



ASTRA 2014
Strassen und Verkehr

Zahlen und Fakten



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

Inhaltsverzeichnis

Editorial	3
Langsamverkehr	
Langsamverkehr erhöht Mobilität und Nachhaltigkeit	4
Friedliches Nebeneinander von Auto und Fahrrad	6
Betrieblicher Unterhalt	
Im Dienst des betrieblichen Unterhalts	8
2013 kostete der betriebliche Unterhalt 335 Millionen Franken	9
Verkehrssicherheit und Werterhalt stehen im Zentrum	10
Tunnel-Sicherheit Thermoportal am Gotthard beugt LKW-Pannen vor	12
Netzplanung	
Zweite Programmbotschaft Engpassbeseitigung	14
Die Planungsschritte im Nationalstrassenwesen und die beteiligten Akteure	16
Nationalstrassenbau	
Zunehmender Verkehr stellt hohe Anforderungen an den Strassenkörper	18
Die Schichtung und der Bauablauf einer Autobahn	19
Schichtbetrieb auf den Autobahn-Baustellen	20
Zwei Grossbaustellen im Schichtbetrieb	22
Baustellen 2014 Wichtige Baustellen 2014 auf den Nationalstrassen	24
Unfalldaten	
Unfallschwerpunkte auf dem Strassennetz	26
Die Erfolgsgeschichte der Verkehrssicherheit	27
Fahrausbildung Das Bewusstsein für Gefahren schärfen	
Nationalstrassennetz	
Autobahn-Abschnitt im Jura eröffnet	30
Das Schweizer Nationalstrassennetz	31
Alpenquerender Güterverkehr 2013 fuhren 5,4 Prozent weniger LKW durch die Alpen	32
Fahrleistung	
Erstmals über 26 Milliarden Fahrzeugkilometer	33
Die Belastungskarte der Nationalstrassen 2013	34
Unfalldaten Erstmals seit 1940er Jahren weniger als 300 Verkehrstote	36
Fahrzeug-Statistik	
5,69 Millionen Fahrzeuge in der Schweiz: Das sind 88 000 mehr als im Vorjahr	38
310 000 Personenwagen in Verkehr gesetzt	39
Finanzierung Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV)	40
Administrativmassnahmen 75 699 Ausweiszüge im 2013 – Rückgang um 0,7 Prozent	42
Organigramm ASTRA Das Organigramm des Bundesamtes für Strassen	43
Adressen	
Die Adressen des ASTRA und der Gebietseinheiten	44
Die Kantonspolizeien	45
Die Strassenverkehrsämter	46
Impressum	47

Titelseite

Autobahn bei Bissone im Tessin – Aufwändige Lärmschutzwände verringern die Immissionen für die Anwohnerinnen und Anwohner erheblich.
(Bild: Jacques Perler)

Editorial

Liebe Leserin, Lieber Leser



Die Ausgabe 2014 unserer Jahrespublikation «Strassen und Verkehr – Zahlen und Fakten» steht ganz unter dem Motto «Was man weiss und doch nicht kennt». Gut unterhaltene und sichere Strassen sind für uns eine Selbstverständlichkeit. Was es braucht, um die tägliche Funktionsfähigkeit und Verfügbarkeit sicherer Nationalstrassen zu gewährleisten, soll dieses Heft zeigen. Ein Hauptbeitrag ist jenen Männern gewidmet, die jeden Tag an vorderster Front unter gefährlichen Bedingungen den betrieblichen Unterhalt und die Reinigung der Nationalstrassen besorgen. ▶ Seite 8

Das schweizerische Nationalstrassennetz hat rund 400 Anschlüsse. Bei diesen Ein- und Ausfahrten müssen sich ASTRA-Fachleute unter anderem intensiv mit der Planung von Radwegen bzw. Velostreifen auseinandersetzen. ▶ Seite 4

In den letzten gut zehn Jahren sind bezüglich Sicherheit in Strassentunnels grosse Anstrengungen unternommen worden. Ein Resultat dieses Efforts ist das sogenannte Thermoportal auf der Südrampe des Gotthard-Strassentunnels. Damit werden überhitzte Fahrzeugteile an LKW entdeckt. ▶ Seite 12

