



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA



STRATEGISCHE AUSRICHTUNG 2024–2030

April 2024 V1.6



Inhalt

Einleitung	4
Die strategische Ausrichtung auf einen Blick	5
Trends	6
Vision 2040	8
Mission	9
Leitsätze	10
Ziele 2030	12
Key Performance Indicators (KPIs)	15



Einleitung

Seit seiner Gründung 1998 ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Schweizer Fachbehörde für die Strasseninfrastruktur und den individuellen Strassenverkehr¹.

Im Verantwortungsbereich des eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wirkt es für eine nachhaltige und sichere Mobilität auf der Strasse.

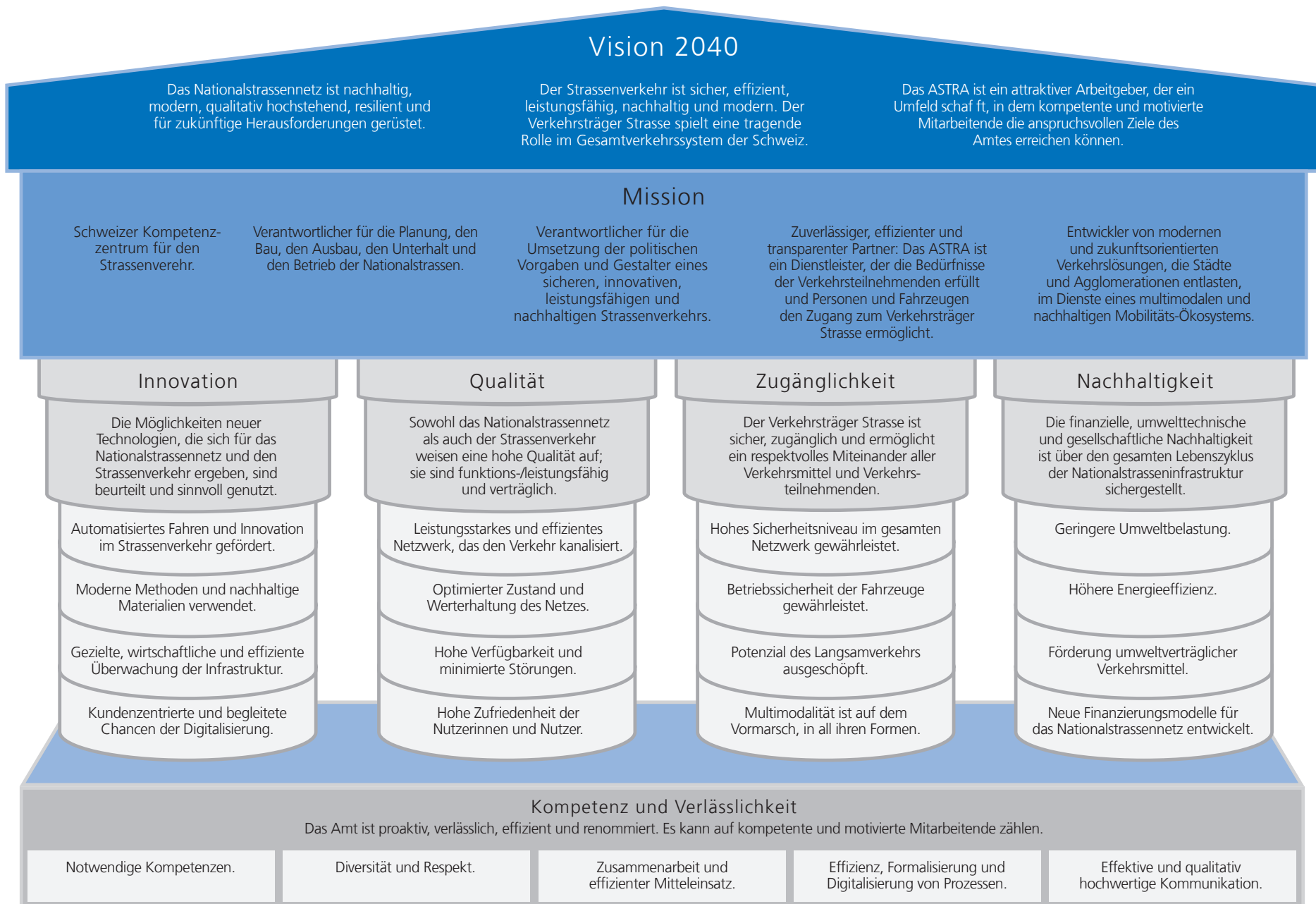
Das ASTRA arbeitet mit kantonalen, nationalen und internationalen Partnern zusammen, erarbeitet Grundlagen und bereitet Entscheidungen für eine nachhaltige Politik des Bundes im Bereich des Strassenverkehrs vor. Es entwirft, fördert, koordiniert und kontrolliert entsprechende Massnahmen auf nationaler und internationaler Ebene. Entsprechend gestaltet das ASTRA seine Bauwerke und Bauprozesse über deren Lebenszyklus.

