



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

Weisungen

Ausgabe 2016 V1.00

Kantonale Verkehrsmanagementpläne (kVMP)

ASTRA 75003

ASTRA OFROU USTRA UVIAS

Bezugsquelle

Das Dokument kann kostenlos von www.astra.admin.ch herunter geladen werden.

© ASTRA 2016

Abdruck - ausser für kommerzielle Nutzung - unter Angabe der Quelle gestattet.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) erlässt,

gestützt auf Artikel 52 Absatz 3 der Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 (NSV¹)

die folgenden Weisungen:

1. Kapitel Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1 Rechtliche Grundlagen

¹ Die Kantone erstellen kantonale Verkehrsmanagementpläne (kVMP) nach den Vorgaben des ASTRA (NSV Art. 52 Absatz 3) für die im Anhang 3 der NSV aufgeführten Strassen. Die kVMP sind dem ASTRA zur Prüfung und Genehmigung einzureichen (Art. 57d, Abs. 1 Strassenverkehrsgesetz vom 19.12.1958, Stand 1. Mai 2013²).

² Das ASTRA ist zuständig für das Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen. Es betreibt den Verkehrsdatenverbund sowie die nationale Verkehrsmanagementzentrale (VMZ-CH), und es sorgt für die Verkehrsinformation für die Nationalstrassen (Art. 51 NSV).

³ Die polizeilichen Aufgaben auf den Nationalstrassen im Rahmen der Alarmierung, der Erstintervention bei Ereignissen und des Enforcements bleiben in der Zuständigkeit der Kantone.

Artikel 2 Geltungsbereich der Weisungen

¹ Die vorliegenden Weisungen legen die Anforderungen an die Erarbeitung, die Inkraftsetzung, die Nutzung und die Aktualisierung der kVMP fest. Sie richten sich an die Kantone.

² Die Weisungen definieren den Zweck, die Struktur, den Inhalt und die Anwendung der kVMP. Sie stellen sicher, dass sämtliche kVMP nach der gleichen Methodik erstellt und identisch aufgebaut werden.

³ Im Speziellen umfassen die Weisungen:

- a) Die Abgrenzung zwischen den Aufgaben des ASTRA und der Kantone im Verkehrsmanagements sowie den Polizeiaufgaben im Rahmen der Erstintervention (1. Kapitel).
- b) Die Abgrenzung zu Anlagesteuerungen und Ad-hoc-Massnahmen (1. Kapitel).
- c) Die Vorgaben für die Struktur und den Inhalt eines kVMP (2. Kapitel).
- d) Die Vorgaben für die Erarbeitung und die Inkraftsetzung eines kVMP (3. Kapitel).
- e) Die Vorgaben für die Nutzung und die Anpassung eines kVMP (4. Kapitel).

¹ SR 725.111

² SR 741.01

Artikel 3 Zweck und Umfang der kVMP

¹ kVMP dienen der wirkungsvollen, der raschen und der koordinierten Bewältigung oder Umgehung von Störungen im Verkehrsablauf, die vorgängig definierte Ereignisse auf den nachgelagerten Strassen zum Nationalstrassennetz ausgelöst haben. In den kVMP werden die anzuordnenden Massnahmen festgelegt und zwischen den verantwortlichen Akteuren für die betroffenen Strassennetze abgestimmt. Sie umfassen gezielte, einheitliche und zuverlässige Informationen und Empfehlungen sowie verkehrslenkende und steuernde Massnahmen zur möglichst optimalen Bewältigung des Verkehrs im beeinträchtigten Netz. Die kVMP leisten einen wesentlichen Beitrag zur möglichst optimalen Nutzung der verfügbaren Strassenkapazitäten, zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und zur Erhöhung der Zuverlässigkeit.

² kVMP sind für die im Anhang 3 der NSV bezeichneten Strassen zu erarbeiten, die aufgrund von Ereignissen oder dauerhaften betrieblichen Änderungen Verkehrsmanagementmassnahmen im Nationalstrassenperimeter erforderlich machen. Dies gilt insbesondere, wenn der Verkehrsfluss auf den benachbarten Nationalstrassen so stark beeinflusst wird, dass Anschlüsse überlastet, bereits bestehende Verkehrsbehinderungen weiter verschärft oder solche ursächlich verursacht werden.