Eines der wichtigsten Autobahnteilstücke der Schweiz ist der Abschnitt zwischen den Verzweigungen Härkingen und Wiggertal. Dort liegen mit der A1 und der A2 die Nord-Süd- und die Ost-West-Achse des Nationalstrassennetzes auf dem gleichen Trasse. In den letzten drei Jahren wurde zwischen Härkingen und Wiggertal intensiv gebaut, und zwar nicht nur tagsüber sondern auch in der Nacht. Akribische Vorbereitungen, die optimale Koordination aller Beteiligten und das Verständnis der Anwohnerinnen und Anwohner sind Voraussetzungen, die es braucht, um solch intensive Arbeitsphasen durchzuführen. ▶ Seite 20

Passiert auf dem Strassennetz ein Unfall, wird dieser in der Unfallstatistik erfasst. Diese ermöglicht es dem ASTRA, auf dem ganzen schweizerischen Strassennetz die Unfallschwerpunkte zu lokalisieren. Die Strasseneigentümer – Bund, Kantone und Gemeinden – erhalten so die Möglichkeit, am richtigen Ort mit den richtigen Massnahmen die Strassen sicherer zu machen. ▶ Seite 26

Die erfreuliche Nachricht, dass 2013 die Zahl der Todesopfer auf Schweizer Strassen erneut markant gesunken ist, darf als positive Bestätigung unserer Verkehrssicherheitspolitik gewertet werden. ▶ Seite 36

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre!

Dr. Rudolf Dieterle, Direktor Bundesamt für Strassen ASTRA

Langsamverkehr erhöht Mobilität und Nachhaltigkeit

**Die schweizerische Verkehrspolitik will
die Mobilitätsbedürfnisse nachhaltig befriedigen.
Die Erhöhung des Anteils des nicht
motorisierten Strassenverkehrs leistet dazu einen wichtigen Beitrag.**

Die solide und sichere Grundversorgung mit Gütern und Dienstleistungen (Service public) ist ein Markenzeichen der Schweiz, eine Voraussetzung für unsere hohe Lebensqualität und das Gedeihen unserer Wirtschaft. Bund, Kantone und Gemeinden stellen sicher, dass alle Landesteile und alle Menschen Zugang zu einem leistungsfähigen Verkehrsnetz und damit zur Mobilität haben.

Der Langsamverkehr (LV) ist ein wichtiger Teil dieser Grundversorgung, sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr. Als «Königin der Feinverteilung» verfügt der LV über das längste Verkehrsnetz der Schweiz: Das Alltagsnetz umfasst Tausende Kilometer Trottoirs, Fusswege, Velostreifen und Velowege. Das Freizeitnetz besteht unter anderem aus über 60 000 Kilometern Wanderwegen und über 8000 Kilometern signalisierten Velorouten.

Der heimliche Massenverkehr

Die zentrale Bedeutung des nicht motorisierten Strassenverkehrs für das schweizerische Verkehrssystem zeigt sich nicht nur bei der Infrastruktur, sondern auch beim Verkehrsaufkommen (s. Modalsplit Seite 5). Zu Fuss oder mit dem Velo legen wir täglich fast 50 Prozent aller Wegetappen zurück. Mit dem LV sind wir pro Tag auch zeitlich am Längsten unterwegs (42,2 Prozent). Nur bei den zurückgelegten Distanzen liegt das Nahverkehrsmittel LV nicht an der Spitze, sondern naturgemäss hinter dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem öffentlichen Verkehr (ÖV), deren Stärken hauptsächlich im Mittel- und Langstreckenbereich liegen.

Das nachhaltigste Personenverkehrsmittel

Der LV ist nicht nur für das Funktionieren des Verkehrssystems von zentraler Bedeutung, sondern eine Vergrösserung seines Verkehrsanteils hat auch weitere Vorteile. Der LV erfüllt in fast idealtypischer Weise alle Ansprüche zukunftsfähiger Mobilität: CO₂- und emissionsfrei, siedlungsverträglich, ressourcen- und energieschonend, günstig, gesund und für alle rund um die Uhr verfügbar.