Während sich das Makroumfeld des ASTRA in einem tiefgreifenden Wandel befindet, kann sich das Amt zur Steuerung seiner Aktivitäten auf ein umfassendes strategisches Instrumentarium stützen. Dazu gehören die Strategische Ausrichtung mit Vision, Mission, Leitsätzen und Zielen bis 2030 sowie Teilstrategien mit spezifischen Massnahmen, die kurz- und mittelfristig umgesetzt werden.

Dieses Dokument umfasst die aktuelle strategische Ausrichtung, die das ASTRA 2023 überarbeitet hat.

¹ Quelle: Art. 10 der Organisationsverordnung für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, SR 172.217.1

Die strategische Ausrichtung auf einen Blick



Trends

Bei der Erfüllung seines Auftrags berücksichtigt das ASTRA die wichtigsten Trends, die sich bis 2040 auf seinen Tätigkeitsbereich auswirken könnten, nämlich:

- Während die Auswirkungen des Klimawandels spürbar werden, schreitet die Dekarbonisierung der Infrastruktur und des Verkehrs voran und schafft neue Anforderungen und Chancen.
- Die Zunahme der Elektromobilität erfordert neue Wege bei der nachhaltigen Finanzierung der Nationalstrasseninfrastruktur.
- Die negativen Folgen (Staus, Ausweichverkehr etc.) der verzögerten Erweiterung des Nationalstrassennetzes machen sich immer stärker bemerkbar.
- Die Digitalisierung verändert das Verkehrssystem und die Tätigkeiten des Amtes
 - Datenfragen (einschliesslich gesamter Datenlebenszyklus und Datenschutz) gewinnen an Bedeutung.
- Demografische und gesellschaftliche Entwicklungen (z. B. Bevölkerungswachstum, Alterung, Teilzeitarbeit, Homeoffice) wirken sich auf die Mobilitätsbedürfnisse aus.
- Die Werterhaltung der Nationalstrasseninfrastruktur erfordert zunehmende Investitionen.
- Die Anforderungen an die Nationalstrasseninfrastruktur nehmen zu (z. B. Umweltschutzmassnahmen, Bauvorschriften, verkehrsträger- und staats-ebenenübergreifende Planung).

- Das Verkehrsaufkommen steigt weiter an.
- Die Effizienzsteigerung im Verkehr bleibt wichtig (z. B. Auslastungsgrad, Fahrverhalten, zeitliche Verteilung des Verkehrs, Wechselwirkung mit anderen Verkehrsträgern).
- Mit neuen Technologien im Strassenverkehr steigen die Anforderungen an die Marktüberwachung.
- Dynamische Entwicklungen im Verkehrsbereich nehmen zu (z. B. Digitalisierung, künstliche Intelligenz, neue Angebotsformen, Verschmelzung von motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (ÖV).
- Die Sicherung der notwendigen Kompetenzen und des Fachpersonals (innerhalb des Amtes) wird zunehmend anspruchsvoller.
- Nationalstrassen bleiben ein entscheidender Verkehrsträger für die Gesellschaft und Volkswirtschaft.
- Der Langsamverkehr nimmt stetig zu und führt zu einem steigenden Bedarf an Infrastruktur.
- Die Bedeutung von Netz- und Objektresilienz steigt.