³ Den Kantonen steht es darüber hinaus frei, für weitere Strecken im Bereich der Nationalstrassen kVMP zu erstellen, wenn Verkehrsmanagementmassnahmen im Nationalstrassenperimeter zur optimalen Bewältigung des Verkehrs im überlasteten Strassennetz erforderlich sind.

⁴ Der kVMP legt insbesondere bei regelmässig auftretenden Verkehrsüberlastungen, Kapazitätseinschränkungen, Verkehrsunterbrüchen oder Sperrungen auf dem nachgelagerten Strassennetz die erforderlichen Verkehrsmanagementmassnahmen auf dem nachgelagerten Strassennetz und auf den Nationalstrassen fest. Dabei ist mit geeigneten Massnahmen auf dem nachgelagerten Strassennetz soweit möglich und vertretbar sicherzustellen, dass der Verkehrsfluss auf der Stammstrecke der Nationalstrasse durch den einmündenden Verkehr nicht übermässig beeinträchtigt wird und dass das nachgelagerte Strassennetz den abfahrenden Verkehr der Nationalstrasse aufnehmen kann.

⁵ Unterstützende Verkehrsmanagementmassnahmen auf der Nationalstrasse können beispielsweise notwendig werden, wenn eine städtische Zubringerstrecke überlastet ist und der betroffene Verkehr auf der Nationalstrasse frühzeitig über die Überlastung informiert oder über alternative Routen geführt werden soll. Weitere Informations- und Umleitungsbedürfnisse auf der Nationalstrasse können entstehen, wenn beispielsweise eine Passstrasse gesperrt ist oder zur Lenkung des Verkehrs von und zu Ausstellungsgeländen oder Parkierungsanlagen.

Artikel 4 Abgrenzungen zu weiteren verkehrsbeeinflussenden Massnahmen

¹ Die nachfolgend aufgeführten Massnahmen sind nicht Bestandteil der kVMP. Sie müssen bei deren Erarbeitung jedoch berücksichtigt werden:

- a) Polizeiliche Massnahmen und Anordnungen im Rahmen der Erstinterventionen (Artikel 5);
- b) Anlagesteuerungen (Artikel 6);
- c) Ad-hoc-Massnahmen (Artikel 7).

Artikel 5 Abgrenzung zur polizeilichen Erstintervention

¹ Sicherheitsrelevante Erstinterventionen nach unvorhersehbaren Ereignissen wie Unfällen, Pannenfahrzeugen, Naturereignissen oder witterungsbedingten Ereignissen liegen in der Verantwortung der Polizei (Art. 3 Abs. 6 SVG). Diese regelt die Bewältigung solcher Ereignisse fallweise oder gemäss den Einsatzplänen oder Rettungskonzepten. Die in kVMP's festgelegten übergeordneten Verkehrsmanagementmassnahmen sind in diesen Fällen nur als Ergänzung zur Erstintervention zu verstehen.

² Die Signalisation lokaler Umfahrungsrouten zur Bewältigung von unvorhergesehenen Ereignissen und die Massnahmen zur manuellen Regelungen durch die Verkehrspolizei sind ebenfalls in den Einsatzplänen oder in den Rettungskonzepten zu regeln. Auch in diesen Fällen sind die in kVMP's festgelegten übergeordneten Verkehrsmanagementmassnahmen nur als Ergänzung zur Ereignisbewältigung zu verstehen.

Artikel 6 Abgrenzung zu Anlagesteuerungen

¹ Automatisierte Anlagesteuerungen wie die Bewirtschaftung oder die Steuerung von Lichtsignalanlagen an Anschlüssen und Sekundärknoten sind Massnahmen, die aufgrund lokaler Detektionen oder Steuerungsautomatismen zur Anwendung kommen. Die Steuerung erfolgt in der Regel ohne manuelle Eingriffe durch eine Verkehrsleitzentrale. Bei Bedarf können in den kVMP Vorgaben zur Übersteuerung der Steuerungsautomatismen festgelegt werden. Dies betrifft insbesondere:

- a) LSA-Steuerungen auf dem nachgelagerten Strassennetz;
- b) Rampenbewirtschaftungen mit Zu- und Abflussdosierung an Anschlüssen;
- c) LSA-Steuerungen am ersten Sekundärknoten.

