcon)–Genève–Lausanne–Martigny–Simplon–(Milano)
- E 712: Genève–(Chambéry)



AUFWENDUNGEN UND EINNAHMEN FÜR DAS STRASSENWESEN

Rechnung (in Millionen Franken)

	1985–2000
Nationalstrassen	
Bau inkl. Projektierung und Landerwerb	20 099,1
Passiv-Zinsen vor 1985	1 666,5
Erneuerung (1958–1984; ab 01.01.1997; Nationalstrassen, Unterhalt)	422,0
Baulicher Unterhalt	1 432,0
Betrieblicher Unterhalt inkl. Schadenwehren	1 912,5
Polizei bis 31.12.1994	1 820,8
	810,0
Infrastrukturfonds	
Jährliche Einlage	
Ausserordentliche Ersteinlage	
Hauptstrassen	3 466,8
Übrige werkgebundene Beiträge	
Niveauübergänge / Verkehrstrennung–BAV	908,1
Huckepack, Autoverlad und NEAT–diverse BAV	2 425,4
Bahnhofparkanlagen (bis 31.12.1995)	101,3
dito, Darlehen (bis 31.12.1995)	6,1
Umwelt- und Landschaftsschutz (Strassenverkehr)	1 716,3
Schutz übriger Strassen vor Naturgewalten	553,8
Nicht werkgebundene Beiträge	
Allgemeine Strassenbeiträge und Finanzausgleich	5 072,2
dito, ausserordentlicher Anteil (bis 31.12.2007)	1 823,1
Internationale Alpenstrassen/Kantone ohne Nationalstrassen	389,8
Forschung (bis 2006)	118,0
Verwaltung (bis 2006)	179,1
Globalbudget (ab 2007)	
Total Ausgaben	44 922,9
Aus Mineralölsteuer auf Treibstoffen, Mineralölsteuerzuschlag und Autobahnvignette	45 181,5
Übrige Einnahmen (Lizenzen, Darlehen, Rückzahlung)	12,4
Einlage (+) resp. Entnahme (-) aus der Spezialfinanzierung «Strassenverkehr»	+ 2 119,8
Stand der Spezialfinanzierung	3 251,0

Am 1. Januar 2008 trat der Infrastrukturfonds in Kraft. Der Fonds wurde mit einer ausserordentlichen Ersteinlage von 2,6 Milliarden Franken alimentiert, entnommen wurde dieser Betrag aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Zusätzlich wird der Fonds durch jährliche, vom Parlament bestimmte Einlagen gespeist. Im Jahr 2008 betrug diese 837 Millionen Franken. Mit diesem neuen Instrument soll die Finanzierung von wichtigen Verkehrsinfrastrukturen sichergestellt werden:

- Vollendung des beschlossenen Nationalstrassennetzes (Ausgaben 2008: 855 Mio. Franken)

- Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz (2008 noch keine Ausgaben)
- Dringliche Projekte Agglomerationsverkehr (Ausgaben 2008: 430 Mio. Franken)
- Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Ausgaben 2008: 40 Mio. Franken)
- Ausgleich Einnahmefehl wegen fehlender LSVA-Erhöhung 2008 (33 Mio. Franken)

Ende 2008 wies der Infrastrukturfonds eine Liquidität von 2,079 Milliarden Franken auf.

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	1 471	1 502	1 426	1 448	1 310	1 184	1 263	483*
	457	488	517	534	580	612	549	507
	122	128	128	124	129	130	165	301**
								837
								2 600
	214	209	201	195	191	188	189	163*
	38	28	28	24	25	17	10	7
	399	563	573	587	701	602	553	590
	156	149	152	110	102	108	94	86
	30	33	32	24	22	33	37	34
	450	417	390	416	423	423	434	380
	76	78	65	55	55	57	58	
	29	27	25	26	27	27	28	8
	10	10	10	11	11	10	-	
	17	17	25	27	26	26	-	
							64	134
	3 469	3 649	3 572	3 581	3 602	3 417	3 444	6 129
	3 692	3 631	3 682	3 716	3 756	3 770	3 846	3 947
	-	-	-	-	-	-	-	
	+ 223	-18	+110	+135	+154	+353	+ 402	- 2 182
	3 474	3 456	3 566	3 701	3 855	4 208	4 610	2 721

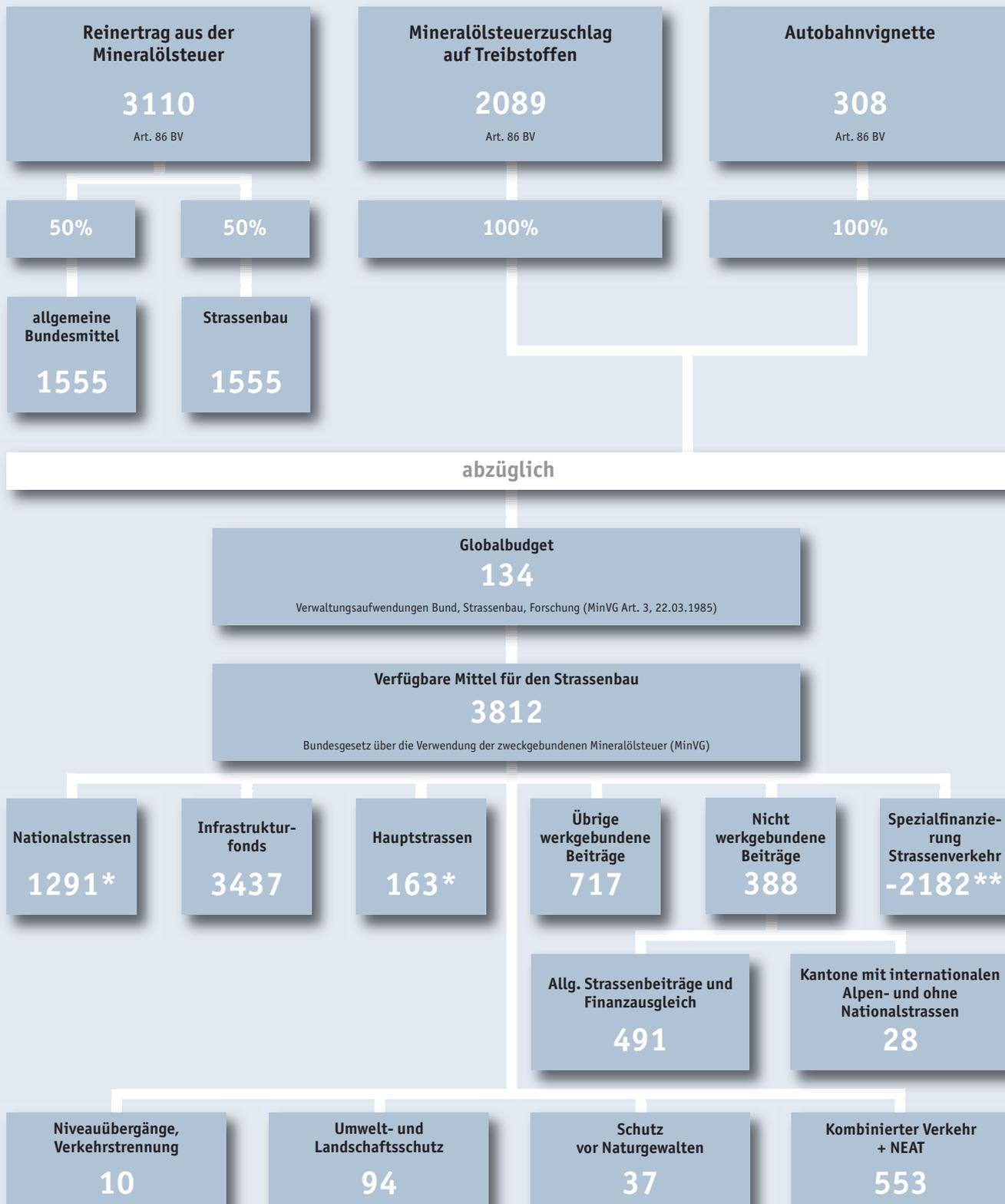
* ohne Infrastrukturfonds

** ab 2008: inkl. projektfreier baulicher Unterhalt



FINANZIERUNG

Verwendung der im Jahr 2008 für Strassenaufgaben zweckgebundenen Einnahmen in Millionen Franken



* ohne Infrastrukturfonds

** ausserordentliche Ersteinlage Infrastrukturfonds: 2 600 Millionen Franken

**Das Schwerverkehrszentrum Rips-
hausen bei Erstfeld UR sorgt für
mehr Sicherheit auf der wichtig-
sten Nord-Süd-Transitachse der
Schweiz. Es ist zudem ein wichtiges
Instrument für das Management
des Schwerverkehrs. Fast 400 LKW
finden hier Platz; bisherige provi-
sorische Warteräume auf dem
Standstreifen braucht es deshalb nicht mehr.**

SCHWERVERKEHRS- ZENTRUM RIPSHAUSEN

Mit Ripshausen im Kanton Uri geht das erste grosse Schwerverkehrszentrum (SVZ) der Schweiz auf der Nord-Süd-Achse der A2 in Betrieb. Ab Herbst 2009 werden hier pro Tag bis zu 150 Lastwagen durch die Kantonspolizei Uri vertieft kontrolliert. Dabei werden die gesetzlichen Vorschriften für Fahrer, Fahrzeug und Ladung gemäss dem Grundsatz «Was nicht den Vorschriften entspricht, fährt nicht» durchgesetzt. Das stellt sicher, dass insbesondere auch im Gotthardstrassentunnel die Sicherheit weiter verbessert und dass zwischen dem Schienen- und Strassengüterverkehr gleich lange Spiesse geschaffen werden.

