



Faktenblatt

Sicherstellung des Verkehrsflusses auf den Nationalstrassen

10.6.2013

Das Schweizer Nationalstrassennetz wird stark beansprucht: Seit 1990 hat sich die Fahrleistung auf den Autobahnen verdoppelt. Auf den Autobahnen werden heute rund 43 Prozent des gesamten Motorfahrzeugverkehrs abgewickelt. Beim schweren Güterverkehr sind es 67 Prozent. 2012 Jahr stauten sich die Autos in der Schweiz total während 19'921 Stunden. Gegenüber 2011 ist das ein Anstieg um 4 Prozent.

Um den Verkehrsfluss zu erhöhen, bieten sich verschiedene Möglichkeiten an. Das ASTRA setzt dabei auf folgende Massnahmen:

Massnahme	Ziel	Aktueller Stand	Bemerkungen
1. Örtlich und zeitlich begrenzte Umnutzung der Pannestreifen als Überbrückungsmassnahme	<p>Umnutzung von rund 125 Kilometern Pannestreifen bis 2020 (davon rund 90 Kilometer nur bei Verkehrsspitzenzeiten)</p> <p>Ziel sind schweizweit einheitliche Kriterien für die Projektierung und den Betrieb.</p> <p>Sicherheitsmassnahmen: Permanente Überwachung der umgenutzten Pannestreifen, Reduktion der Höchstgeschwindigkeit während der Umnutzung, Bau von Nothaltebuchten auf längeren, umgenutzten Abschnitten.</p>	<p>Erste Umnutzung von Pannestreifen wird im Raum Bern zwischen den Anschlüssen Wankdorf und Muri Anfang 2015 in Betrieb gehen.</p> <p>Weitere Umnutzungen des Pannestreifens sind in folgenden Regionen geplant: Aargau, Basel, Genf, Lausanne, Winterthur, Zürich</p>	<p>Bilanz Pilotversuch Morges-Ecublens (A1) seit 2010:</p> <ul style="list-style-type: none">• Verkehrsfluss verbessert; keine Staus bei frei gegebenen Pannestreifen.• Unfallrate generell um 15 Prozent und lokal um bis 80 Prozent tiefer.• Schadstoffausstoss in unmittelbarer Strassennähe um rund 20 Prozent reduziert.

<p>2. Verbesserung der Streckenausrüstung fürs Verkehrsmanagement und die Verkehrsinformation</p>	<p>Zur Beeinflussung des Verkehrs und für die Verkehrsinformation werden verschiedene sogenannte Streckenausrüstungen benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wechseltextanzeigen und Wechselwegweisungen für die Information der Automobilisten zu Verkehrsstörungen und Abgabe von Routen-Empfehlungen im Ereignisfall. • Dynamische Geschwindigkeits- und Gefahrenanzeigen sowie Fahrstreifensignalisationen zur aktiven Steuerung des Verkehr in Tunnel, bei Anschlüssen und bei Pannestreifenumnutzungen. • Lenkungsmassnahmen insbesondere für das Schwerverkehrsmanagement auf der Nord-Süd-Achse. 	<ul style="list-style-type: none"> • Von 75 total beauftragten Wechseltextanzeigen (44 davon neu und 31 als Ersatz) sind oder werden 2013 deren 16 Stück und 2014 weitere 24 Stück erstellt. • Von den 56 total beauftragten Wechselwegweisern (36 davon neu und 20 als Ersatz) sind oder werden 2013 deren 17 Stück und 2014 8 Stück erstellt. • 2013 und 2014 werden 18 Autobahnabschnitte (zwischen Anschlüssen) mit Verkehrsleitsystemen neu ausgerüstet bzw. vorhandene Systeme ersetzt oder ergänzt. • Gleichzeitig werden 11 Leitsysteme in Tunneln ersetzt oder ergänzt. 	
<p>3. Punktuelle Lastwagen-Überholverbote</p>	<p>Auf offener Strecke sind die Verkehrsbelastung, der Lastwagenanteil und die Steigungen die relevanten Kriterien für die Anordnung von Lastwagen-Überholverböten. In zweistreifigen Tunnel ist ein generelles Lastwagen-Überholverbot vorgesehen.</p> <p>Für rund 265¹ Kilometer des Nationalstrassennetzes ist zwingend ein Lastwagen-Überholverbot vorgesehen.</p> <p>Mit den Überholverböten für Lastwagen entspricht der Bund auch einem Anliegen des Parlaments: Sowohl der Nationalrat als auch der Ständerat haben eine 2011 eingereichte Motion zum Verbot von „Elefantenrennen“ überwiesen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Alle aus der Untersuchung resultierenden Überholverböte werden bis Ende 2013 verfügt sein. Die Anordnung der Signale grösstenteils in der zweiten Hälfte 2013 gestartet. • Ein grosser Teil der Überholverböte auf den offenen Streckenabschnitten kann zeitlich begrenzt angeordnet werden. Das Verbot gilt dabei nur in den jeweils angezeigten Zeitfenstern in den Morgen- und Nachmittagsstunden. 	<p>Probleme bei Lastwagen-Überholmanövern:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Markante Temporeduktion auf linker Fahrspur • Massive Störung des Verkehrsflusses • Zu geringe Abstände zwischen den Fahrzeugen • Versperrte Sicht auf Signalisation (v.a. in den Tunneln) • Unfallgefahr