Artikel 7 Abgrenzung zu Ad-hoc-Massnahmen

¹ Ad-hoc-Massnahmen sind nicht Gegenstand der kVMP. Die Verkehrsmanagementmassnahmen in den kVMP sind aber so auszugestalten, dass Ad-hoc-Massnahmen möglichst vermieden werden. Der zuständige Akteur legt die trotzdem erforderlichen Ad-hoc-Massnahmen fest und stimmt sie mit den betroffenen Akteuren ab.

Artikel 8 Zusätzlich erforderliche Streckenausrüstungen

¹ Die Planung, die Realisierung und die Finanzierung der erforderlichen Streckenausrüstungen auf dem nachgelagerten Strassennetz ist Sache der zuständigen Kantone, Städte und Gemeinden. Werden zur Bewältigung regelmässiger Ereignisse auf dem nachgelagerten Strassennetz zusätzliche Streckenausrüstungen im Nationalstrassenperimeter, wie Wechsellichtanzeigen, dynamische Wegweisungen oder Anschlussbewirtschaftungen erforderlich, so hat der zuständige Kanton diese ausserhalb der kVMP mittels regionaler oder kantonaler Verkehrskonzepte beim ASTRA zu beantragen. Die Planung, die Realisierung und die Finanzierung der genehmigten Ausrüstungen auf dem Nationalstrassennetz ist Sache des ASTRA. Auf dem nachgelagerten Strassennetz sind sie Sache der betroffenen Kantone, Städte und Gemeinden.

2. Kapitel Struktur und Inhalt eines Verkehrsmanagementplanes

Artikel 9 Raumbezug und Bezeichnung

¹ Räumlich umfasst ein kVMP:

- a) den Strassenabschnitt, auf dem die bezeichneten Ereignisse eintreten;
- b) die lokalen Umleitungsrouten auf dem nachgelagerten Strassennetz;
- c) die betroffenen Nationalstrassenabschnitte einschliesslich der Anschlüsse.

Das ASTRA legt die Bezeichnung des kVMP fest.

Artikel 10 Inhaltlicher Umfang eines kVMP

¹ In einem ersten Schritt ist für alle im Anhang 3 der NSV bezeichneten Strassen zu prüfen, ob Verkehrsmanagementmassnahmen zur Bewältigung von Ereignissen oder aufgrund von dauerhaften betrieblichen Änderungen auf dem nachgelagerten Strassennetz erforderlich sind. Die Beurteilung erfolgt basierend auf der verfügbaren Verkehrskapazität sowie der Anzahl Verkehrsüberlastungen und Sperrungen der jeweiligen Strecke. Resultierend daraus ist im kVMP Stammbblatt für alle zu prüfenden Streckenabschnitte anzugeben, ob Verkehrsmanagementmassnahmen erforderlich sind oder nicht. Die erforderlichen Verkehrsmanagementmassnahmen sind je Streckenabschnitt einzeln aufzuführen und gemäss der vier Verkehrsmanagementfunktionen, Informieren, Lenken, Leiten und Steuern, zu gliedern.

² Je nach Häufigkeit und Ausmass der Verkehrsüberlastungen, der Kapazitätseinschränkungen, der Verkehrsunterbrüche oder der Sperrungen auf dem nachgelagerten Strassennetz sind unterschiedliche Verkehrsmanagementmassnahmen erforderlich. Die erforderlichen Verkehrsmanagementmassnahmen auf dem nachgelagerten Strassennetz und auf der Nationalstrasse sind im kVMP detailliert aufzuführen. Verkehrsmanagementmassnahmen im Zusammenhang mit Ereignissen auf dem nachgelagerten Strassennetz sind insbesondere:

- a) Verkehrsinformation mit oder ohne Empfehlungen;
- b) Umleitungen auf dem nachgelagerten Strassennetz;
- c) Verkehrslenkungen via das Nationalstrassennetz;
- d) weitergehende verkehrslenkende und steuernde Massnahmen sowie temporäre Sperrungen von Autobahneinfahrten und –ausfahrten.