Vision 2040

Das ASTRA richtet sein Handeln bis 2040 an folgender Vision aus:

- Das Nationalstrassennetz ist nachhaltig, modern, qualitativ hochstehend, resilient und für zukünftige Herausforderungen gerüstet.
- Der Strassenverkehr² ist sicher, effizient, leistungsfähig, nachhaltig und modern. Der Verkehrsträger Strasse spielt eine tragende Rolle im Gesamtverkehrssystem der Schweiz.
- Das ASTRA ist ein attraktiver Arbeitgeber, der ein Umfeld schafft, in dem kompetente und motivierte Mitarbeitende die anspruchsvollen Ziele des Amtes erreichen können.



² Der Strassenverkehr umfasst auch den strassengebundenen öffentlichen Verkehr sowie den Langsamverkehr.

Mission

Das ASTRA versteht seine Rolle wie folgt:

- Schweizer Kompetenzzentrum für den Strassenverkehr.
- Verantwortlicher für die Planung, den Bau, den Ausbau, den Unterhalt und den Betrieb der Nationalstrassen.
- Verantwortlicher für die Umsetzung politischer Vorgaben und Gestalter eines sicheren, innovativen, leistungsfähigen und nachhaltigen Strassenverkehrs, durch die Festlegung geeigneter Regeln für die Personen- und Fahrzeugzulassung sowie für das Verhalten im Verkehr.
- Zuverlässiger, effizienter und transparenter Partner: Das ASTRA ist ein Dienstleister, der die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden erfüllt und Personen und Fahrzeugen den Zugang zum Verkehrsträger Strasse ermöglicht.
- Entwickler von modernen und zukunftsorientierten Verkehrslösungen, die Städte und Agglomerationen entlasten, in den Diensten eines multimodalen und nachhaltigen Mobilitäts-Ökosystems.



Leitsätze

Um seine Vision im Einklang mit seiner Mission zu verwirklichen, orientiert sich das ASTRA an den folgenden Leitsätzen, für die konkrete Ziele formuliert werden:

Innovation

Die Möglichkeiten neuer Technologien, die sich für das Nationalstrassennetz und den Strassenverkehr ergeben, sind beurteilt und sinnvoll genutzt.

Qualität

Sowohl das Nationalstrassennetz als auch der Strassenverkehr weisen eine hohe Qualität auf; sie sind funktions-/leistungsfähig und verträglich.

Zugänglichkeit

Der Verkehrsträger Strasse ist sicher, zugänglich und ermöglicht ein respektvolles Miteinander aller Verkehrsmittel und Verkehrsteilnehmenden.

Nachhaltigkeit

Die finanzielle, umwelttechnische und gesellschaftliche Nachhaltigkeit ist über den gesamten Lebenszyklus der Nationalstrasseninfrastruktur sichergestellt.

Kompetenz und Verlässlichkeit

Das Amt ist proaktiv, verlässlich, effizient und renommiert. Es kann auf kompetente und motivierte Mitarbeitende zählen.



Ziele 2030

Für jeden der obengenannten Leitsätze hat das ASTRA eine Reihe von Zielen definiert, die bis 2030 erreicht werden sollen. Diese Ziele sind so konzipiert, dass sie mit Hilfe von Key Performance Indicators (KPIs) gemessen werden können.

