



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

STRATEGISCHE AUSRICHTUNG

Vision, Mission, Leitsätze
und Ziele

Dezember 2016

Unsere Strategie: eine Übersicht

Die Strategie bietet eine amtspolitische Orientierungshilfe für das Erreichen der langfristigen Ziele und dient den Mitarbeitenden dazu, ganzheitlich sowie zukunftsorientiert agieren zu können. Sie ergänzt die politischen Vorgaben und übergeordneten Strategien (z.B. UVEK-Strategie, Leitbild Mobilität, personalpolitische Sollvorgaben des Bundesrates, Leitlinien und Ziele für das Ressourcen- und Umweltmanagement der Bundesverwaltung).

Unter Strategie versteht man die grundsätzliche Verhaltensweise zur Verwirklichung der langfristigen Ziele. Es ist daher notwendig, vor der eigentlichen Festlegung der strategischen Massnahmen die übergeordneten Grundsätze zu definieren. Diese sind im vorliegenden Dokument beschrieben:

Vision: Wie wir die Zukunft (2040) sehen

Die Vision enthält das Zukunftsbild 2040, an dem das ASTRA seine zukünftigen, strategischen Entscheidungen ausrichtet. Dabei gilt es zu beachten, dass es sich hierbei um eine Stossrichtung handelt, die zur Festlegung der Strategieinhalte dient und nicht dem Anspruch der Vollständigkeit sowie der absoluten Richtigkeit Rechnung tragen muss.



Mission: Wofür wir stehen

Mit der Mission legt das ASTRA amtsintern und nach aussen sein Verständnis des Amtsauftrags, sein Selbstverständnis als Institution, seine Kundenorientierung und seine Vorstellungen zur internen Zusammenarbeit vor. Die Mission dient Mitarbeitenden und Kunden als Orientierung darüber, wofür das ASTRA steht.

Leitbild: Wonach wir uns richten

Die strategischen Leitsätze des ASTRA geben grundsätzliche und übergeordnete Zielsetzungen des Amtes zum Individualverkehr, zum Schweizer Verkehrssystem im Allgemeinen und zur Nationalstrasse im Speziellen vor.

Ziele: Was wir bis 2030 erreicht haben möchten

Die Ziele für die einzelnen Themenbereiche legen fest, was das ASTRA bis ins Jahr 2030 erreicht haben möchte. Die Ziele basieren auf der Vision 2040 und stellen sicher, dass die formulierte Stossrichtung berücksichtigt wird. Dieser Zielzustand soll nicht dem IST-Zustand entsprechen, sondern für das Amt und die Mitarbeitenden eine Herausforderung darstellen.

Die zwei Perspektiven

Unsere Strategie berücksichtigt zwei Perspektiven:

Die **Individualverkehrs- und Strassenperspektive** umfasst alle Aspekte, die in Zusammenhang mit der technischen Umsetzung der ASTRA-Aufgaben stehen.

Zur **Amtsperspektive** gehören Aspekte in Zusammenhang mit der Ausrichtung und Aufstellung des ASTRA sowohl gegen innen als auch gegen aussen.



Unsere Vision 2040 (1)

„Neues“ Verkehrssystem

Bis in das Jahr 2040 haben technologische und gesellschaftliche Entwicklungen das Verkehrssystem grundlegend beeinflusst.

Weit verbreitetes Car-Sharing und -Pooling

Die emotionale Bedeutung des Autobesitzes und die Bindung an das eigene Auto haben gegenüber heute abgenommen. Die Bereitschaft, das eigene Fahrzeug mit anderen zu teilen, resp. ein Sharing-Fahrzeug zu nutzen, ist insbesondere bei der jüngeren Generation weit verbreitet. Die Sharing-Bereitschaft hängt jedoch von verschiedenen Parametern ab und gilt nicht für alle Nutzungsarten und Gesellschaftsschichten in gleichem Masse. D.h. die breite Masse wird weiterhin das Bedürfnis haben, für gewisse Reisen / Nutzungsarten ein Fahrzeug alleine nutzen zu können.