³ Alle erforderlichen Verkehrsmanagementmassnahmen auf der Nationalstrasse sollen wenn immer möglich mittels der bereits vorhandenen Streckenausrüstungen angeordnet werden können. Diese umfassen insbesondere Verkehrsinformationen auf Wechseltextanzeigen, Um- und Ableitungen mittels dynamischer Wegweiser sowie die daraus resultierenden Steuerungen an den Anschlüssen und Sekundärknoten.

⁴ Als Massstab für die Anordnung eines kVMP gelten regelmässig auftretende Störungen des Verkehrsablaufes an mindestens 20 Tagen pro Jahr oder gelegentliche Störungen, die ohne Verkehrsmanagementmassnahmen zu extremen Verkehrszusammenbrüchen führen. Zudem muss aus den angeordneten Verkehrsmanagementmassnahmen ein nachweisbarer Nutzen für den Verkehrsfluss auf dem betroffenen Strassennetz sowie für den öffentlichen Verkehr resultieren. Verkehrsmanagementmassnahmen auf der Nationalstrasse sind zweckmässig, wenn das Ereignis mit Verkehrsmanagementmassnahmen auf dem nachgelagerten Strassennetz nicht oder nur mit unverhältnismässigen Auswirkungen oder einem unverhältnismässigen Aufwand bewältigt werden kann. Die entsprechenden Nachweise sind im kVMP zu führen.

Artikel 11 Aufbau eines kantonalen Verkehrsmanagementplanes

¹ Ein Verkehrsmanagementplan besteht aus:

- a) Einem Stammbblatt, in dem die grundsätzlichen inhaltlichen Aspekte des kVMP festgeschrieben werden (Artikel 12).
- b) Einem Operatorblatt mit den inhaltlichen Vorgaben für die operative Umsetzung des kVMP (Artikel 13).

Artikel 12 Aufbau und Inhalt des Stammbblattes

¹ Im kVMP sind der Handlungsbedarf, die Verkehrsmanagementmassnahmen und die zu verwendenden Streckenausrüstungen auf den nachgelagerten Strassen und auf der Nationalstrasse mit den erforderlichen Anzeigen oder Meldungen aufzuführen. Die Schnittstellen zwischen den Massnahmen auf Seite des Bundes, der Kantone und der anderen Partner sind aufzuzeigen. Zudem ist ein einfacher Bedarfsnachweis gemäss Artikel 10 Absatz 4 zu erbringen (siehe Anhang).

² Für alle erforderlichen Verkehrsmanagementmassnahmen sind Szenarien mit den entsprechenden Schwellenwerten und Betriebszuständen zu formulieren. Je nach Massnahme sind auch die relevanten Daten zur Infrastruktur und zum Verkehrsaufkommen sowie die möglichen Umleitungsrouten aufzuführen.

Artikel 13 Aufbau und Inhalt des Operatorblattes

¹ Im Operatorblatt werden die Szenarien und die Massnahmen aus dem Stammbblatt sowie die dafür erforderlichen Betriebsmittel und Aktionen weiter konkretisiert. Für jeden Betriebszustand der Streckenausrüstungen sind die erforderlichen Anzeigen und Meldungen sowie die Vorgaben an die Steuerungsprogramme anzugeben. Das Operatorblatt legt die einzelnen Aktionen in Form von eindeutigen Handlungsanweisungen an die Operatoren der beteiligten Verkehrsmanagementzentralen verbindlich fest. Es ist die Grund-

lage für die koordinierte Anwendung des kVMP im operativen Betrieb.

² Im Operatorblatt werden für jede Verkehrsmanagementmassnahme die auf kantonaler und nationaler Seite erforderlichen Aktionen abschliessend festgelegt.