Für den Leitsatz «Innovation»

- OBJ I1:** Versuche zum automatisierten Fahren und Innovationen im Strassenverkehr sind gefördert.
- OBJ I2:** Beim Bau und Unterhalt der Nationalstrassen kommen moderne Methoden und nachhaltige Baumaterialien zum Einsatz.
- OBJ I3:** Die Überwachung der Infrastruktur wird gezielt, wirtschaftlich und effizient durchgeführt. Die Schnittstellen sind über das ganze Netz hinweg harmonisiert.
- OBJ I4:** Die Chancen der Digitalisierung werden kundenzentriert und von einem geeigneten Innovationsprozess begleitet.

Für den Leitsatz «Qualität»

- OBJ Q1:** Das Nationalstrassennetz ist leistungsfähig, effizient und kanalisiert einen grossen Teil des schweizerischen Strassenverkehrs.
- OBJ Q2:** Die Optimierung des Zustands und die Erhaltung des Werts des Nationalstrassennetzes sind gewährleistet.
- OBJ Q3:** Die Verfügbarkeit der Nationalstrassen (inkl. der technischen Systeme) ist hoch; Störungen sind möglichst vermieden.
- OBJ Q4:** Die Zufriedenheit der Verkehrsteilnehmenden mit den Nationalstrassen ist hoch.

Für den Leitsatz «Zugänglichkeit»

- OBJ A1:** Auf dem gesamten schweizerischen Strassennetz ist ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet (auch bei weiterem Wachstum des Langsamverkehrs).
- OBJ A2:** Die Betriebssicherheit der Fahrzeuge ist sichergestellt.
- OBJ A3:** Das Potenzial des Langsamverkehrs ist ausgeschöpft.
- OBJ A4:** Multimodalität ist auf dem Vormarsch, in all ihren Formen.

Für den Leitsatz «Nachhaltigkeit»

- OBJ D1:** Die Umweltauswirkungen des Betriebs und der Instandhaltung der Nationalstrassen sind reduziert.
- OBJ D2:** Die Energieeffizienz des Nationalstrassennetzes nimmt zu.
- OBJ D3:** Die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel auf dem Nationalstrassennetz ist gefördert.
- OBJ D4:** Neue Modelle zur langfristigen Finanzierung des Nationalstrassennetzes sind entwickelt.

Für den Leitsatz «Kompetenz und Verlässlichkeit»

- OBJ CF1:** Die zur Erfüllung der Amtsaufgaben notwendigen Kompetenzen sind sichergestellt.
- OBJ CF2:** Die Diversität des Amtes ist gestärkt, ebenso wie das respektvolle Miteinander der Mitarbeiter/-innen.
- OBJ CF3:** Die Zusammenarbeit im Amt orientiert sich an übergeordneten Vorgaben und effizientem Mitteleinsatz.
- OBJ CF4:** Ein hoher Grad an Effizienz, Formalisierung und Digitalisierung der Prozesse ist gewährleistet.
- OBJ CF5:** Durch eine effektive und qualitativ hochwertige Kommunikation können die Stakeholder für die wichtigsten Themen im Zusammenhang mit dem Verkehrsträger Strasse sensibilisiert werden.





Key Performance Indicators (KPIs)

Der Abschnitt enthält eine vollständige Liste der KPIs, mit denen die Erreichung der Ziele bis 2030 gemessen werden kann.

KPIs für den Leitsatz «Innovation»