Seit Ende Februar 2009 übernimmt das SVZ wichtige Aufgaben im Rahmen des Schwerverkehrsmanagements. Hier werden die Lastwagen so dosiert, dass immer die optimale Anzahl auf der Gotthardrampe Richtung Tunnelportal unterwegs ist. Der rund 80'000m² grosse Warteraum bietet ausserdem Platz für rund 380 Lastwagen. Die provisorischen Warteräume auf dem Standstreifen der A2 bei Attinghausen UR und Buochs NW werden deshalb nicht mehr benötigt. Dies verbessert die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss. Den Chauffeuren stehen in Ripshausen bei allfälligen Wartezeiten eine Cafeteria, moderne Sanitäranlagen und eine Tankstelle zur Verfügung.

Die Baudirektion des Kantons Uri hat das SVZ im Auftrag des Bundes gebaut. Der Spatenstich erfolgte am 3. September 2007. Am 26. Februar 2009 wurde als erster Teil der Warteraum für das Schwerverkehrsmanagement in Betrieb genommen. Ab dem 9. September 2009 ist die ganze Einrichtung in Betrieb, dann startet die Kontrolltätigkeit: Jeder Lastwagen in Richtung Süden muss dann das SVZ passieren. Betrieben wird die ganze Anlage (Kontrollen und LKW-Management) durch die Kantonspolizei Uri. Für den Vollbetrieb werden rund 50 Mitarbeitende beschäftigt.



*Bild oben:
Erstes Schwerverkehrszentrum (SVZ)
auf der A2 in Ripshausen*

*Bild unten:
Der 80 000 m² grosse Warteraum
bietet Platz für rund 380 Lastwagen*



VERKEHRSFLUSS AUF DEM NATIONALSTRASSENNETZ 2008

Der Verkehr auf den Nationalstrassen ist 2008 weniger stark gewachsen als in den vorangegangenen Jahren. Gegenüber 2007 betrug die Zunahme etwas mehr als ein Prozent. Dies liegt deutlich unter der mittleren jährlichen Wachstumsrate.

Die Verkehrsbelastung auf den schweizerischen Nationalstrassen hat 2008 gegenüber dem Vorjahr um 1,1 Prozent zugenommen. Damit liegt die Zunahme deutlich unter der mittleren jährlichen Wachstumsrate der letzten zehn Jahre von plus 2,4 Prozent. Noch 2007 hatte der Verkehr auf dem Nationalstrassennetz um knapp 3 Prozent zugenommen.

Bemerkenswert ist der Verlauf der Verkehrsentwicklung während des vergangenen Jahres. In den ersten Monaten des Jahres 2008 lag die Zunahme noch im Bereich des langjährigen Mittelwerts. In der zweiten Jahreshälfte ging sie deutlich zurück. Mögliche Erklärungen dafür sind die Entwicklung der Wirtschaftslage sowie der frühe Wintereinbruch Ende Oktober 2008. Die Fussball-Europameisterschaft EURO 08 hingegen hatte keinen messbaren Einfluss auf das Verkehrsgeschehen auf den Nationalstrassen. Hier war das Verkehrsaufkommen an den Spieltagen sogar eher geringer als normal.

Folgende zehn Messstellen registrierten die grössten durchschnittlichen Verkehrsmengen auf dem schweizerischen Nationalstrassennetz (mittlere Anzahl Motorfahrzeuge pro Tag und Veränderung gegenüber dem Vorjahr):

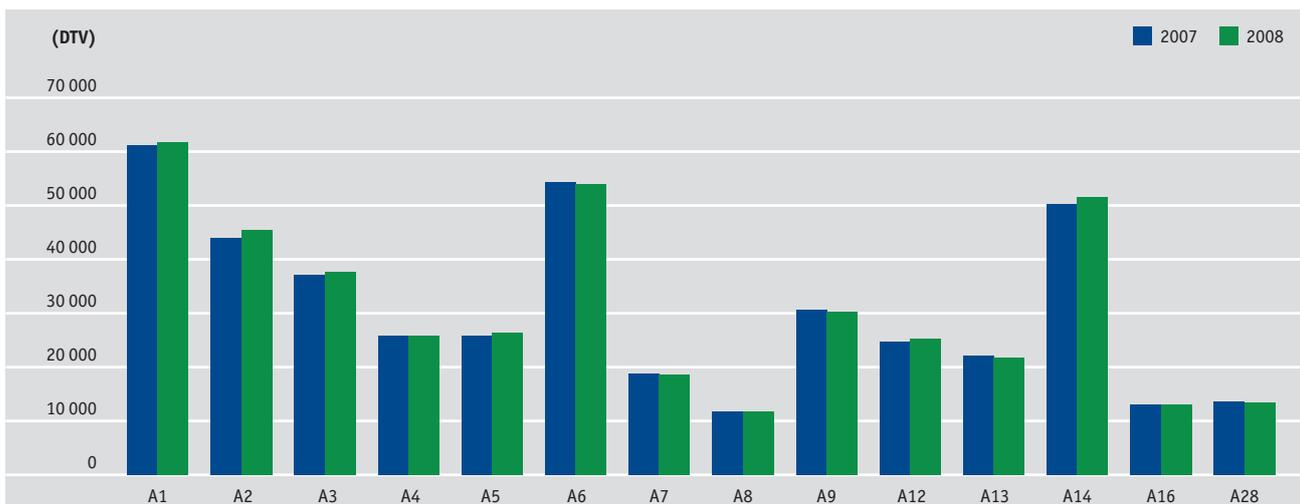
A 2	BL	Muttenz, Hard	118 568	+ 13,1%
A 1	AG	Baden, Baregg tunnel	114 906	+ 1,8%
A 1C	ZH	Nordring Zürich (Seebach)	104 385	+ 0,8%
A 1	BE	Schönbühl, Grauholz	100 857	- 0,6%
A 1	BE	Bern, Felsenauviadukt	98 427	- 0,1%
A 1	VD	Crissier	98 287	- 0,4%
A 1	ZH	Brüttsellen N	97 833	- 1,1%
A 1C	ZH	Nordring Zürich, Affoltern	97 768	+ 1,0%
A 1C	ZH	Weiningen, Gubrist tunnel	94 665	*)
A 1.1	ZH	Opfikon	93 344	+ 2,1%

*) neue Messstelle

Verkehrsentwicklung auf den einzelnen Nationalstrassen

Im letzten Jahr sind gegenüber 2007 auf den einzelnen Nationalstrassen nur geringfügige Veränderungen festzustellen:

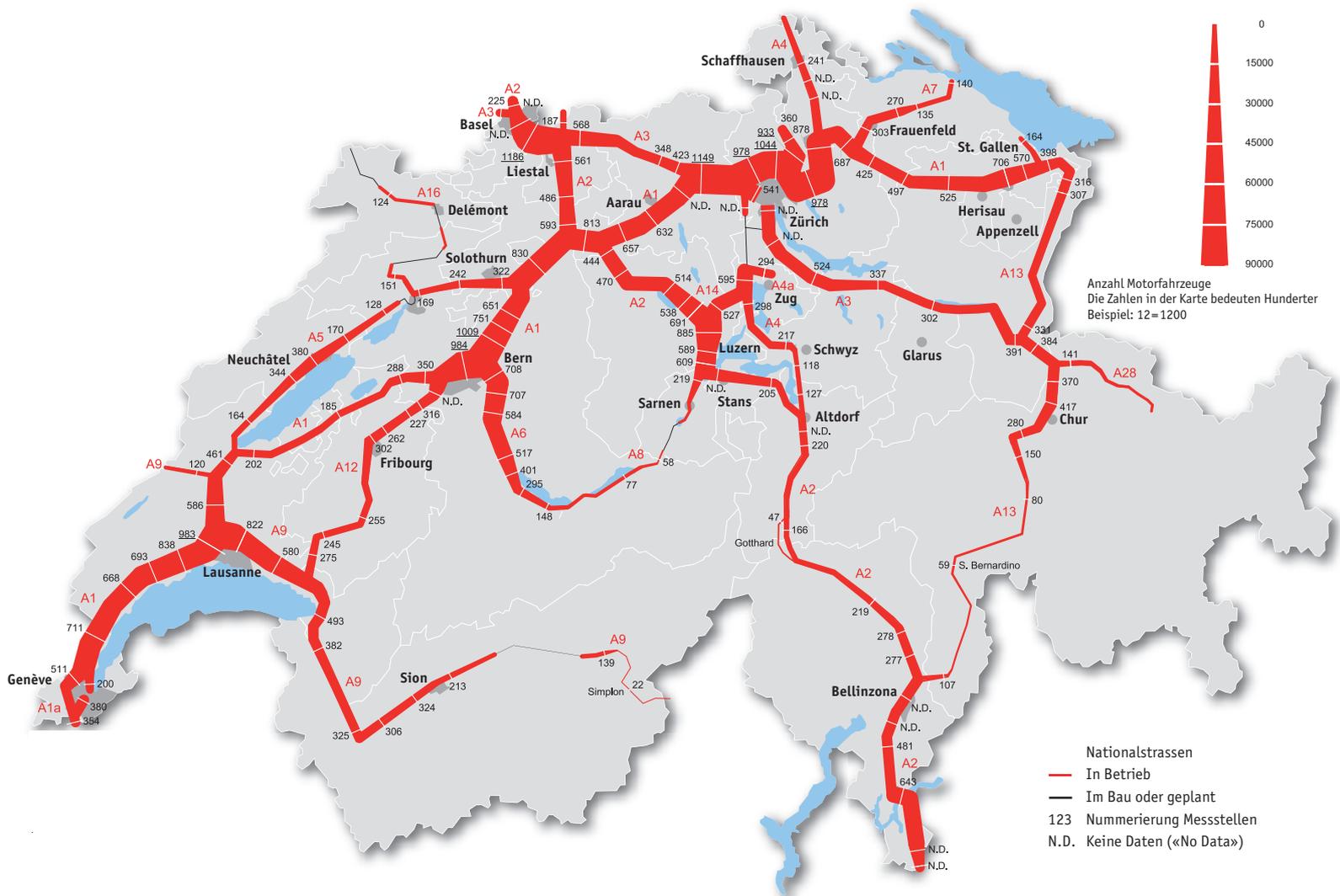
- Die grösste Zunahme verzeichneten die A2 und die A14 mit je plus 2.4 Prozent. Die Verkehrszunahme auf der A2 wurde vor allem durch die Aufhebung der Baustelle auf dem Abschnitt Basel – Augst verursacht.
- Auf der A4 wurde ein Null-Wachstum, auf A6, A9 und A28 sogar eine leichte Abnahme registriert. Auf der A9 kommen als Ursachen die verbesserte ÖV-Anbindung des Wallis durch den neuen Lötschbergtunnel (NEAT) und weniger Zubringerverkehr zum Simplon wegen der Abnahme im alpenquerenden Verkehr auf dieser Achse in Frage.



Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) der Jahre 2007 und 2008 nach Nationalstrasse

Die automatischen Messstellen des ASTRA erfassten im Jahr 2008 auf dem schweizerischen Nationalstrassennetz pro Tag im Schnitt knapp sechs Millionen Motorfahrzeuge. Die durchschnittliche Verkehrsbelastung nahm 2008 gegenüber 2007 um etwas mehr als ein Prozent zu. Das Messstellennetz umfasst zurzeit 183 Strassenquerschnitte, 137 davon lieferten im vergangenen Jahr eine vollständige Datenreihe. 20 Messstellen sind im Verlauf des letzten Jahres neu installiert worden und lieferten aus diesem Grund noch keine vollständigen Daten, die restlichen 26 konnten infolge von grösseren Datenlücken – z.B. wegen Bauarbeiten – nicht berücksichtigt werden.

BELASTUNG DER NATIONALSTRASSEN 2008



Automatische Strassenverkehrszählung AVZ 2008

- Total des Verkehrs in beide Richtungen in 24 Stunden
- Dargestellt wird der durchschnittliche Tagesverkehr DTV, dies ist der Mittelwert des 24-Stundenverkehrs aus allen Tagen des Jahres

Die Beobachtung und statistische Erfassung des Verkehrsgeschehens und seiner Entwicklung ist eine wichtige Grundlage für eine vorausschauende Verkehrs- und Umweltpolitik von Bund, Kantonen und Gemeinden. Die rechtliche Basis dazu bildet die Verordnung zum Bundesstatistikgesetz vom 30. Juni 1993.



ALPENQUERENDER GÜTERVERKEHR 2008

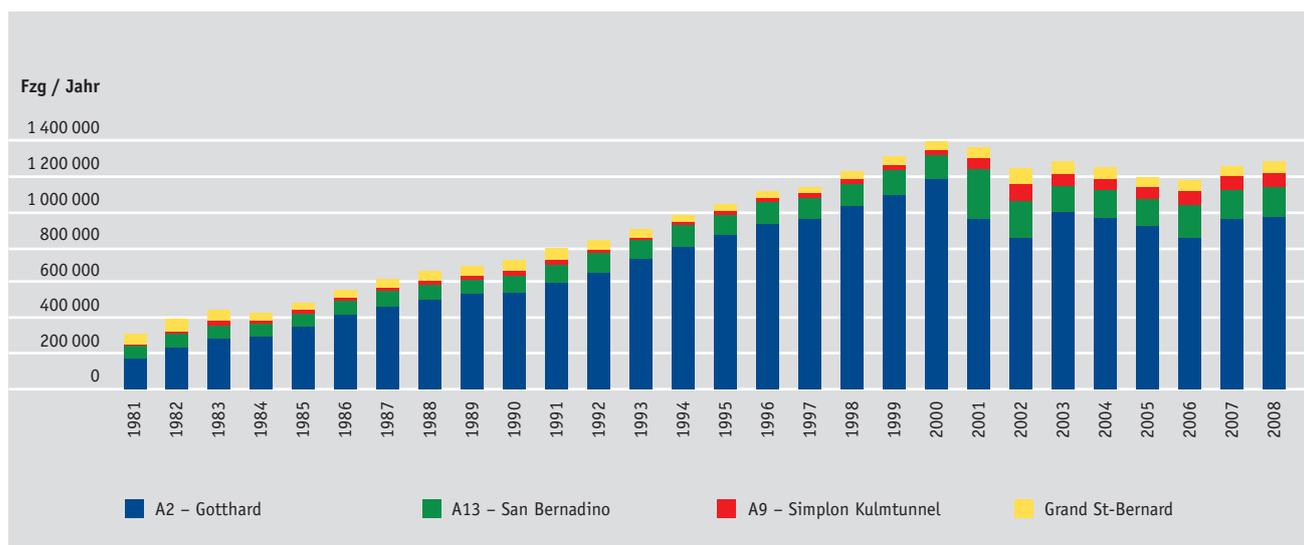
Das Wachstum der Anzahl Fahrten des alpenquerenden Güterschwerverkehrs auf der Strasse hat sich 2008 gegenüber dem Vorjahr deutlich abgeschwächt. Insgesamt überquerten 1,27 Millionen Lastwagen die vier grossen Alpenübergänge.

Die Anzahl Fahrten des alpenquerenden Güterverkehrs ist 2008 um ein Prozent gestiegen. Dies entspricht einer Zunahme von 12 291 auf total 1 274 816 Lastwagen, welche die vier schweizerischen Hauptalpenübergänge Gotthard, San Bernardino, Simplon und Gd. St-Bernard überquerten. Das Wachstum hat sich deutlich abgeschwächt, 2007 war mit einer Zunahme der Fahrten um sieben Prozent erstmals seit 2004 wieder ein Wachstum des Strassengüterverkehrs festgestellt worden.

Bis Ende Juli 2008 setzte sich der Vorjahrestrend mit einer starken Zunahme noch fort. Ab August ist eine Trendwende festzustellen. Auffallend sind dabei die Monate November und Dezember mit einer Abnahme von je 8,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Zusammenhang mit dem Konjunkturverlauf ist offensichtlich. Einen weiteren Einfluss dürften auch der ausserordentlich frühe Wintereinbruch Ende Oktober sowie die grossen Schneefälle in den südlichen Alpen in der ersten Dezemberhälfte gehabt haben, welche mehrmals zu grösseren Verkehrsproblemen auf den Transitachsen führten.

Der zweiwöchige Unterbruch der San Bernardino-Route wegen Bauarbeiten und Felssprengungen (26. Mai bis 07. Juni 2008) sowie mehrere Sperrungen des Simplonpasses wegen Steinschlag (August 2008) und Lawinengefahr (Dezember 2008) haben sich nicht wesentlich in der Jahresbilanz niedergeschlagen. Mit 1,4 Millionen gemessenen LKW markiert das Jahr 2000 nach wie vor die Spitze.

Jahr	Gotthard	Gd.St.Bernard	Simplon	SanBernardino	Alle
1981	171 000	57 000	11 000	73 000	312 000
1982	233 000	68 000	15 000	79 000	395 000
1983	283 000	64 000	23 000	79 000	449 000
1984	298 000	48 000	14 000	72 000	432 000
1985	353 000	43 000	19 000	75 000	490 000
1986	419 000	50 000	16 000	80 000	565 000
1987	468 000	49 000	20 000	86 000	623 000
1988	507 000	57 000	20 000	84 000	668 000
1989	538 000	58 000	21 000	82 000	699 000
1990	548 000	64 000	27 000	94 000	733 000
1991	603 000	67 000	28 000	101 000	799 000
1992	659 000	59 000	20 000	109 000	847 000
1993	736 000	50 000	11 000	109 000	906 000
1994	807 000	41 000	19 000	119 000	986 000
1995	871 000	40 000	21 000	115 000	1 047 000
1996	935 000	39 000	24 000	124 000	1 122 000
1997	964 000	36 000	25 000	119 000	1 144 000
1998	1 035 000	44 000	27 000	129 000	1 235 000
1999	1 101 000	48 000	30 000	138 000	1 317 000
2000	1 187 000	52 000	27 000	138 000	1 404 000
2001	966 000	61 000	67 000	277 000	1 371 000
2002	858 000	88 000	98 000	205 000	1 249 000
2003	1 004 000	71 000	72 000	144 000	1 291 000
2004	969 347	65 067	66 598	154 352	1 255 364
2005	924 879	55 901	73 334	149 856	1 203 970
2006	855 618	57 650	82 025	185 097	1 180 390
2007	963 388	55 102	82 087	161 948	1 262 525
2008	972 688	56 759	81 940	163 429	1 274 816



Alpenquerender
Güterverkehr
1981–2008:
Anzahl schwere
Strassen-
Güterfahrzeuge
pro Jahr nach
Alpenübergang

Trotz leichter Zunahme des Verkehrs ist die Anzahl Stautunden 2008 gegenüber 2007 um 2,6 Prozent gesunken. Mit total 10 048 Stunden wurde der tiefste Wert seit sieben Jahren verzeichnet. Hauptursache für Staus waren Verkehrsüberlastungen, gefolgt von Unfällen und Baustellen. Die baustellenbedingten Stautunden sanken um über 40 Prozent.

STAUENTWICKLUNG AUF DEM NATIONALSTRASSENNETZ

Ergebnisse 2008

Stauursachen

Häufigster Staugrund war auch 2008 die Verkehrsüberlastung, sie verursachte drei Viertel aller Staus, dies entspricht einer Zunahme gegenüber 2007 um 379 Stunden oder 5,3 Prozent auf 7509 Stunden.