³ Das Operatorblatt umfasst nur Massnahmen, die zum Zeitpunkt der Inkraftsetzung des kVMP durch die Operatoren der Verkehrsmanagement- und der Einsatzleitzentralen umsetzbar sind.

3. Kapitel Erarbeitung und Inkraftsetzung

Artikel 14 Zuständigkeit und Vorgehen

¹ Der zuständige Kanton erarbeitet die nötigen kVMP für die bezeichneten Strassen. Sind mehrere Kantone von einem Ereignis betroffen, übernimmt der am stärksten betroffene Kanton die Federführung für die Erarbeitung des kVMP. Das ASTRA kann die Erarbeitung zusätzlicher kVMP verlangen, wenn regelmässige Ereignisse oder dauerhafte betriebliche Änderungen auf dem nachgelagerten Strassennetz den Verkehrsfluss auf den Nationalstrassen in bedeutendem Ausmass beeinträchtigen.

² Der zuständige bzw. der federführende Kanton sorgt für den nötigen Einbezug aller beteiligten Partner und Organisationen (Städte, Gemeinden, Polizei, VMZ-CH, Gebietseinheit, angrenzende Kantone, etc.).

³ Der zuständige bzw. der federführende Kanton hat dem ASTRA das Stammbblatt des kVMP mit allen erforderlichen Beilagen zur Genehmigung zu unterbreiten. Die Operatorblätter werden anschliessend durch die operativ Verantwortlichen des ASTRA (VMZ-CH) und der Einsatzleitzentralen der Kantone (ELZ) erarbeitet und aufeinander abgestimmt. Die Leitung dieser Arbeiten obliegt den jeweils zuständigen Organisationen.

Artikel 15 Prüfung und Genehmigung

¹ Vor der Genehmigung des kVMP-Stammbblattes prüft das ASTRA dessen Verträglichkeit mit den Massnahmen des nationalen Verkehrsmanagements. Im Weiteren prüft es, ob der Nachweis gemäss Artikel 10 Absatz 4 erbracht wurde.

² Das ASTRA würdigt die Anträge der Kantone und sucht nach einvernehmlichen Lösungen soweit diese mit der Aufgabenerfüllung des ASTRA im Verkehrsmanagement vereinbar sind. Kommt zu Teilen eines kVMP keine einvernehmliche Lösung zwischen dem ASTRA und dem Kanton zu Stande, erlässt das ASTRA auf Wunsch des Kantons eine anfechtbare Verfügung.

Artikel 16 Inkraftsetzung

¹ Die Genehmigung des bereinigten kVMP-Stammbblattes erfolgt durch den Leiter der Abteilung Strassennetze des ASTRA. Die Erarbeitung der Operatorblätter, deren Tests und die definitive Einführung erfolgen in gegenseitigem Einvernehmen durch die zuständigen Stellen.

4. Kapitel Nutzung und Anpassung

Artikel 17 Verantwortung für die operative Umsetzung

¹ Die Verantwortung für die operative Umsetzung der kVMP obliegt der im kVMP bezeichneten Verkehrsmanagementzentrale resp. kantonalen Einsatzleitzentrale. Diese setzt die Massnahmen nach der im kVMP festgelegten Reihenfolge um, sofern diese mit den übergeordneten Bedürfnissen vereinbar sind.

² Falls oder solange die VMZ-CH nicht über die nötigen Betriebsmittel für die eigenständige Umsetzung der kVMP auf der Nationalstrassen verfügt, kann sie die Umsetzung der Massnahmen an die Kantone delegieren. Die damit verbundenen Aufwände sind mit den

geltenden Leistungsvereinbarungen zwischen dem Bund und den Kantonen für das Verkehrsmanagement auf den Nationalstrassen abgegolten.

³ Bei der operativen Nutzung der nationalen Streckenausrüstungen gehen in der Regel die nationalen VMP den kVMP vor, sofern keine abweichenden Regelungen zwischen den zuständigen Stellen vereinbart wurden.

⁴ Bei der Überlagerung mehrerer aktiver kVMP und/oder resultierender Umleitungsrouten auf dem Nationalstrassennetz legt die VMZ-CH die Massnahmen bzw. Routen in Absprache mit den betroffenen kantonalen Akteuren fest.