Ziel	KPI	2030
OBJ I1: Versuche zum automatisierten Fahren und Innovationen im Strassenverkehr sind gefördert.	I1.1: Anteil der Fahrzeuge auf Stufe 3 (bedingt automatisiert) ³ an der gesamten Fahrzeugflotte (in %).	5 %
	I1.2: Anteil der Fahrzeuge auf Stufe 4 (hochautomatisiert) an der gesamten Fahrzeugflotte (in %).	N/A
	I1.3: Höhe der Finanzhilfen des ASTRA für Projekte zur Erprobung neuer technologischer Entwicklungen im Umfeld des öffentlichen Strassenverkehrs (Betrag in Mio. CHF pro Jahr, SVG, ab 2025).	< 2
OBJ I2: Beim Bau und Unterhalt der Nationalstrassen kommen moderne Methoden und nachhaltige Baumaterialien zum Einsatz.	I2.1: Anzahl der BIM-Anwendungsfälle (Anzahl, mind.).	500
	I2.2: Anzahl der neuen bzw. nachhaltigen Materialien, die im Bauwesen verwendet werden (Bedeutung von Nachhaltigkeitsanforderungen in Ausschreibungen).	N/A ⁴
OBJ I3: Die Überwachung der Infrastruktur wird gezielt, wirtschaftlich und effizient durchgeführt. Die Schnittstellen sind über das ganze Netz hinweg harmonisiert.	I3.1: Anteil der gebauten Infrastruktur, deren Daten von allen Partnern (intern und extern) während des gesamten Lebenszyklus genutzt und aktualisiert werden.	N/A ⁵
OBJ I4: Die Chancen der Digitalisierung werden kundenorientiert und von einem geeigneten Innovationsprozess begleitet.	I4.1: Anteil der Vorhaben, die bereits in frühen Phasen durch einen Innovationsprozess begleitet werden (in %).	75 %
	I4.2: Anteil der Projekte, die mit agilen Methoden durchgeführt werden (in %).	66 %
	I4.3: Zufriedenheitsindex der Stakeholder mit abgeschlossenen Projekten (auf 100).	80

³ Der Automatisierungsgrad eines Fahrzeugs kann in sehr unterschiedlichen Ausprägungen erfolgen und wird in sechs Stufen – von «nicht automatisiert» bis «vollautomatisiert» – unterteilt. In Stufe 3 (bedingt automatisiert) muss die Fahrerin oder der Fahrer das System nicht mehr ständig überwachen, sondern muss in der Lage sein, die Kontrolle über das Fahrzeug zu übernehmen, wenn das System sie bzw. ihn dazu auffordert, immer mit ausreichender Voraussicht.

⁴ Der genaue Wert dieses Indikators kann erst nach Festlegung der Messmethodik bestimmt werden.

⁵ Der genaue Wert dieses Indikators kann erst nach Festlegung der Messmethodik bestimmt werden.

KPIs für den Leitsatz «Qualität»

Ziel	KPI	2030
OBJ Q1: Das Nationalstrassennetz ist leistungsfähig, effizient und kanalisiert einen grossen Teil des schweizerischen Strassenverkehrs.	Q1.1: Anzahl Stautunden im Nationalstrassennetz inkl. NEB (Stunden, max., Ist-Wert = Vorjahr).	40 000
	Q1.2: Anteil Nationalstrassen an Fahrleistung auf gesamtem Strassennetz (in %).	41,5 %
	Q1.3: Durchschnittliche Fahrzeugauslastung (Anzahl der Personen pro Fahrzeug).	1,8
	Q1.4: Indikator für die Angebotsqualität – Planbarkeit der Reisezeit (in %, Anteil an der Anzahl der Abschnitte in der 1. Qualitätsklasse).	70 %
	Q1.5: Indikator für die Angebotsqualität – Verkehrszustand (in %, Anteil an der Anzahl der Abschnitte in der 1. Qualitätsklasse).	70 %
	Q1.6: Indikator für die Angebotsqualität – gefahrene Geschwindigkeit (in %, Anteil an der Anzahl der Abschnitte in der 1. Qualitätsklasse).	50 %
	Q1.7: Indikator für die Angebotsqualität – Stautunden (in %, Anteil an der Anzahl der Abschnitte in der 1. Qualitätsklasse).	70 %
OBJ Q2: Die Optimierung des Zustands und die Erhaltung des Werts des Nationalstrassennetzes sind gewährleistet.	Q2.1: Mittlere Zustandsnote (Skala von 1 bis 5; 1 ist die höchste Note).	1,76
	Q2.2: Prozentanteil des Nationalstrassennetzes in einem als gut oder akzeptabel eingestuften Zustand (Zustandsklassen 1 und 2).	90 %
	Q2.3: Anteil der Projekte mit Kosten > 110 % der angegebenen Kosten im Generellen Projekt (in %).	0
	Q2.4: Für die Erhaltung der Nationalstrassen investierte Summe pro Jahr (Mrd. CHF).	1,1
OBJ Q3: Die Verfügbarkeit der Nationalstrassen (inkl. der technischen Systeme) ist hoch; Störungen sind möglichst vermieden.	Q3.1: Spurabbau länger als 72 Std. zusammenhängend am selben Ort auf stark befahrenen Strecken (Ø Tagesverkehr ≥ 40 000 Fahrzeuge) (Anzahl, max.).	10
	Q3.2: Baustellen (ohne kleinen baulichen Unterhalt – KBU) im Mehrschichtbetrieb mit oder ohne Nachtarbeit mit Dauer > 20 Tage und Ø Tagesverkehr ≥ 40 000 Fahrzeuge (in %, mind.).	80
OBJ Q4: Die Zufriedenheit der Verkehrsteilnehmenden mit den Nationalstrassen ist hoch.	Q4.1: Zufriedenheitsgrad der Verkehrsteilnehmenden (in %).	N/A ⁶