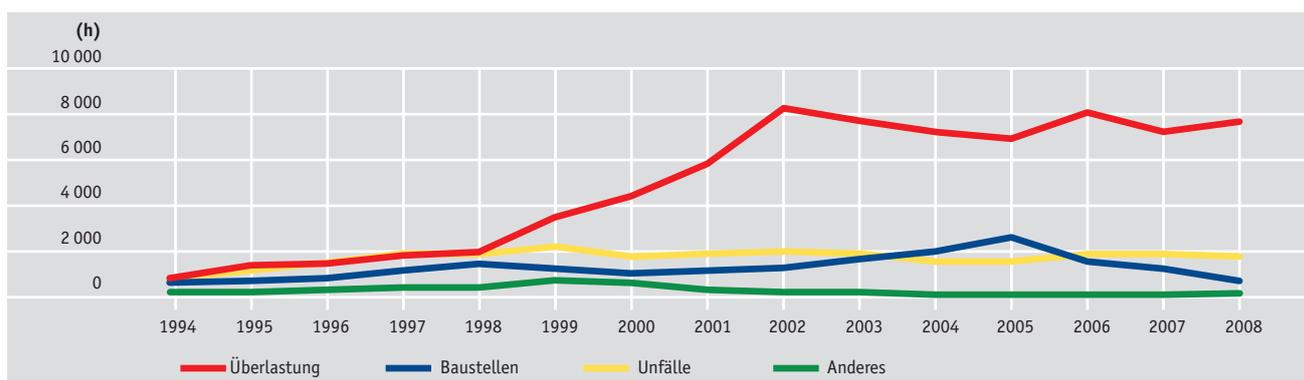
Die zweithäufigste Ursache für Staus waren erneut die Unfälle mit 1722 Stunden – 8,5 Prozent oder 159 Stunden weniger als im Vorjahr. Ihr Anteil am Gesamttotal der Stautunden hat damit geringfügig von 18 auf 17 Prozent abgenommen.

Wie bereits im Vorjahr ist bei den Stautunden infolge Baustellen ein weiterer massiver Rückgang zu verzeichnen, und zwar um 41 Prozent oder 496 Stunden von 1220 auf noch 724 Stunden im Jahr 2008. Anteilsmässig entspricht dies einer Reduktion von 12 auf 7 Prozent aller Staus. Hauptgrund für diese Abnahme ist der Abschluss der Grossbaustellen auf der A1 zwischen der Raststätte Würenlos und der Verzweigung Limmattal sowie auf der A2 im Verlauf des Jahres 2008.

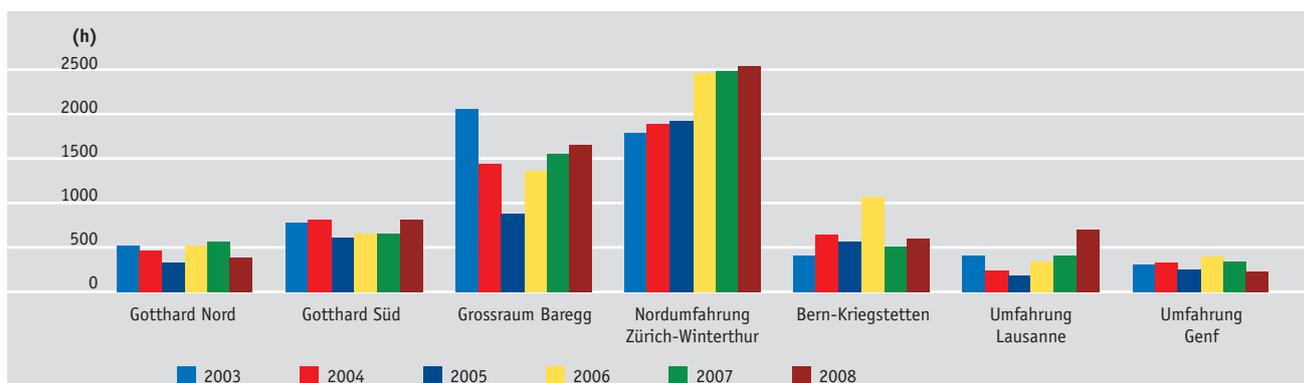
Stauschwerpunkte

Die Agglomeration Zürich bleibt der Stauschwerpunkt in der Schweiz. Die jährlichen Stautunden auf dem Abschnitt Nordumfahrung Zürich – Winterthur haben sich auf insgesamt 2794 Stunden erhöht. Damit machen die Stautunden auf diesem Abschnitt mehr als einen Viertel der Stautunden auf dem gesamten Schweizerischen Nationalstrassennetz aus. An 278 Tagen staute sich im Jahr 2008 in Zürich der Verkehr, also durchschnittlich an jedem Werktag. Auch auf den Nationalstrassen rund um die Agglomerationen Basel, Bern, Lausanne und Genf bilden sich an den Werktagen regelmässig Pendlerstaus. Die Anzahl Stautunden rund um diese Städte ist aber wesentlich kleiner als in Zürich (z.B. Stautunden Bern: 593, Lausanne: 697, Genf: 228). An den langjährigen Stauschwerpunkten haben die Stautunden gegenüber dem Vorjahr insgesamt um rund 10 Prozent zugenommen. Sie machen damit nahezu drei Viertel der gesamten Stautunden auf den Nationalstrassen aus. Die durchschnittliche Anzahl Tage mit Stau blieb mit 189 Tagen praktisch konstant.

Stautwicklung 1994–2008 auf dem gesamten Nationalstrassennetz (in Stunden)



Entwicklung der Stauschwerpunkte in Tagen mit Stau von 2003–2008



STRECKENAUSRÜSTUNG FÜR DAS KÜNFTIGE VERKEHRSMANAGEMENT

In den letzten Jahren sind in der Schweiz auf dem Nationalstrassennetz verschiedene Streckenausrüstungen für das Verkehrsmanagement geplant, realisiert und in Betrieb genommen worden. Die angestrebte Vereinheitlichung der Streckenausrüstung hat zum Ziel, mit

funktionalen und technischen Kriterien und Vorgaben ein ausgewogenes Gesamtkonzept der künftigen VM-Systeme auf dem Nationalstrassennetz zu ermöglichen.

Harmonisierung der VM-Streckenausrüstung

Damit das Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen künftig effizienter wahrgenommen werden kann, ist eine Vereinheitlichung der Verkehrsmanagementsysteme erforderlich.

Die Vereinheitlichung hat zum Ziel

- Planung, Realisierung und Betrieb von VM-Systemen einfacher und wirtschaftlicher zu machen,
- die Umsetzung der Handlungsgrundsätze bei operativen Entscheiden zu vereinfachen,
- eine einheitliche und konsistente Wahrnehmung der Massnahmen zur Verkehrsbeeinflussung zu erreichen, indem bei gleichen Situationen gleiche Anzeigen und Informationen geschaltet werden und
- die VM-Systeme aufeinander abzustimmen und so eine Vernetzung und zentrale Bedienung zu ermöglichen.

VM-Hauptfunktionen

Unter VM-Hauptfunktionen werden die vier Funktionen Information, Lenkung, Leitung und Steuerung verstanden. Die drei folgenden VM-Funktionen sind für die Festlegung der künftige Streckenausrüstung von zentraler Bedeutung:

Lenkung

Verkehrslenkung ist eine koordinierte Massnahme an Knoten und auf Strecken zur Lenkung des Verkehrs im Netz.

- Verkehrsinformation mit Empfehlungen auf Wechseltextanzeigen (WTA)
- Umleitungswegweisung auf Wechselwegweiser (WWW)

Leitung

Verkehrsleitung beinhaltet alle Massnahmen zur Leitung des Verkehrs auf einer Strecke.

- Gefahrenwarnung auf WTA auf Zufahrtsstrecke
- Gefahrenwarnung und dynamische Geschwindigkeitssignalisation mittels Verkehrsleitsystemen (VLS)
- Leitung des Verkehrs bei Baustellen, Ereignissen und Unfällen mit Fahrstreifen-Lichtsignal-Systemen (FLS)
- Standstreifenumnutzung mittels FLS und Hinweissignalen

Steuerung

Verkehrssteuerung ist die Steuerung einzelner Ströme an Knoten und an Objekten.

- Rampenbewirtschaftung entlang überlasteter Strecke mittels Lichtsignalanlagen (LSA), Wechselsignalen (WS) und FLS
- Steuerung und Dosierung von Zufahrten und Knotenpunkten mit LSA und FLS

Modernste Verkehrsmanagementsysteme
am Eingang zum Uetlibergtunnel



Definition der Ausrüstungsgrade

Mit der Richtlinie Verkehrsmanagement in der Schweiz wurde ein erster Schritt für die Harmonisierung der Streckenausrüstung geschaffen. Die Richtlinie beschreibt die verkehrstechnischen funktionalen Grundanforderungen für das Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen indem sie vier Ausrüstungsgrade unterscheidet: **Minimal, Niedrig, Mittel, Hoch.**