Verkehrsmittelwahl teilweise delegiert

Im Privatverkehr gilt diese differenzierte Ausgangslage auch für die Verkehrsmittelwahl: Zwar wird ein Teil der Bevölkerung seine Verkehrsmittelwahl in Zukunft komplett an ein „übergeordnetes System“ delegieren. Für bestimmte Wegearten werden die Privatpersonen aber auch weiterhin klare Präferenzen zu Gunsten eines spezifischen Verkehrsmittels haben.

Hohe Produktivität und- verlässliche Reisezeiten im Schwer- und Gewerbeverkehr

Dies gilt in einem ähnlichen Ausmass auch für den Schwer- und Gewerbeverkehr, der massgeblich auf der Strasse stattfindet und auf Technologien / Infrastrukturen (strassen- und fahrzeugseitig) zurückgreifen kann, die ihm zuverlässige Lieferzeiten und eine hohe Produktivität gewährleisten. In den Agglomerationen spielt der Langsamverkehr eine starke Rolle.

Vollautomatisierte Fahrzeuge weit verbreitet

Vollautomatisierte Fahrzeuge sind im Personen- und Güterverkehr weit verbreitet. Es verkehren jedoch auch weiterhin steuerbare Fahrzeuge auf dem Strassennetz. In Bezug auf die Strassennutzung bestehen räumliche und zeitliche Unterschiede: Während auf gewissen Strassenabschnitten und zu gewissen Zeiten nur vollautomatisierte Fahrzeuge erlaubt sind, verkehren auf anderen Fahrzeuge mit und ohne Steuerrad. Auch bestehen Strassenabschnitte, auf denen steuerbare Fahrzeuge nur zu gewissen Zeiten zugelassen sind. Im Zentrum steht die möglichst effiziente und nachhaltige Abwicklung der weiterhin steigenden Mobilitätsbedürfnisse. Um dieses Ziel zu erreichen, bewirtschaftet die öffentliche Hand aktiv die Benutzung der staatlichen Infrastrukturen nach den Grundsätzen von Angebot und Nachfrage mit dem Ziel, den Nutzern der Nationalstrasse die von ihnen verursachten Kosten schrittweise vollumfänglich anzulasten.

Vernetztes und effizientes Gesamtverkehrssystem

Funktional ist die Nationalstrasse wesentlicher Teil eines zunehmend verschmolzenen Gesamtverkehrssystems. Synergien zwischen den einzelnen Verkehrsträgern sind konsequent genutzt und die Grenzen zwischen Individualverkehr und kollektivem Verkehr sind fließend. Die Effizienz des Gesamtverkehrssystems steht im Vordergrund, d.h. Entscheide zu Ausbauten und Investitionen sowie zur Nutzung der bestehenden Angebote erfolgen weitgehend unter Berücksichtigung des gesamtverkehrlichen Nutzens.

Unsere Vision 2040 (2)

Der motorisierte Verkehr ist gegenüber 2016 sicherer und umweltfreundlicher. Die Anzahl Unfälle, die Schadstoff- und die Lärmemissionen, der Flächenbedarf sowie der Energieverbrauch pro gefahrenem Kilometer haben markant abgenommen. Die früheren Nachteile und das negative Image der motorisierten Fahrzeuge existieren nicht mehr. Es gibt aus umwelt- und sicherheitstechnischer Sicht kaum noch Argumente, auf das Fahren von vollautomatisierten Fahrzeugen zu verzichten.

Umweltfreundlicher und sicherer motorisierter Verkehr

Die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur erfolgt vermehrt benutzergerecht. Die im 2017 vom Volk beschlossenen Finanzierungsmechanismen sind weiterentwickelt und der neuen Ausgangslage angepasst worden.