Artikel 18 Anpassung bestehender kVMP

¹ Die kVMP sind in regelmässigen Abständen durch alle Beteiligten zu prüfen. Eine Anpassung kann infolge einer wesentlichen baulichen oder betrieblichen Änderung auf der Nationalstrasse oder auf dem nachgelagerten Strassennetz sowie infolge einer bedeutenden Änderung des Verkehrsaufkommens erforderlich werden. Der zuständige Kanton stimmt die nötigen Anpassungen mit allen beteiligten Organisationen ab und stellt sicher, dass alle mit dem operativen Betrieb betrauten Partner und Organisationen jederzeit über die jeweils gültigen kVMP verfügen.

² Über den Bedarf und den Zeitpunkt der Anpassung eines kVMP entscheiden die zuständigen resp. die federführenden Kantone. In begründeten Fällen kann das ASTRA die Anpassung oder die Aufhebung eines kVMP anordnen. Solche Fälle treten auf, wenn nachweisbare Zweifel daran bestehen, dass aus der Anwendung des kVMP ein erheblicher Nutzen für den Verkehrsfluss auf dem betroffenen Strassennetz resultiert oder das Ereignis mit Verkehrsmanagementmassnahmen auf dem nachgelagerten Strassennetz nicht oder nur mit unverhältnismässigen Auswirkungen oder mit einem unverhältnismässigen Aufwand bewältigt werden kann.

³ Die zuständigen Stellen regeln kleinere Anpassungen an einem kVMP einvernehmlich. Bei grösseren Anpassungen oder wenn zusätzliche Streckenausrüstungen auf dem Strassennetz eines benachbarten Kantons oder auf der Nationalstrasse erforderlich werden, legt der zuständige resp. der federführende Kanton dem ASTRA den angepassten kVMP zur Genehmigung vor. Dabei gelten die Bestimmungen gemäss Artikel 14 und Artikel 15.

Artikel 19 Inkrafttreten

Die vorliegenden Weisungen treten am 31.05.2016 in Kraft.