⁶ Der genaue Wert kann erst nach Festlegung der Messmethodik bestimmt werden.

KPIs für den Leitsatz «Zugänglichkeit»

Ziel	KPI	2030
OBJ A1: Auf dem gesamten schweizerischen Strassennetz ist ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet (auch bei weiterem Wachstum des Langsamverkehrs).	A1.1: Schwerverletzte (Anzahl, max.).	2 500
	A1.2: Verkehrstote (Anzahl, max.).	100
	A1.3: Anzahl Unfallschwerpunkte (USP) auf Nationalstrassennetz (Max.).	110
OBJ A2: Die Betriebssicherheit der Fahrzeuge ist sichergestellt.	A2.1: Anzahl der Kontrollstunden für Schwerverkehrskontrollen (SVKZ) und Intensivierung der mobilen Kontrollen (mind.).	270 000
	A2.2: Rückstände bei der Motorfahrzeugkontrolle durch die StVA (in % des Bestands).	5 %
OBJ A3: Das Potenzial des Langsamverkehrs ist ausgeschöpft.	A3.1: Anzahl der mit Velos zurückgelegten Kilometer (Personenkilometer, in Mio.).	4 735
	A3.2: Anzahl der zu Fuss zurückgelegten Kilometer (Personenkilometer, in Mio.).	5 400
OBJ A4: Multimodalität ist auf dem Vormarsch, in all ihren Formen.	A4.1: Anteil der Wege, die eine Kombination aus mehreren Verkehrsmitteln beinhalten, in %. ⁷	25 %
	A4.2: Verfügbarkeit von Velos (immer verfügbar oder nach Absprache), in %.	90 %
	A4.3: Anteil der Personen, die Fahrzeug-Sharing-Angebote nutzen (Ridesharing, Ridehailing oder Mitfahrsysteme), in %.	20 %

KPIs für den Leitsatz «Nachhaltigkeit»

Ziel	KPI	2030
OBJ D1: Die Umweltauswirkungen des Betriebs und der Instandhaltung der Nationalstrassen sind reduziert.	D1.1: Anteil der Nationalstrassen, die Lärmschutzmassnahmen benötigen.	2 %
	D1.2: Anteil der sanierten und wieder passierbaren Wildtierkorridore.	85 %
	D1.3: Anteil der aufgewerteten Grünflächen an Nationalstrassen (in % der Grünflächen entlang der Nationalstrassen).	20 %
	D1.4: Anteil der Nationalstrassen, die über die Schulter oder über Strassenabwasserbehandlungsanlagen (SABA) entwässert werden (in %).	70 %
	D1.5: CO ₂ -Einsparungen bei Baumassnahmen (steigender Wert gegenüber Referenzprojekten von 2010) – direkte Emissionen.	50 %
	D1.6: CO ₂ -Einsparungen bei Baumassnahmen (steigender Wert gegenüber Referenzprojekten von 2010) – indirekte Emissionen (vor- und nachgelagert).	10 %