Mischfinanzierung in Kraft

Die Erhaltung und die Weiterentwicklung der Nationalstrasseninfrastruktur sind weiterhin Kerngeschäfte des ASTRA. Daneben hat das ASTRA sein Aufgabengebiet den geänderten Rahmenbedingungen angepasst. Es richtet sein Augenmerk auf die erwünschten Auswirkungen der sich insbesondere in den Bereichen der Informations- und Kommunikations- sowie der Fahrzeugtechnologien rasch wandelnden Entwicklungen sowie auf Massnahmen, die diese bedürfnisgerecht unterstützen. Dabei arbeitet das ASTRA eng mit allen involvierten Stellen (Industrie, Hochschulen, Mobilitätsanbieter, etc.) zusammen. Ziel des ASTRA ist es, einerseits die für die Nutzung neuer Technologien notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen und andererseits die Nationalstrasseninfrastruktur so auszurüsten, dass eine Vernetzung zwischen den Verkehrsträgern und -mitteln unterstützt wird. Das bedeutet, dass das ASTRA im benötigten Umfang eine digitale Infrastruktur entweder bereitstellt, betreibt oder benutzt sowie Daten zur Infrastruktur und zum Verkehrsaufkommen generiert und zur Verfügung stellt. Daneben nimmt es die Position des „Enablers“ für die Realisierung neuer Technologien wahr. Im Weiteren legt es die rechtlichen Rahmenbedingungen fest, nimmt die Rolle eines Regulators ein und gewährleistet die fließend gewordenen Schnittstellen zwischen den verschiedenen Bundesämtern. Das ASTRA sieht sich jedoch nicht als „zentraler Steuerer“ des Verkehrssystems und entwickelt folglich dafür auch keine erforderlichen Instrumente.

ASTRA als Ermöglicher neuer Technologien und Betreiber digitaler Infrastruktur

Die Organisationsstruktur des ASTRA ist flexibel, d.h. sie wird regelmässig hinterfragt und gegebenenfalls angepasst. Die hoch qualifizierten Mitarbeitenden werden dort eingesetzt, wo Bedarf besteht. Der Fokus liegt auf einer Ausrichtung nach den aktuellen und den zukünftigen Erfordernissen sowie auf einer möglichst guten, effizienten und effektiven Produkteherstellung. Von den Mitarbeitenden wird Offenheit gegenüber Weiterbildungen, Anpassungen im Stellenbeschrieb und der organisatorischen Zuteilung erwartet. Das ASTRA ist offen gegenüber grundlegenden Anpassungen wie der Abtretung einzelner Aufgabenbereiche an andere / neue Organisationseinheiten oder der Übernahme neuer Verantwortlichkeiten. Allenfalls sind solche grundlegenden Strukturanpassungen bereits erfolgt.

Flexible Amtsstruktur

Unsere Mission

- 1 Wir sind das führende Kompetenzzentrum der Schweiz für den Strassenverkehr und stellen uns in den Dienst der Volkswirtschaft.
- 2 Als Eigentümer-Vertreter stellen wir ein verfügbares, leistungsfähiges, sicheres und umweltverträgliches Nationalstrassensystem sicher.
- 3 Wir gestalten proaktiv die rechtlichen Grundlagen zur Nutzung der Strasse durch Mensch und Fahrzeug.
- 4 Wir spielen eine aktive Rolle bei der Gestaltung und der Umsetzung der Verkehrspolitik des Bundes und leisten einen Beitrag zur Erreichung der übergeordneten Ziele der Strategie des UVEK, der Verlagerungspolitik sowie der Energie-, Klima- und Raumpolitik.
- 5 Wir ermöglichen eine zunehmende Vernetzung der Verkehrsträger und erschliessen die Potenziale der technologischen Entwicklungen mit dem Ziel einer effizienten Nutzung des Verkehrssystems.
- 6 Wir schaffen die Voraussetzung für eine ausreichende und zunehmend verursachergerechte Finanzierung des Nationalstrassensystems und setzen die verfügbaren Mittel sparsam und wirtschaftlich ein.
- 7 Wir generieren, nutzen und vergeben Daten und stellen qualitativ hochstehende Informationen zu unseren Produkten zur Verfügung.
- 8 Wir handeln verlässlich, transparent, effizient und kundenorientiert.