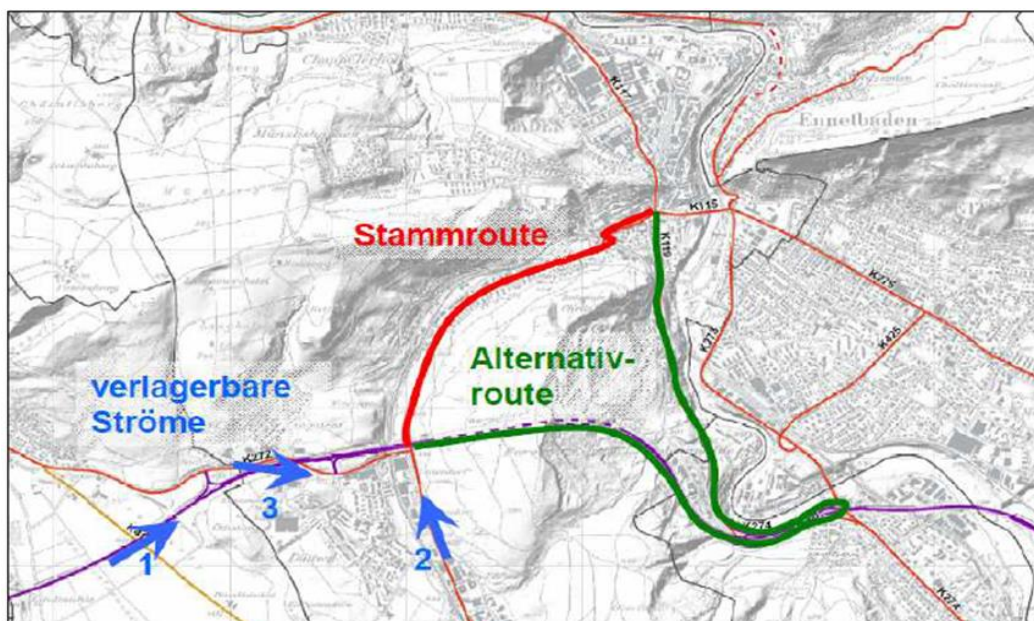
Bundesamt für Strassen

Jürg Röthlisberger,
Direktor

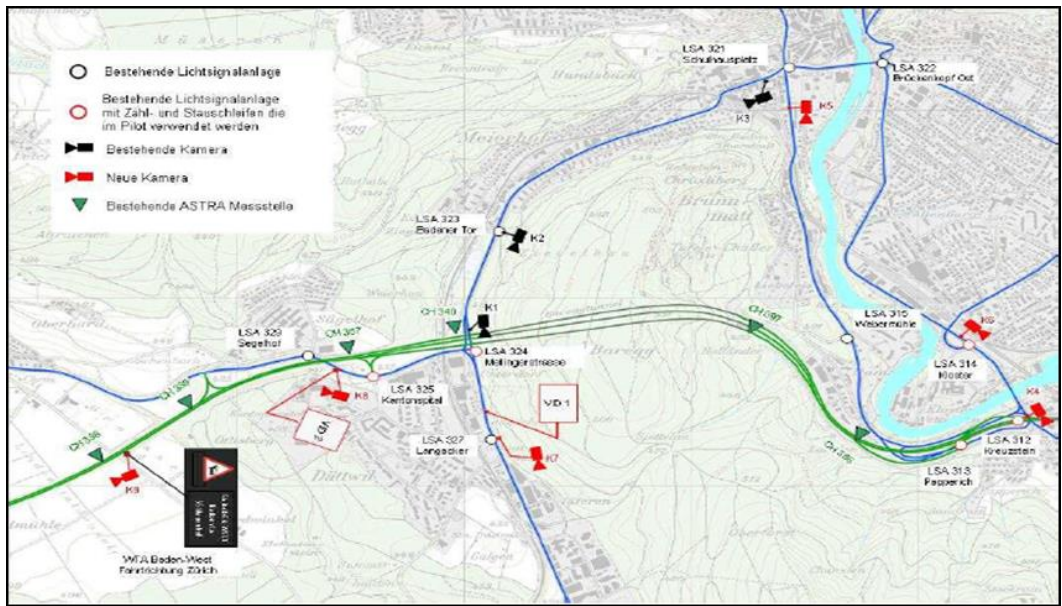
Anhang: Beispiel eines kVMP Stammblattes

Pkt.	kVMP-Bezeichnung:	kVMP „AG Mellingerstrasse Baden-Wettingen“
1	Handlungsbedarf:	Aufgrund der beschränkten Kapazität am Schulhausplatz im Stadtzentrum von Baden kommt es regelmässig zu Verkehrsüberlastungen und Stau auf den Zufahrtsachsen ab der Autobahnausfahrt Baden-West.
2	VM-Massnahmen auf Nationalstrassen und nachgelagertem Strassennetz:	Verlagerung der Verkehrsströme auf Alternativrouten auf dem nachgelagerten Strassennetz via die Nationalstrasse und den benachbarten Anschluss Neuenhof und die Neuenhoferstrasse durch Verkehrsinformation mit oder ohne Empfehlungen.
3	VM-Ausrüstungen auf dem Perimeter der Nationalstrasse:	Wechseltextanzeige (WTA) Birrfeld (ca. 1000 m vor Ausfahrt Baden-West aus Richtung Bern).
4	VM-Ausrüstungen auf nachgelagertem Strassennetz:	Vollflächige dynamische Verkehrsinformationsdisplays (VID) am Knoten Kantonsspital und am Knoten Mellinger- / Birnenstorferstr.
5	VM-Meldungen und Signalanzeigen:	Verkehrsmeldung auf WTA und VID mit Staumeldung sowie mit oder ohne Empfehlungen für Umleitung Richtung Zentrum Baden.
6	Bedarfsnachweis für kVMP gemäss den ASTRA Richtlinien:	Aufgrund des begrenzten Stauraums in Richtung Stadtzentrum Baden muss die bestehende Pfortnerung sehr oft abgebrochen werden, und es entstehen regelmässig hohe Zeitverluste stadteinwärts. Beim öV kommt es wegen Verspätungen häufig zu einem Anschlussbruch am Bahnhof Baden. Einsatzhäufigkeit über 50 Schaltungen (ASTRA RL15003).