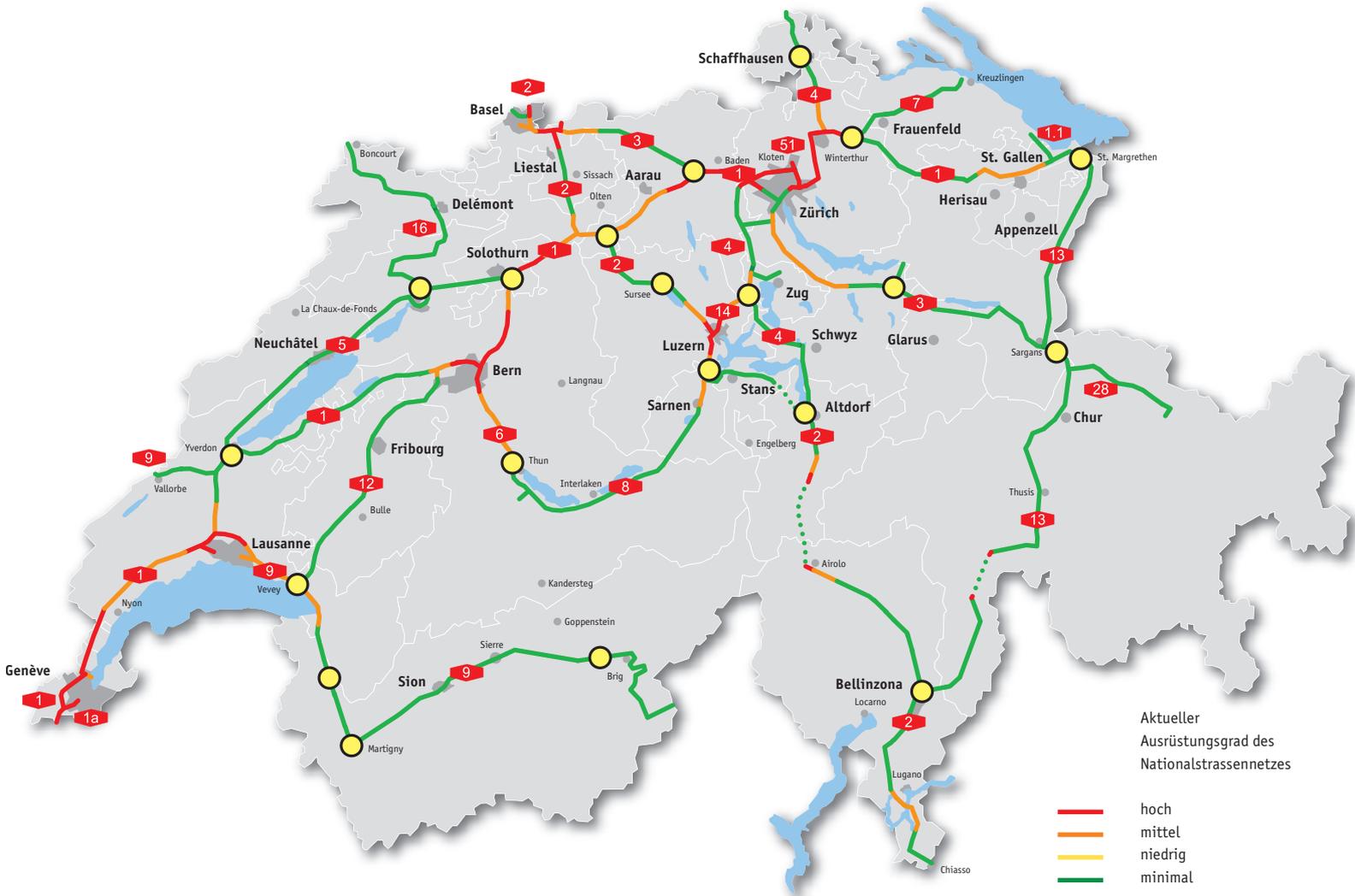
Der Ausrüstungsgrad **Minimal** deckt das gesamte Nationalstrassennetz ab. Er stellt sicher, dass die Verkehrsinformationen mit oder ohne Empfehlungen und Anordnungen an alle Verkehrsteilnehmer verbreitet werden können. Sie erfolgt via Rundfunk, RDS-TMC, etc.

Der Ausrüstungsgrad **Niedrig** ermöglicht neben den Massnahmen der Kategorie **Minimal** auch die Lenkung der Verkehrsströme an wichtigen Entscheidungspunkten im Netz. Er erfordert punktuelle WTA- und WWW-Anlagen.

Der Ausrüstungsgrad **Mittel** ermöglicht neben den Massnahmen der Kategorie **Niedrig** auch die Optimierung des Verkehrsflusses und die Warnung vor lokalen Gefahren. Er erfordert zusätzliche Anlagen zur Verkehrsbeeinflussung auf der Strecke.

Der Ausrüstungsgrad **Hoch** umfasst neben den Massnahmen der Kategorie **Mittel** weitergehende Massnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses, wie Dosierung von Ein- und Ausfahrten und die Steuerung von Sekundärknoten.

Massnahmen	Ausrüstungsgrad			
	Minimal	Niedrig	Mittel	Hoch
• Verkehrsinformationen und Empfehlungen über Rundfunk, RDS-TMC	●	●	●	●
• Verkehrsinformationen und Empfehlungen auf WTA		●	●	●
• Umleitung auf WWW			●	●
• Geschwindigkeitsharmonisierung			●	●
• Gefahrenwarnungen			●	●
• Rampenbewirtschaftung				●
• LSA zur Steuerung und Dosierung Knotenpunkte				●
• Standstreifenumnutzung				●





DIE AGGLOMERATIONS-PROGRAMME – KOORDINIERTE PLANUNG VON SIEDLUNG UND VERKEHR

Drei Viertel der Schweizer Bevölkerung leben in Städten und Agglomerationen. Die städtischen Gebiete sind wirtschaftlich und gesellschaftlich die Motoren der Schweiz. In der Folge wächst die Verkehrs- und Umweltbelastung beständig. Um dem entgegenzuwirken hat der

Bund ein Instrument für die Gesamtverkehrsplanung im Siedlungsraum geschaffen, die so genannten Agglomerationsprogramme.

Der grösste Teil der Bevölkerung wohnt und arbeitet in einer der rund 50 Agglomerationen der Schweiz. Von ihnen gehen wichtige wirtschaftliche und gesellschaftliche Impulse aus. Diese Entwicklung bringt erhöhte Verkehrs- und Umweltbelastungen, soziale Probleme und eine schwierige öffentliche Finanzlage mit sich. Diese Probleme wirken sich negativ auf die wirtschaftliche Attraktivität der Städte und die Lebensqualität ihrer Bevölkerung aus. Die Agglomerationen können nicht alle Schwierigkeiten selber lösen. Die Herausforderungen überschreiten oft ihre Möglichkeiten und Kompetenzen.

Die Agglomerationsprogramme

Die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung sind ein neuartiges Planungsinstrument des Bundes. Sie fördern und ermöglichen die umfassende Koordination von verkehrs- und siedlungsrelevanten Themen einer Agglomeration. Es sind langfristige Instrumente, die periodisch fortgeschrieben werden. Sie umfassen die vorgesehenen Massnahmen zur Siedlungsentwicklung wie auch zur Verbesserung des gesamten Verkehrssystems.

Erstellt werden die Agglomerationsprogramme durch die Kantone und Gemeinden. Sie organisieren sich dazu in Trägerschaften. Der Bund leistet seine finanziellen Beiträge an die Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs auf der Basis dieser Programme, die bestimmte Anforderungen erfüllen müssen (Grundanforderungen und Wirksamkeitskriterien). Dazu werden Vereinbarungen zwischen dem Bund und den einzelnen Trägerschaften abgeschlossen.

Der Infrastrukturfonds

Mit dem Infrastrukturfonds hat der Bund die finanzielle Basis für die Beiträge an die Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen geschaffen. In diesem Fonds sind für den Agglomerationsverkehr für die nächsten 20 Jahre 6 Milliarden Franken reserviert. Davon wurden 2,5 Milliarden Franken für dringliche Projekte bereits freigegeben (mit Baubeginn vor Ende 2008). Weitere 2,5 Milliarden Franken werden aufgrund der geprüften Agglomerationsprogramme zugesprochen, eine Milliarde wird für weitere Investitionen zurückgestellt.

Bis Ende 2007 sind 30 Agglomerationsprogramme eingereicht worden. 13 weitere sind angemeldet. Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE hat im Auftrag des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK sämtliche Programme geprüft. Gestützt darauf hat der Bundesrat im Dezember 2008 das Vernehmlassungsverfahren eröffnet. 26 Städte und Agglomerationen sollen in den Jahren 2011 bis 2014 finanzielle Unterstützung für die Verbesserung ihrer Verkehrssysteme erhalten. Der Bundesrat muss gemäss Infrastrukturgesetz dem Parlament bis Ende 2009 eine entsprechende Botschaft vorlegen.

Die Nationalstrassen übernehmen in jeder Agglomeration eine wichtige Aufgabe zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens – sowohl für den Transit- wie auch in weit stärkerer Masse für den Agglomerationsverkehr. Ihre Fertigstellung und die Beseitigung der aktuellen und zukünftigen Engpässe sind für eine umfassende Verkehrsplanung jeder Region von zentraler Bedeutung. Für die Finanzierung dieser Aufgaben stehen im Rahmen des Infrastrukturfonds ebenfalls Gelder zur Verfügung (Fertigstellung des Netzes: 8,5 Milliarden Franken, Engpassbeseitigung 5,5 Milliarden Franken). Die für die Agglomerationsprogramme bereit gestellten Mittel sind deshalb ausschliesslich für Massnahmen ausserhalb des Nationalstrassennetzes vorgesehen.

2009 treten wiederum verschiedene Änderungen des Strassenverkehrsrechts in Kraft. Sie tragen zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit bei und betreffen vor allem die technischen Anforderungen an die Fahrzeuge. Neu müssen zum Beispiel Reifen internatio-

nenal Normen entsprechen, Lastwagen mit zusätzlichen Spiegeln zur Reduktion des toten Winkels und langsame Fahrzeuge am Heck mit roten, reflektierenden Dreiecken ausgerüstet sein. Chauffeure benötigen neu einen Fähigkeitsausweis, wenn sie Personen oder Güter befördern wollen.

NEUE BESTIMMUNGEN IM STRASSENVERKEHR

Bereifung muss internationalen Normen entsprechen

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verminderung von Strassenlärm müssen die Reifen der Motorfahrzeuge ein Genehmigungs- oder ein Prüfzeichen nach internationalen Normen aufweisen. Die Reifen sind die Verbindung der Fahrzeuge mit der Strasse. Sie müssen die Kräfte, die beim Lenken, Beschleunigen und Bremsen auftreten, auf die Fahrbahn übertragen. Die internationalen Normen stellen sicher, dass nur Reifen verwendet werden, die den Ansprüchen der Verkehrssicherheit genügen. Zudem müssen Reifen für Fahrzeuge, die 80 km/h oder schneller fahren dürfen, auch hinsichtlich des Abrollgeräuschs geprüft und gekennzeichnet sein. Damit wird ein Beitrag zur weiteren Verminderung des Verkehrslärms geleistet.

Fahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 1980 erstmals in Verkehr gesetzt wurden und Motorwagen, die bauartbedingt nicht schneller als 45 km/h fahren können, sind davon ausgenommen.

Bessere Kennzeichnung der langsamen Fahrzeuge

Neu müssen alle Motorwagen, die bauartbedingt oder wegen einer Beschränkung der Behörden eine Höchstgeschwindigkeit von weniger als 80 km/h erreichen, am Heck ein entsprechendes Höchstgeschwindigkeitszeichen tragen. Bisher galt dies nur für Fahrzeuge, die ab dem 1. Oktober 2006 neu zum Verkehr zugelassen wurden. Die beschränkte Höchstgeschwindigkeit wird auch im Fahrzeugausweis eingetragen.

Zur Verbesserung der Sichtbarkeit müssen Motorfahrzeuge und Anhänger mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h mit einer Heckmarkierungstafel in Form eines roten reflektierenden Dreiecks ausgerüstet werden. Ausgenommen sind Fahrzeuge mit einer Breite von weniger als 1,30 m und Traktoren. Diese Vorschrift gilt für neu in Verkehr kommende Fahrzeuge ab dem 1. Juli 2008. Bereits vorher immatrikulierte Fahrzeuge müssen bis zum 1. Juli 2009 nachgerüstet werden.

Weitere Verminderung des «toten Winkels»

Lastwagen und schwere Sattelschlepper müssen bis spätestens 31. März 2009 mit zusätzlichen Spiegeln ausgerüstet sein: Weitwinkelspiegel sowie Anfah- oder Rampenspiegel sollen sicherstellen, dass der Chauffeur auch Verkehrsteilnehmende sehen kann, die unmittelbar neben dem Fahrzeug stehen oder fahren. Von dieser Regelung ausgenommen sind Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 2000 erstmals zugelassen wurden. Bereits ab dem 1. Juli 2008 wurden so Seitenblickspiegel Pflicht für alle Fahrzeuge, die eine Distanz von Mitte der Lenkvorrichtung bis zu den vordersten Fahrzeugteilen von mehr als drei Metern aufweisen (v.a. Baustellenfahrzeuge wie z.B. Bagger sowie Traktoren mit Zusatzgeräten). Mit all diesen Massnahmen werden die vorhandenen «toten Winkel» im Sichtfeld weiter minimiert.

Neuer Fähigkeitsausweis und Weiterbildungspflicht für die Chauffeure von Bussen und Lastwagen

Chauffeure, die Personen oder Güter transportieren, benötigen neu neben dem Führerausweis auch den entsprechenden Fähigkeitsausweis. Dies gilt für den Personentransport mit Gesellschaftswagen und Kleinbussen (Kategorie D1 oder D) und für den Gütertransport mit Lastwagen (Kategorie C1 oder C). Ausgenommen von dieser Pflicht sind Chauffeure, die unter anderem private Fahrten, Fahrten von Polizei und Feuerwehr und Probe- und Ausbildungsfahrten durchführen. Besitzer dieser Führerausweiskategorien erhalten den Fähigkeitsausweis nach absolvierter Weiterbildung prüfungsfrei. Wer nach dem 1. September 2009 das Gesuch um einen entsprechenden Lernfahr- oder Führerausweis beim Strassenverkehrsamt einreicht, muss die neue, umfang- und anforderungsreichere theoretische und praktische Prüfung ablegen. Neu sind die Chauffeure zudem zur periodischen Weiterbildung verpflichtet. Der Fähigkeitsausweis wird jeweils auf fünf Jahre befristet. Für die Verlängerung muss der Chauffeur sein Wissen und Können bei einer von den Kantonen anerkannten und beaufsichtigten Weiterbildungsstätten auffrischen. Die Kursdauer (35 Stunden innert 5 Jahren) und die Kursinhalte werden in der Chauffeurzulassungs-Verordnung vorgegeben.



MEHR SICHERHEIT AUF SCHWEIZER STRASSEN

Im Durchschnitt verliert jeden Tag ein Mensch sein Leben auf der Strasse, jährlich werden tausende schwer verletzt. Das UVEK will die Sicherheit auf der Strasse für alle Verkehrsteilnehmenden markant verbessern. Als Grundlage dient das Programm Via sicura.

Im Jahr 2008 verloren 357 Menschen ihr Leben auf Schweizer Strassen. Knapp 5000 wurden schwer verletzt. Das ist gegenüber dem Vorjahr ein erfreulicher Rückgang. Die Opferzahlen im Strassenverkehr sind aber immer noch hoch. Der Handlungsbedarf bleibt gross. Der Bundesrat hat sich zum Ziel gesetzt, die Zahl der getöteten und schwer verletzten Personen deutlich zu verringern.

Unter dem Titel Via sicura und unter der Leitung des ASTRA wurde deshalb ein neues Programm zur Strassenverkehrssicherheit erarbeitet. An diesem Prozess haben ungefähr 80 Personen aus Fachorganisationen, Vertreter von Kantons- und Gemeindebehörden sowie aus Wirtschaft und Politik mitgewirkt. Via sicura umfasst 60 Massnahmen, die eine markante Verbesserung der Sicherheit auf den Strassen bewirken sollen.

Das Ziel ist klar: Es sollen nur noch gut ausgebildete und voll fahrfähige Menschen in sicheren Fahrzeugen auf sicheren Strassen verkehren. Um dies zu erreichen, gilt es vor allem folgende Punkte zu beeinflussen:

- die Strasseninfrastruktur: zum Beispiel Sanierung der Unfallschwerpunkte, Richtungstrennung auf Strassen mittels Leitschranken
- das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden: zum Beispiel Alkoholverbot für neu Lenkende und Berufsschauffeure, Sensibilisierungskampagnen, mehr Verkehrskontrollen
- die Sicherheit der Fahrzeuge: zum Beispiel obligatorisches Fahren mit Licht auch am Tag

Das Programm Via sicura berücksichtigt nur jene Verbesserungen, welche die Zahl der Verkehrsunfälle am wirksamsten verringern. Fachleute haben jene Massnahmen ermittelt und ausgewählt, die das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Kosten und Nutzen

Via sicura wird die öffentliche Hand jährlich bis zu 300 Millionen Franken kosten. Dieser Betrag wird weitgehend durch die Einsparungen ausgeglichen, die dank der vermiedenen Unfälle realisierbar sind (Personen- und Sachschaden sowie Gerichts- und Polizeikosten).

Im November 2008 hat der Bundesrat das Handlungsprogramm Via sicura in die Vernehmlassung geschickt. Zur Diskussion standen drei Finanzierungsvarianten mit jeweils unterschiedlichem Wirkungsgrad. Die Vernehmlassung wurde am 15. März 2009 abgeschlossen und wird nun ausgewertet. Die Massnahmen sollen ab 2013 umgesetzt werden.



Massenkarambolage auf der A1 bei Zürich



MARKANTE MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT

Entwicklung der Tempolimiten auf Schweizer Strassen

Innerorts:

1959	60 km/h definitiv
1980	50 km/h versuchsweise
1984	50 km/h definitiv
2002	Begegnungszonen (20 km/h) neu und Tempo-30-Zonen vereinfacht

Ausserorts:

vor 1973	Keine Beschränkung
1973	100 km/h provisorisch
1977	100 km/h definitiv
1985	80 km/h versuchsweise
1989	80 km/h definitiv (Volksabstimmung vom 26. November 1989)

Autobahnen:

vor 1973	Keine Beschränkung
1973	100 km/h vorübergehend (Ölkrise)
1974	130 km/h provisorisch
1977	130 km/h definitiv
1985	120 km/h versuchsweise
1989	120 km/h definitiv (Volksabstimmung vom 26. November 1989)

Gurtenobligatorium

1981	Gurtentragpflicht vorne PW
1994	Gurtentragpflicht hinten PW
2006	Gurtentragpflicht für alle mit Gurten ausgerüsteten Fahrzeuge

Helmttragungspflicht

1981	Motorräder
1990	Motorfahrräder
2006	Trikes und Quads

Ausbildung

1991	Obligatorischer Verkehrskundeunterricht und erweiterte Theorieprüfung
2005	Zweiphasen-Ausbildung verbunden mit dem Führerausweis auf Probe für Neulenkende
2009	Fähigkeitsausweis für Berufschaffende, verbunden mit umfang- und anforderungsreicherer Führerprüfung und Pflicht zur obligatorischen Weiterbildung

Fahrfähigkeit

2005	Senkung des Grenzwerts auf 0,5 Promille Alkoholkonzentration im Blut
2005	Nulltoleranz gegenüber Fahren unter Drogen
2005	Verschärfte Administrativmassnahmen und Kaskadensystem für Wiederholungstäter