Unsere Leitsätze

- 1 Das Nationalstrassensystem ist verfügbar, leistungsfähig, umweltverträglich und langfristig verursachergerecht finanziert.
- 2 Die Strasse ist für alle (Mensch und Fahrzeuge) zugänglich und sicher.
- 3 Die Verkehrssysteme sind umfassend vernetzt und nutzen konsequent die Potenziale neuer Technologien und Geschäftsmodelle in der Mobilität.
- 4 Die Nationalstrasse nimmt innerhalb des vernetzten Gesamtverkehrssystems eine tragende Rolle ein.
- 5 Die Mobilitätsangebote auf der Strasse sind optimal auf die Bedürfnisse der Nutzer ausgerichtet.
- 6 Das Nationalstrassensystem und die Mobilitätsangebote auf den Strassen unterstützen die erwünschte wirtschaftliche und räumliche Entwicklung der Schweiz und tragen die von ihnen verursachten Kosten grösstenteils selber.
- 7 Die digitale Infrastruktur steht im benötigten Umfang zur Verfügung.
- 8 Das ASTRA ist ein attraktiver Arbeitgeber, der auf motivierte, flexible und kompetente Mitarbeitende zählen kann.

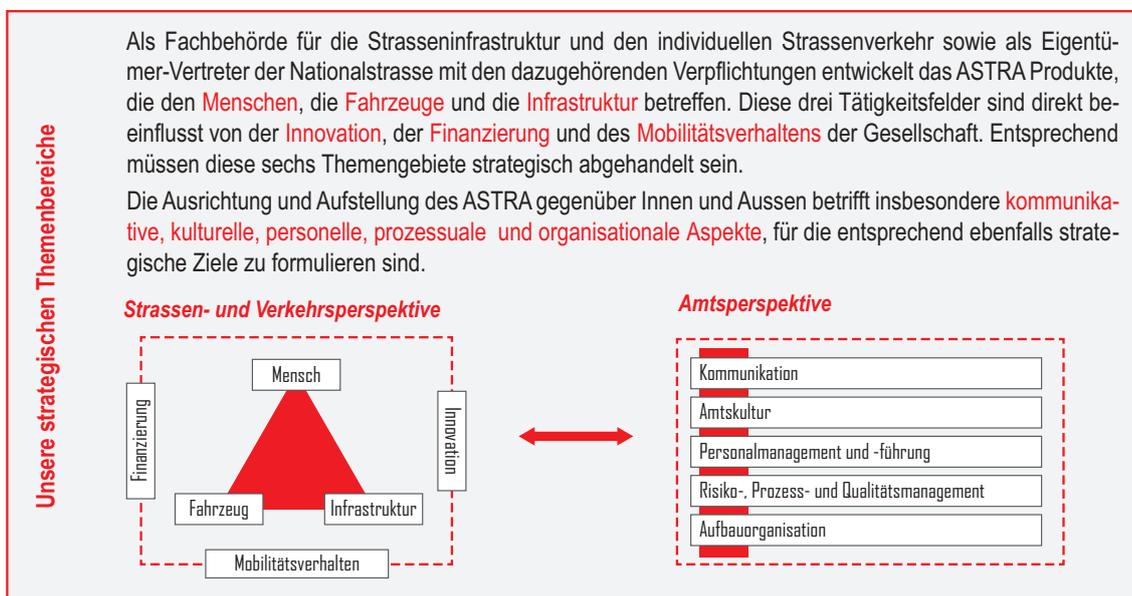
Unsere Ziele – Individualverkehrs- und Strassenperspektive (1)

Mensch

- Nicht mehr als 100 Verkehrstote und 2'500 Schwerverletzte pro Jahr auf allen Strassen.
- Nicht mehr als 25 Tote und 500 Schwerverletzte im Langsamverkehr pro Jahr.
- Der Datenschutz entspricht den gesellschaftlichen Anforderungen.
- Die Führerzulassung entspricht den aktuellen technischen Möglichkeiten.
- Die Bevölkerung nimmt die Strasse als attraktiv und sicher wahr.
- Der Zugang zum MIV ist für alle gewährleistet.