⁷ Die Arten von Kombinationen, die mehrere Verkehrsmittel beinhalten, sind wie folgt (gemäss Grafik G3.3.1.8 des Mikrozensus 2021): «Zu Fuss + öffentlicher Verkehr» (9,5 %); «Zu Fuss + motorisierter Individualverkehr» (3,3 %); «Zu Fuss + motorisierter Individualverkehr + öffentlicher Verkehr» (0,6 %); «Zu Fuss + Velo + öffentlicher Verkehr» (0,5 %); «Zu Fuss + Velo» (0,2 %); «Übrige Verkehrsmittel und Verkehrsmittelkombinationen» (2,2 %).

Ziel	KPI	2030
OBJ D2: Die Energieeffizienz des Nationalstrassennetzes nimmt zu.	D2.1: Stromproduktion des ASTRA (GWh pro Jahr).	35
		2035: 47
	D2.2: Energieverbrauch der Infrastruktur der Nationalstrassen für den Betrieb (GWh pro Jahr; Strom, Wärme und Treibstoffe).	207
	D2.3: Anteil beleuchteter Tunnel, die LED verwenden.	100 %
OBJ D3: Die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel auf dem Nationalstrassennetz ist gefördert.	D2.4: Prozentualer Anteil der ASTRA-eigenen Gebäude (Werkhöfe, Betriebszentralen), die energetisch saniert sind.	90 %
	D3.1: Anteil der Rastplätze mit Ladestationen für alternative Energieträger (in %).	100 %
	D3.2: Anteil der Fahrzeuge mit nicht-fossilen Treibstoffen am ASTRA-Fuhrpark (in %).	80 %
	D3.3: Durchschnittliche Fahrzeugauslastung (Anzahl Personen pro Fahrzeug).	1,8
OBJ D4: Neue Modelle zur langfristigen Finanzierung des Nationalstrassennetzes sind entwickelt.	D4.1: Stand der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) (unter Berücksichtigung der angenommenen Massnahmen, in Mio. CHF).	≥ 0
	D4.2: Liquidität des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) – Mittellinie des Fächers unter Berücksichtigung der beschlossenen Massnahmen.	≥ 0
	D4.3: Anteil an Personenwagen, leichten und schweren Nutzfahrzeugen, die über eine fahrleistungsabhängige Abgabe (Mineralölsteuer oder Abgabe auf E-Fahrzeuge) zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur beitragen.	99 %
	D4.4: Grad der Einführung einer Steuer für Elektrofahrzeuge (100 % = Steuer eingeführt).	100 %

KPIs für den Leitsatz «Kompetenz und Verlässlichkeit»