Die Potenziale sind noch nicht ausgeschöpft

Die Stärken des LV liegen im Nahverkehrsbereich bis etwa 15 Minuten, das heisst zu Fuss bis ein Kilometer, mit dem Velo bis etwa fünf Kilometer und mit dem E-Bike bis etwa sieben Kilometer (s. Wirkungskreise Seite 5). Das gilt sowohl für den LV als eigenständige Mobilitätsform (von «Tür-zu-Tür») als auch in Kombination mit andern Verkehrsmitteln. Heute sind in der Schweiz jede zweite Autofahrt und fast 80 Prozent aller Bus- und Tramfahrten kürzer als fünf Kilometer; jede achte Autofahrt und rund 20 Prozent aller ÖV-Fahrten sind kürzer als ein Kilometer. Bei diesen Distanzen besteht insbesondere für den Veloverkehr ein noch nicht ausgeschöpftes Verlagerungspotenzial.

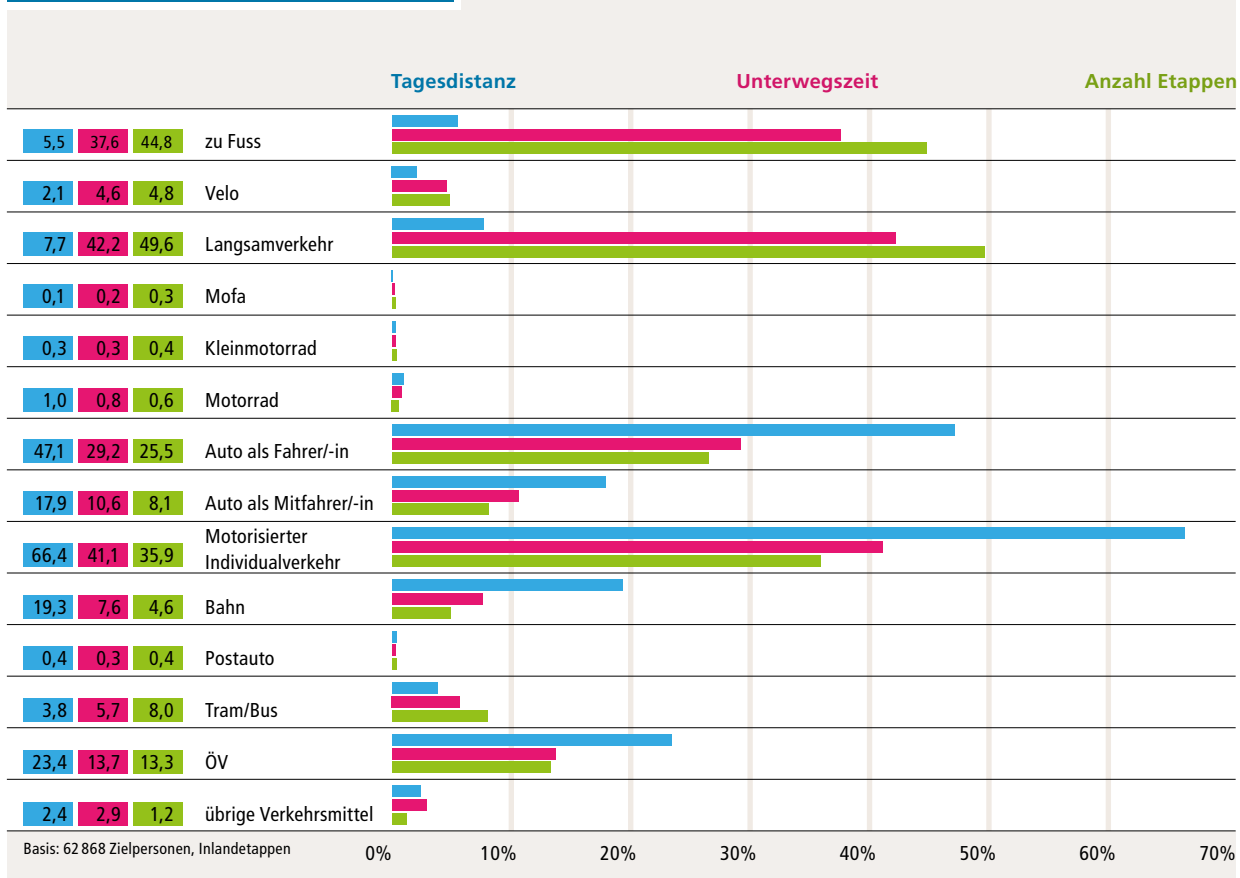
Um dieses Potenzial auszuschöpfen, benötigt der LV attraktive, sichere und möglichst engmaschige Netze. Von gleichrangiger Bedeutung sind eine verlässliche Wegweisung, eine optimale Verknüpfung mit den anderen Verkehrsmitteln sowie attraktive und sichere Nebenanlagen wie Veloabstellplätze. -----