Fahrzeug

- Vollautomatisierte und vernetzte Fahrzeuge verkehren auf der Nationalstrasse.
- Grenzüberschreitender, vollautomatisierter Verkehr ist möglich.
- Der Zugang steuerbarer Fahrzeuge zu allen Strassen ist gewährleistet.
- Die Betriebssicherheit der Fahrzeuge ist sichergestellt.
- Die Fahrzeuge sind umweltverträglich und energieeffizient.
- Das Image der Fahrzeuge innerhalb der Bevölkerung ist positiv.
- Der Anteil fossiler Emissionen im Strassenverkehr hat sich massgeblich reduziert.



Unsere Ziele – Individualverkehrs- und Strassenperspektive (2)

Infrastruktur

- Die Anzahl jährlicher Stautunden auf der Nationalstrasse hat sich gegenüber 2015 um ein Viertel reduziert.
- Auf mindestens 95 Prozent des Nationalstrassennetzes entspricht der bauliche Zustand der Infrastruktur dem Standard des ASTRA.
- Das im Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz vom 21. Juni 1960 festgelegte Nationalstrassennetz ist fertiggestellt.
- 60 Prozent der Kapazitätsausbau-Projekte des Realisierungsschrittes 2030 (STEP Nationalstrasse) befinden sich mindestens in der Phase Ausführungsprojekt, die Kapazitätsausbau-Projekte des Realisierungsschrittes 2040 befinden sich mindestens in der Phase „Projektierung“.
- Die Intelligenz der Nationalstrasse (Streckenausrüstung) entspricht dem Notwendigen.
- Die Standards zum Bau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrasse stellen eine hohe Kosteneffizienz sicher.

Finanzierung

- Der Kostendeckungsgrad des MIV liegt bei über 95 Prozent, die verursacherge-rechte Finanzierung ist vermehrt gewährleistet.
- Nicht treibstoffgebundene Finanzierungsmodelle, die die Diversität der Technologien berücksichtigen, sind entwickelt.
- Mobility Pricing ist umfassend getestet.
- Die notwendigen Projekte für den Ausbau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrasse sind zeitgerecht finanziert, allfällige Projektverzögerungen sind nicht auf fehlende finanzielle Mittel zurückzuführen.
- Die Ausgestaltung der LSVa berücksichtigt die aktuellen Gegebenheiten.

Mobilitätsverhalten der Gesellschaft

- Die Qualität des Car-Sharing-Angebots ist im europäischen Vergleich überdurchschnittlich hoch.
- Die durchschnittliche Auslastung der Fahrzeuge liegt bei über zwei Personen.
- Die täglichen Verkehrsspitzen im Mittelland und in den Agglomerationen sind abgeflacht.
- In den dichtbesiedelten Agglomerationen ist der Anteil des Langsamverkehrs an den kurzen Wegen im Vergleich zu 2015 weiter angestiegen.

Unsere Ziele – Individualverkehrs- und Strassenperspektive (3)

Innovation

- Die Potenziale der intelligenten Mobilität sind konsequent genutzt.
- Die rechtlichen Grundlagen ermöglichen die Einführung der jeweils aktuellen und zielführenden Technologien der intelligenten Mobilität.
- Die für die Entwicklung von zweckmässigen Mobilitätsangeboten notwendige digitale Infrastruktur steht zur Verfügung.
- Neue Geschäftsmodelle in der Mobilität mit Wertschöpfung in der Schweiz, die die Effizienz des Gesamtverkehrs fördern, sind ermöglicht.
- In der Projektierung, im Bau und Unterhalt der Nationalstrassen sind die jeweils aktuellen Technologien konsequent eingesetzt.
- Die BIM-Methode ist für Bau und Unterhalt beim ASTRA als Standard etabliert, das Assetmanagement erfolgt auf der Grundlage des digitalen Zwillings der Strasseninfrastruktur.
- Pro ASTRA-Produktegruppe werden jährlich mindestens zwei innovative Projekte realisiert.