Ziel	KPI	2030
OBJ CF1: Die zur Erfüllung der Amtsaufgaben notwendigen Kompetenzen sind sichergestellt.	CF1.1: Brutto-Fluktuationsrate des Personals.	7 %
	CF1.2: Anzahl der offenen bzw. nicht besetzten Stellen.	15
OBJ CF2: Die Diversität des Amtes ist gestärkt, ebenso wie das respektvolle Miteinander der Mitarbeiter/-innen.	CF2.1 : Frauenanteil im ASTRA.	35 %
	CF2.2 : Frauenanteil im Kaderbereich.	28 %
	CF2.3: Anteil der Vertretung der lateinischen Sprachgemeinschaft im ASTRA.	30 %
	CF2.4: Anteil der Beschäftigten mit Jobsharing.	1 %
	CF2.5: Differenz zwischen den Anteilen der zahlenmässig stärksten und schwächsten Altersgruppe (in Prozentpunkten).	35
	CF2.6: Anteil der Teilzeitbeschäftigten (in %; Beschäftigungsgrad < 90 %).	23 %
	CF2.7: Anteil der Beschäftigten, die von einer Behinderung betroffen sind (in %) [MA mit einer IV-Unterstützung].	2 %
	CF2.8: Anteil der Mitarbeiter/-innen, die dem Management bei der Entscheidungsfindung vertrauen (in %; gemäss den Ergebnissen der Personalbefragung).	70
	CF2.9: Anteil der Mitarbeiter/-innen, die sich den Herausforderungen der Digitalisierung gewachsen fühlen (in %; gemäss den Ergebnissen der Personalbefragung).	84
OBJ CF3: Die Zusammenarbeit im Amt orientiert sich an übergeordneten Vorgaben und effizientem Mitteleinsatz.	CF3.1: Anzahl offener EFK-Empfehlungen.	≤10
OBJ CF4: Ein hoher Grad an Effizienz, Formalisierung und Digitalisierung der Prozesse ist gewährleistet.	CF4.1: Prozentanteil der dokumentierten Prozesse, die aktuell sind (Prozessportal).	95 %
	CF4.2: Kompatibilitätsrate mit der Norm ISO 9001 (100 % = uneingeschränkte Zertifizierung).	100 %

Ziel	KPI	2030
OBJ CF5: Durch eine effektive und qualitativ hochwertige Kommunikation können die Stakeholder für die wichtigsten Themen im Zusammenhang mit dem Verkehrsträger Strasse sensibilisiert werden.	CF5.1: Anteil aller Medienberichte zum Thema automatisiertes Fahren, in denen die Arbeit des ASTRA thematisiert wird (in %) – Fokusziel «Neue Mobilitätsformen».	70 %
	CF5.2: Prozentanteil der Bevölkerung, der die Änderungen des Finanzierungsmodells für die Strasseninfrastruktur akzeptiert (nach Abstimmung) – Fokusziel «Sicherstellung der Finanzierung».	> 50 %
	CF5.3: Anzahl der Infrastrukturberichte zu Themen, die potenziell ein positives Image des ASTRA und seiner Bemühungen für eine sichere und nachhaltige Infrastruktur vermitteln (Nachhaltigkeit, Strassenzustand, Betrieb bzw. Instandhaltung) – Fokusziel «Erhaltung der Infrastruktur».	1
	CF5.4: Anzahl der Blogbeiträge zu den wichtigsten Themen des ASTRA – Fokusziel «Erhaltung der Infrastruktur».	6
	CF5.5: Durchschnittliche Antwortfrist bei Anfragen von Bürger/-innen oder anderen – Anfragen via info@astra.admin.ch (in Tagen). ⁸	1–3
	CF5.6: Durchschnittliche Antwortfrist bei Anfragen von Bürger/-innen oder anderen – Anfragen, die direkt an das ASTRA gerichtet sind (in Wochen).	1–2
	CF5.7: Durchschnittliche Antwortfrist bei Anfragen von Bürger/-innen oder anderen – Anfragen ans GS UVEK, Unterschrift Amtsdirektor (in Wochen).	1–2
	CF5.8: Durchschnittliche Antwortfrist bei Anfragen von Bürger/-innen oder anderen – Anfragen ans GS UVEK, Unterschrift Departementschef (in Wochen).	2–3

⁸ Die Antwortfrist ist insbesondere abhängig von der Eingangsart (elektronisch / postalisch), der Komplexität der Materie, der Sprache (Übersetzung der Antwort notwendig bedeutet: plus mehrere Tage), der Stufe der Unterschrift und den diesbezüglichen Vorgaben der hierarchisch übergeordneten Stellen.



Bundesamt für Strassen ASTRA

Pulverstrasse 13

CH-3003 Bern

+41 58 462 94 11

info@astra.admin.ch

www.astra.admin.ch