Wirkungskreise des Langsamverkehrs



Reichweiten des Langsamverkehrs, z.B. in den Agglomerationen Bern und Genf
 grün: 1 km = bis 15 Minuten zu Fuss; rot: 5 km = bis 20 Minuten Velo; blau: 7 km

Kennziffern zum Modalsplit



Quelle: BFS/ARE (2012), Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, S. 48

Friedliches Nebeneinander von Auto und Fahrrad

Der Bundesrat hat das Ziel, die Mobilitätsbedürfnisse in der Schweiz nachhaltig zu bewältigen. Ein Aspekt dabei ist die Verträglichkeit der Nationalstrassen mit dem Langsamverkehr.

Anschlussbereiche von Nationalstrassen sind Abschnitte mit hohem Konfliktpotenzial. Hier treffen Verkehrsarten mit ganz unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Bedürfnissen aufeinander. Fahrräder, Personenwagen und Lastwagen kreuzen hier ihre Wege. Für das Bundesamt für Strassen (ASTRA) sind Planung und Betrieb dieser Bereiche besonders anspruchsvoll. Auf kleinstem Raum gilt es, den Fahrradverkehr sicher zu leiten, die Menge des motorisierten Individualverkehrs zu steuern und den Ansprüchen des öffentlichen Verkehrs Rechnung zu tragen.

Die von der Velokonferenz Schweiz herausgegebene und vom ASTRA mitfinanzierte Publikation «Veloverkehr im Einflussbereich von Hochleistungsstrassen» zeigt auf, wie der Fahrradverkehr in den Anschlussbereichen einzubeziehen und worauf in der Planung zu achten ist. Denn der Bundesrat hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des Langsamverkehrs (LV) an der Personenmobilität zu vergrössern. Potenzial ist noch einiges vorhanden: Der LV kann zur Verbesserung des Verkehrssystems, zur Entlastung der Umwelt (Luft, Lärm, CO₂) und zur Förderung der Gesundheit beitragen. Zudem stärkt er den sanften Tourismus und führt zu Einsparungen bei den öffentlichen und privaten Ausgaben für die Mobilität. So soll sich der LV neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr zu einem gleichberechtigten dritten Pfeiler der Personenmobilität entwickeln.

Eine LV-Richtlinie fürs ASTRA

Damit das ASTRA in diesem Sinne die Planungen vornehmen kann, hat es im Jahr 2013 einen Fachspezialisten «LV bei Nationalstrassen» angestellt. Seine Aufgaben sind die Definition von Standards für den Umgang mit dem LV im Bereich von Nationalstrassen, die entsprechende Ausbildung der Projektleitenden sowie die Prüfung und Beurteilung ausgewählter Projekte aus der Sicht des LV. AB 2015 soll dem ASTRA eine umfassende Richtlinie für den Umgang mit dem LV zur Verfügung stehen. -----

«Veloverkehr im Einflussbereich von Hochleistungsstrassen»: Diese Broschüre enthält Empfehlungen für den Umgang mit dem Veloverkehr bei Autobahnanschlüssen.





Acht Spuren für den motorisierten Verkehr – zwei Spuren für den Langsamverkehr
 (Verzweigung N1/N6 bei Bern–Wankdorf)

Auch der Unterhalt ist wichtig –
 sonst nützen die besten Langsamverkehr-
 Infrastrukturen nichts.
 (N28, Küblis)



Aufpassen, dass man mit dem Velo nicht auf die Autobahn gerät.
 (N2, Schwarzwaldbrücke Basel)

Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Strassen ASTRA

Konzept und Realisation

Magma – die Markengestalter, Bern

Recherchen und Text

Bundesamt für Strassen ASTRA

Fotonachweis

Bundesamt für Strassen ASTRA

Bestellungen

Bundesamt für Strassen ASTRA

Bundesamt für Strassen ASTRA

Eidg. Dep. für Umwelt, Verkehr,

Energie und Kommunikation

3003 Bern

Tel. 058 462 44 11

Fax 058 463 23 03

info@astra.admin.ch

www.astra.admin.ch