Unsere Ziele – Amtsperspektive (1)

Amtskultur

- Die Zusammenarbeit zwischen den ASTRA-Mitarbeitenden auf der einen und mit den übrigen Bundesämtern, den Kantonen und Verbänden auf der anderen Seite ist lösungsorientiert und partnerschaftlich.
- Vertrauen und gegenseitiger Respekt sind selbstverständlich.
- Im Vordergrund stehen die Ansprüche der Kunden (Politik, (National-)Strassennutzer).
- Das ASTRA tritt gegen aussen als Einheit auf.
- Die Identifikation der Mitarbeitenden mit dem ASTRA ist hoch.

Kommunikation

- Die Reputation des ASTRA ist gut.
- Die gewichtige Rolle der Nationalstrasse, des motorisierten Individualverkehrs und des Güterverkehrs auf der Strasse im gesamten Verkehrssystem ist bei den Dialoggruppen bekannt.
- Die Mitarbeitenden kommunizieren adressatengerecht, umfassend und transparent.
- Die Mitarbeitenden sind über die wichtigsten Projekte und Ziele des ASTRA informiert.
- Öffentlichkeitsrelevante Themen sind aktiv bewirtschaftet.

Unsere Ziele – Amtsperspektive (2)

Personalmanagement und Personalführung

- Das ASTRA ist ein marktorientierter Arbeitgeber.
- Die Mitarbeiterzufriedenheit ist hoch.
- Die für die Bewältigung der zukünftigen Aufgaben erforderlichen Kompetenzen sind sichergestellt.
- Die Vorgesetzten sind Vorbilder und führen aktiv.
- Die Arbeitsinstrumente der Mitarbeitenden sind auf dem neusten Stand.
- Die Mitarbeitenden sind zuverlässig und tragen aktiv zum Erfolg des ASTRA bei.
- Die Mitarbeitenden sind flexibel einsetzbar.

Risiko-, Prozess- und Qualitätsmanagement

- Das ASTRA hat ein wirksames Risikomanagement.
- Chancen werden konsequent genutzt.
- Die Prozesse stellen einen effizienten und effektiven Arbeitsablauf sicher.
- Der Fokus liegt auf dem Notwendigen und Machbaren.
- Die Qualität der Leistungen und Produkte des ASTRA ist hoch.

Aufbauorganisation

- Die Aufbauorganisation des ASTRA richtet sich nach den aktuellen Bedürfnissen.
- Die Aufbauorganisation unterstützt eine effiziente Leistungserbringung.
- Anpassungen in der Aufbauorganisation erfolgen laufend und haben keinen negativen Einfluss auf die Leistungserbringung.

Die nächsten Schritte

Festlegung des Handlungsbedarfs

Basierend auf dem Zielkatalog erfolgt die Ableitung des Handlungsbedarfs. Dieser wird in einer Übersicht mit folgenden Informationen zusammengefasst:

- Themen, für die Teilstrategien entwickelt werden müssen.
- Laufende, aber nicht abgeschlossene Arbeiten zu strategischen Fragestellungen.
- Bereits vorhandene Teilstrategien.
- Würdigung und allfälliger Anpassungsbedarf der bestehenden Strategien.

Festlegung der strategischen Massnahmen / Erarbeitung von Teilstrategien

Wo notwendig erfolgen durch die betroffenen Bereiche vertiefte Analysen und Studien zur Erarbeitung der Teilstrategie, in der die zur Zielerreichung geeigneten Massnahmen, resp. die strategischen Vorgaben aufgeführt sind.

Implementierung der strategischen Massnahmen

Im Anschluss an die Festlegung der strategischen Massnahmen erfolgt deren Umsetzung durch die betroffenen Bereiche. Über das zeitliche Vorgehen zum Erreichen der vorab festgelegten Meilensteine gibt die Roadmap Auskunft. In ihr sind u.a. alle Zwischenziele aufgeführt und grafisch dargestellt.