1 und 2: Übersicht Handlungsbedarf mit VM-Massnahmen (Strassenperimeter mit Normal und Alternativrouten)



3 und 4: Karte der VM-Streckenausrüstungen:
(Bestehende und neu erforderliche VM-Ausrüstungen)



5 VM-Meldungen und Signalanzeigen:
(Szenarien, Schwellenwerte, Betriebszustände, Signal- und Textanzeigen)

SZ	Szenarien mit Schwellenwerten	Betriebszustände auf VM-Anlagen
1	Schwellenwert für Reisezeit Mellingerstrasse ist nicht überschritten.	Keine Massnahmen. WTA und VID dunkel.
2	Schwellenwert für Reisezeit Mellingerstrasse ist überschritten. Kein Rückstau in der Ausfahrt Baden-West.	Stauinformation mit WTA und VID. In Abhängigkeit der Reisezeitdifferenz mit (WTA BZ 2, 4 und 5; VID BZ 2- 4) oder ohne Alternativroutenempfehlung (WTA BZ 1 und 3; VID BZ 1).
3	Schwellenwert für Reisezeit Mellingerstrasse ist überschritten. Rückstau in der Ausfahrt Baden-West.	
4	Keine Reisezeit in der Mellingerstrasse Stausignal vor LSA 324.	Keine Massnahmen. WTA und VID dunkel.
5	Keine Reisezeit in der Mellingerstrasse Stausignal vor LSA 324 (Rückstau vom Badener Tor bis Birmenstorferstrasse).	Stauinformation ohne Angabe der Reisezeit und ohne Empfehlung auf den beiden VID (VID BZ 1) und WTA (WTA BZ 1).

BZ	BZ mit Anzeigen und Meldungen auf VM-Anlagen	
1		2
3		4
5		

Glossar

Begriff	Bedeutung
Alternativroute <i>itinéraire bis</i>	Alternative zu einer Stammroute. Die Stammroute bleibt befahrbar.
DTV <i>TJM</i>	Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) <i>trafic journalier moyen (TJM)</i>
KLZ	Kantonale Leitzentrale (KLZ) <i>centrale cantonale de gestion du trafic (KLZ)</i>
LSA-NS	Lichtsignalanlage im Eigentum des Bundes (Lichtsignalanlage-Nationalstrasse) <i>installations de feux de circulation - route nationale</i>
SSV <i>OSR</i>	Signalisationsverordnung (SSV) <i>ordonnance sur la signalisation routière (OSR)</i>
Stammroute <i>itinéraire de base</i>	Signalisierte Route, wo der Betriebszustand der Grundzustand ist.
SVG <i>LCR</i>	Strassenverkehrsgesetz (SVG) <i>loi fédérale sur la circulation routière (LCR)</i>
Umleitungsrute <i>itinéraire de déviation</i>	Umleitung zu einer Stammroute. Die Stammroute ist nicht mehr befahrbar oder die Ver- lustzeit ist grösser als der Umweg über eine verfügbare Umleitungsrute.
VM-CH	Verkehrsmanagement in der Schweiz (VM-CH) <i>gestion du trafic en Suisse (VM-CH)</i>
VMP	Verkehrsmanagementplan (VMP) <i>plan de gestion de trafic (VMP)</i>
VMZ-CH	Verkehrsmanagementzentrale Schweiz (VMZ-CH) <i>centrale nationale suisse de gestion du trafic (VMZ-CH)</i>
RLZ	Regionale Leitzentrale (RLZ) <i>centrale régionale de gestion du trafic (RLZ)</i>
WTA <i>PMV</i>	Wechseltextanzeige (WTA) <i>panneau à messages variables (PMV)</i>
WWW	Wechselwegweisung (WWW) <i>panneau de direction à indications variables (WWW)</i>

Auflistung der Änderungen

Ausgabe	Version	Datum	Änderungen
2016	1.00	31.05.2016	Inkrafttreten.