Fahrzeugsicherheit

1971	Sicherheitsgurten auf Vordersitzen von Personenwagen
1971	Rückspiegel an Motorwagen und Motorrädern
1971/72	Zweikreisbremsen an allen Motorwagen
1976	Dreipunkt-Sicherheitsgurten auf Vordersitzen von Personenwagen, Lieferwagen und Kleinbussen
1978	Verbundsicherheitsglas-Windschutzscheiben an leichten Motorwagen
1978	Schutzbügel für landwirtschaftliche Traktoren und Motorwagen
1981	Sicherheitsgurten auf Rücksitzen von Personenwagen
1985	Betriebsbremsen für landwirtschaftliche Anhänger
1993	Lichter und Blinker an landwirtschaftlichen Anhängern
1993	Rückspiegel für Motorfahrräder
1994	Seitliche Schutzvorrichtung für neue schwere Sachtransportfahrzeuge
1995	Automatische Blockierverhinderer (ABS) bei schweren Motorwagen
1995	Strengere Anforderungen an gefährliche Teile wie Frontschutzbügel, Verzierungen usw.
1995	Hinterer Unterfahrschutz an schweren Motorwagen und ihren Anhängern
1996	Geschwindigkeitsbegrenzer bei neuen schweren Motorwagen
1998	Nachrüstung von Geschwindigkeitsbegrenzern bei schweren Motorwagen
1998	Zusätzlichen Rückspiegel zur Reduzierung des toten Winkels an Lastwagen
1999	Sicherheitsgurten auf Rücksitzen von Lieferwagen sowie auf Sitzen von Lastwagen und Gesellschaftswagen
2001	Sicherheitsgurten auf Rücksitzen von Kleinbussen
2003	Zusätzliche Rückspiegel an Lastwagen zur Reduzierung des toten Winkels
2003	Feuerlöscher-Ausrüstungspflicht für schwere Lastwagen
2003	Vorderer Unterfahrschutz für Lastwagen
2005	Frontgestaltung bei leichten Motorwagen (Fussgängerschutz)
2006	Sicherheitsgurten für Längsbänke und Plätze für Kinder bei neu in den Verkehr kommenden Fahrzeugen
2006	Einführung Digitaler Fahrtschreiber
2007	Vorschriften zum Schutz der Insassen bei Front- und Seitenaufprall
2007	Zusätzliche Rückspiegel an Lastwagen zur Reduzierung des toten Winkels
2008	Verbot von Längsbänken bei neu in den Verkehr kommenden Fahrzeugen
2008	Heckmarkierungstafeln für langsame Fahrzeuge und Umrissmarkierungen für Lastwagen
2008	Zusätzliche Rückspiegel an Lastwagen zur Reduzierung des toten Winkels sowie Seitenblickspiegel für Fahrzeuge mit grossem vorderen Überhang
2010	Rückwirkende Anwendung der EG-Vorschriften für Frontschutzbügel
2010	Nachrüstplicht von Sicherheitsgurten bei bestehenden Längsbänken und Plätzen für Kinder



ANZAHL AUSWEISENTZÜGE 2008 LEICHT GESTIEGEN

Auf Schweizer Strassen mussten 2008 etwas mehr Fahrzeuglenkerinnen und -lenker ihren Führerausweis abgeben als 2007. Das zeigen die Zahlen aus dem Administrativmassnahmenregister (ADMAS) des Bundesamts für Strassen (ASTRA). Deutlich gesunken ist die Zahl der

Entzüge wegen Fahrens unter dem Einfluss von Medikamenten oder Drogen; ein leichter Rückgang ist bei Alkoholdelikten festzustellen.

	Anzahl Fälle im Jahr 2007	Anzahl Fälle im Jahr 2008	Veränderung in % zum Vorjahr
Massnahmen gegenüber Motorfahrzeugführern:			
Verwarnung Inhaber von Lernfahrausweisen	285	227	-20,3 %
Verwarnung Inhaber von Führerausweisen	48464	47543	-1,9 %
Entzug des Lernfahrausweises	2683	2650	-1,2 %
Entzug des Führerausweises	72051	74326	3,1 %
Verweigerung eines Lernfahr- oder Führerausweises	3578	3187	-10,9 %
Aberkennung eines ausländischen Führerausweises	17468	17359	-0,6 %
Verkehrsunterricht	3273	3305	0,9 %
Neue Führerprüfung	1459	1717	17,6 %
Verkehrspsychologische Untersuchung	1106	1499	35,5 %
Besondere Auflagen	3042	3183	4,6 %
Folgende Gründe, manchmal auch kumuliert, führten zu Führerausweisentzügen:			
Missachten von Geschwindigkeitsvorschriften	31678	33238	4,9 %
Angetrunkenheit ($\geq 0,80$ ‰)	19133	18902	-1,2 %
Unaufmerksamkeit	7907	8506	7,5 %
Missachten des Vortritts	3689	3755	1,7 %
Nichtbeachten von Signalen	1603	1616	0,8 %
Unzulässiges Überholen	1869	1837	-1,7 %
Andere Fahrfehler	5324	5117	-3,8 %
Trunksucht	1059	1102	4,0 %
Einfluss von Medikamenten oder Drogen	2049	1877	-8,3 %
Drogensucht	1804	1976	9,5 %
Krankheit oder Gebrechen	2552	2555	0,1 %
Übrige Gründe	15046	15705	4,3 %
Dauer der Ausweisentzüge:			
1 Monat	28468	29774	4,5 %
2 Monate	2920	2764	-5,3 %
3 Monate	18695	18685	-0,0 %
4–6 Monate	11025	11021	-0,0 %
7–12 Monate	2829	3048	7,7 %
Mehr als 12 Monate	1594	1790	12,2 %
Unbefristet	9949	10947	10,0 %
Dauernd	30	32	6,6 %

	Anzahl Fälle im Jahr 2007	Anzahl Fälle im Jahr 2008	Veränderung in % zum Vorjahr
Alter der betroffenen Personen:			
Unter 20 Jahren	3533	3348	-5,2 %
20–24 Jahre	13866	13870	0,0 %
25–29 Jahre	10902	11255	3,2 %
30–34 Jahre	8353	8603	2,9 %
35–39 Jahre	8141	8251	1,3 %
40–49 Jahre	14755	15476	4,8 %
50–59 Jahre	8498	9201	8,2 %
60–69 Jahre	4209	4563	8,4 %
70 Jahre und älter	3253	3494	7,4 %
Die Verweigerung von Lernfahr- oder Führerausweisen sowie der Entzug von Lernfahrausweisen beruhte auf folgenden Gründen:			
Lernfahrt ohne Begleitperson	423	384	-9,2 %
Fahrfehler	1747	1848	5,7 %
Angetrunkenheit	871	828	-4,9 %
Fahren ohne Ausweis	3320	2972	-10,4 %
Nichtbestehen der Prüfung	350	263	-24,8 %
Fahren trotz Entzug	117	142	21,3 %
Entwendung zum Gebrauch	518	561	8,3 %
Krankheit oder Gebrechen	70	76	8,5 %
Übrige Gründe	1228	1241	1,0 %
Verwarnungen / Gründe:			
Geschwindigkeit	35716	36729	2,8 %
Unaufmerksamkeit	4821	4559	-5,4 %
Missachten des Vortritts	3140	2901	-7,6 %
Nichtbetriebsberechtigtes Fahrzeug	1063	1059	-0,3 %
Nichtbeachten von Signalen	596	492	-17,4 %
Überholen	297	231	-22,2 %
Übrige Gründe	5335	4861	-8,8 %
Angetrunkenheit ($\geq 0,50$ – $0,79$ ‰)	6442	6291	-2,3 %

INVERKEHRSSETZUNG NEUER STRASSENFAHRZEUGE UND TECHNISCHE DETAILS ZU DEN NEUEN PERSONENWAGEN 2000–2008

In Verkehr gesetzte neue Strassenfahrzeuge in der Schweiz

Jahr	2000	2005	2006	2007	2008	Veränderung 07/08 (%)
Total Fahrzeuge	417 942	356 688	369 802	387 895	395 907	2,1
Total Motorfahrzeuge	401 105	338 615	350 659	368 987	376 596	2,1
Personenwagen	314 482	260 682	269 748	283 972	287 971	1,4
Personentransportfahrzeuge	2 434	2 785	2 679	2 637	3 224	22,3
Sachentransportfahrzeuge	26 687	23 535	26 252	28 055	29 706	5,9
Landwirtschaftsfahrzeuge	3 943	3 371	3 074	3 034	3 227	6,4
Industriefahrzeuge	2 747	3 012	3 241	3 351	3 694	10,2
Motorräder	50 812	45 230	45 665	47 938	48 774	1,7
Total Anhänger	16 837	18 073	19 143	18 908	19 311	2,1

Quelle: Bundesamt für Strassen (ASTRA); Eidgenössische Fahrzeugkontrolle (MOFIS)

Technische Details zu den neuen Personenwagen

Jahr	2000	2005	2006	2007	2008
Total	314 482	260 682	269 748	283 972	287 971
Antrieb					
4x4	54 742	56 934	67 022	73 700	71 722
Heck	34 635	21 719	19 840	21 929	22 288
Front	225 105	181 967	182 835	188 297	193 942
andere		62	51	46	19
Getriebe					
automatisch	81 916	74 872	73 889	73 703	69 641
mechanisch	232 566	185 081	193 841	204 336	209 896
hydrostatisch		46	39	56	34
andere		683	1 979	5 877	8 400
Karosserie					
Limousine	227 171	192 290	197 913	202 321	200 399
Stationswagen	75 673	57 750	60 602	68 861	76 502
Cabriolet	11 638	10 642	11 233	12 790	11 070
Treibstoff					
Benzin	285 407	185 120	185 807	185 055	189 151
Benzin-elektrisch (hybrid)			1 271	3 220	3 091
Diesel	28 983	74 114	80 857	92 333	93 366
andere (z.B. Gas)	92	1 448	1 813	3 364	2 363
Hubraum in cm ³					
weniger als 1000	12 413	5 047	8 015	9 503	10 160
1000 – 1399	53 275	44 933	46 635	49 584	60 689
1400 – 1799	85 039	60 494	58 533	65 298	69 945
1800 – 1999	86 388	81 026	82 328	88 486	84 019
2000 – 2499	36 459	30 053	30 287	26 609	24 010
2500 – 2999	22 535	21 282	24 216	25 339	23 804
3000 und mehr	18 309	17 834	19 725	19 134	15 320
Elektrisch	64	13	9	19	24

Quelle: Bundesamt für Statistik BFS



DETAILS ZUM FAHRZEUGBESTAND IN DER SCHWEIZ AM 30.9.2008

	Motorfahrzeuge							Anhänger
	Total Motorfahrzeuge	Personenwagen	Personen-transportfahrzeuge	Sachen-transportfahrzeuge	Landwirt-schafts-fahrzeuge	Industrie-fahrzeuge	Motor-räder	
Total	5 245 145	3 989 811	48 536	326 232	188 218	55 808	636 540	356 582
Genferseeregion	972 014	754 417	9 475	55 229	23 938	9 031	119 924	54 691
Waadt	456 545	361 110	4 652	24 911	13 707	3 697	48 468	25 399
Wallis	230 172	175 605	2 266	14 883	8 711	3 718	24 989	21 144
Genf	285 297	217 702	2 557	15 435	1 520	1 616	46 467	8 148
Espace Mittelland	1 208 787	896 693	12 269	74 494	61 729	13 991	149 611	99 439
Bern	681 496	487 023	7 699	44 357	40 088	9 073	93 256	59 719
Freiburg	189 999	147 724	1 322	11 150	9 683	1 663	18 457	15 805
Solothurn	176 520	135 941	1 448	10 683	5 203	1 590	21 655	11 845
Neuenburg	110 628	88 117	1 362	5 490	3 158	1 043	11 458	6 612
Jura	50 144	37 888	438	2 814	3 597	622	4 785	5 458
Nordwestschweiz	683 106	528 810	5 489	45 492	16 954	5 525	80 836	45 574
Basel-Stadt	83 478	65 319	681	7 682	173	662	8 961	4 312
Basel-Landschaft	174 910	136 417	1 265	11 127	3 710	1 362	21 029	10 124
Aargau	424 718	327 074	3 543	26 683	13 071	3 501	50 846	31 138
Zürich	843 134	665 751	7 772	51 925	15 627	8 089	93 970	42 161
Ostschweiz	760 441	561 657	7 042	49 181	41 573	11 503	89 485	67 468
Glarus	25 535	18 965	215	1 798	1 396	529	2 632	2 565
Schaffhausen	53 609	39 711	561	3 268	2 759	609	6 701	5 118
Appenzell A. Rh.	37 724	27 631	321	1 859	2 346	513	5 054	3 190
Appenzell I. Rh.	11 216	7 731	68	671	1 125	201	1 420	1 046
St. Gallen	309 787	232 637	2 778	19 624	14 067	3 937	36 744	24 106
Graubünden	137 001	97 940	1 513	10 151	9 702	3 393	14 302	14 656
Thurgau	185 569	137 042	1 586	11 810	10 178	2 321	22 632	16 787
Zentralschweiz	510 546	382 235	4 465	31 849	24 676	5 362	61 959	36 071
Luzern	243 692	178 789	2 153	15 665	13 364	2 215	31 506	18 046
Uri	22 393	16 331	240	1 274	1 206	430	2 912	2 095
Schwyz	107 815	81 805	826	6 516	5 007	1 291	12 370	7 268
Obwalden	25 488	17 932	256	1 651	1 954	397	3 298	2 657
Nidwalden	29 674	22 415	254	1 442	1 289	289	3 985	1 816
Zug	81 484	64 963	736	5 301	1 856	740	7 888	4 189
Tessin	266 785	200 122	2 020	17 998	3 711	2 185	40 749	11 059
Bund	332	126	4	64	10	122	6	119

Statistisch gesehen teilen sich in der Schweiz etwas weniger als zwei Menschen einen Personenwagen. Mit diesem Motorisierungsgrad liegt die Schweiz im europäischen Umfeld im vorderen Drittel. Doch auch innerhalb der Schweiz zeigen sich Unterschiede: Im Tessin ist die

Personenwagendichte mit Abstand am höchsten, am niedrigsten in der Nordwestschweiz. In der Genferseeregion sinkt der Motorisierungsgrad seit 2004 entgegen dem gesamtschweizerischen Trend.

MOTORISIERUNGSGRAD IN EUROPA UND DER SCHWEIZ

Personenwagen pro 1000 Einwohner		2004	1990
1	Liechtenstein	692	594
2	Luxemburg	659	477
3	Island	599	468
4	Italien	581	483
5	Portugal	572	258
6	Deutschland	546	445
7	Malta	525	298
8	Schweiz	519*	442
9	Österreich	501	388
10	Frankreich	491	414
11	Belgien	467	387
12	Vereinigtes Königreich	463	359
13	Schweden	456	419
14	Slowenien	456	289
15	Spanien	454	309
16	Finnland	448	388
17	Zypern	448	304
18	Niederlande	429	367
19	Norwegen	429	380
20	Irland	385	226
21	Litauen	384	133
22	Tschechische Republik	373	234
23	Dänemark	354	309
24	Estonien	350	154
25	Griechenland	348	170
26	Polen	314	138
27	Lettland	297	106
28	Ungarn	280	187
29	Slowakei	222	166

*Stand 2007
Quelle: Eurostat/BFS

Personenwagen pro 1000 Einwohner nach Grossregion der Schweiz

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Schweiz	492	498	504	507	511	515	516	519
Tessin	592	598	601	595	598	600	602	607
Genferseeregion	528	534	537	537	538	536	531	530
Zentralschweiz	486	495	503	507	513	517	513	522
Espace Mittelland	476	484	492	497	502	505	512	514
Ostschweiz	469	476	486	492	505	502	508	512
Zürich	483	488	491	490	495	504	504	510
Nordwestschweiz	474	480	486	492	496	500	501	503

STRASSENVERKEHRS-
ÄMTER

- AG Strassenverkehrsamt Kanton Aargau**
Postfach
5001 Aarau
Tel. 062 886 23 23
Fax 062 886 22 00
strassenverkehrsamt@ag.ch
www.ag.ch/
strassenverkehrsamt
- AI Strassenverkehrsamt Kanton 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 Kanton 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 Kanton 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 Kanton Basel-Landschaft**
Ergolzstrasse 1
4414 Füllinsdorf
Tel. 061 906 77 77
Fax 061 906 77 70
www.mfk.bl.ch
- BS Motorfahrzeugkontrolle Kanton Baselstadt**
Clarastrasse 38
4005 Basel
Tel. 061 267 82 00
Fax 061 267 82 17
info.mfkbs@sid.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**
Rte 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/xml_1/
internet/de/application/
d679/f727.cfm
- GR Strassenverkehrsamt Kanton 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**
Rue de l'Avenir 2
2800 Delémont
Tel. 032 420 71 20
Fax 032 420 71 21
ovj@jura.ch
www.jura.ch/ovj
- LU Strassenverkehrsamt Kanton Luzern**
Postfach 162
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 Obwalden & Nidwalden**
Kreuzstrasse 2
6371 Stans
Tel. 041 618 41 41
Fax 041 618 41 87
info@vsz.ch
www.vsz.ch
- OW Verkehrssicherheitszentrum Obwalden & Nidwalden**
Kreuzstrasse 2, 6371 Stans
Tel. 041 666 66 00
Fax 041 666 66 20
info@vsz.ch
www.vsz.ch/
- SG Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt Kanton St. Gallen**
Oberer Graben 32
9001 St. Gallen
Tel. 071 229 36 57
Fax 071 229 39 98
info@stva.sg.ch
www.stva.sg.ch
- SH Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt Kanton 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**
Postfach 3214
6431 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 02 11
Fax 052 724 02 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 Schifffahrt 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**
Av. de France 71
1950 Sion
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/
sicherheitsdirektion/
strassenverkehrsamt
- 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



KANTONSPOLIZEIEN

AG Polizeikommando
Tellstrasse 85
5004 Aarau
Tel. 062 835 81 81
Tel. 062 935 82 96

AI Kantonspolizei des Kantons Appenzell I.Rh.
Unteres Ziel 20
9050 Appenzell
Tel. 071/788 97 00
Fax 071/788 95 08
info@kapo.ai.ch

AR Polizeikommando 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
Nordring 30
Postfach 3001
3013 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
pr@pol.bl.ch

BS Kantonspolizei Basel-Stadt
Zentrale
4051 Basel
Tel. 061 267 71 11
infopolizei@sid.bs.ch

FR Police cantonale fribourgeoise
Place Notre-Dame 2
1700 Fribourg
Tél. 026 305 17 17

GE Police Cantonale de Genève
Case postale 236
1211 Genève GE 8
Tél.: 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
7001 Chur
Tel. 081 257 71 11
Fax 081 286 79 01
polizia-grischuna@kapo.ch

JU Police cantonale jurassienne
Rue du
24-Septembre 2
2800 Delémont
Tél. 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.cantonale@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
6430 Schwyz
Tel. 041 819 29 29
Fax 041 811 62 63

TG Kantonspolizei Thurgau
Zürcherstrasse 325
8500 Frauenfeld
Tel. 052 728 28 28
Fax 052 728 28 29
info@kapo.tg.ch

TI Polizia cantonale
Vle 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

VD Police cantonale vaudoise
Rte de la Blécherette 101
1014 Lausanne
Tél. 021 644 44 44
Fax 021 644 81 56
info.police@vd.ch

VS Police cantonale
Avenue de France 69
1950 Sion
Tél. 027 326 56 56
Fax 027 606 56 66
info@police.vs.ch

ZG Zuger Polizei
An der Aa 4
6301 Zug
Tel. 041 728 41 41
Fax 041 728 41 79
info@polizei.zg.ch

ZH Kantonspolizei Zürich
Postfach
8021 Zürich
Tél. 044 247 22 11
info@kapo.zh.ch



ADRESSEN DES ASTRA

Hauptsitz:

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

Postadresse
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 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
CH-1470 Estavayer-le-Lac
Telefon: 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
CH-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)
CH-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
CH-8404 Winterthur
Telefon: 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
CH-6500 Bellinzona
Telefon: 091 820 68 11
Fax: 091 / 820 68 90
bellinzona@astra.admin.ch

Internet:

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