¹ Angegeben ist die Länge der betroffenen Nationalstrassenabschnitte. Dabei ist zu beachten, dass Lastwagen-Überholverböte beispielsweise in Steigungsbereichen nur in einer Fahrtrichtung angeordnet werden.

<p>4. Baustellen mit möglichst wenig Behinderung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Minimierung der Verkehrsbehinderung im Umfeld der Baustellen • Maximale Sicherheit für Personal auf Baustellen • Minimale Störungen der Anwohner • Rasche Abwicklung aller Arbeiten • Schnellstmögliche Übergabe der Strecke an den Verkehr 	<p>Seit der Übernahme der Nationalstrassen im Jahr 2008 gestaltet das ASTRA seine Erhaltungsprojekte unter Verkehr nach folgendem Muster:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bildung grosser Erhaltungsabschnitte wobei die Baustellenlänge i.d.R. auf maximal 5 km bzw. rund 4-Minuten-Fahrzeit beschränkt wird. • In diesen Abschnitten werden alle zur „Sanierung“ und „Verbesserung“ der Infrastruktur nötigen Massnahmen realisiert, damit • während 15 weiteren Betriebsjahren auf diesem Abschnitt keinerlei bauliche Massnahmen mehr nötig sind. • Grundsätzlich keine Spurabbauten. Wenn aus technischen Gründen unvermeidbar, nur nachts, oder am Wochenende. • Mindestens Zwei-Schicht-Betrieb. • Verträge mit den Bauunternehmern enthalten Anreize für schnelles Bauen. • Gezielte Information der Automobilisten und der Anwohner. 	<p>Bei den Arbeiten auf den Baustellen der Nationalstrassen geht es heute stets um zwei Aspekte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Um die eigentliche „Sanierung“ bestehender Infrastruktur. • Um die Anpassung bestehender Infrastrukturen an neue Normen welche unter den Titeln „Verbesserung der Sicherheit“ und „Erhöhung der Verträglichkeit“ zusammengefasst werden können (bspw. Lärmschutz, Tunnelsicherheit, Entwässerung)
<p>5. Zusätzliche Fahrspuren</p>	<p>Ein leistungsfähiges Nationalstrassennetz ist für die Bevölkerung und das Funktionieren der schweizerischen Wirtschaft wichtig. Vor diesem Hintergrund hat das Parlament 2010 die erste Programmbotschaft zur Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz (PEB) verabschiedet. Damit wurden rund 1,4 Milliarden Franken für 6-Spurausbauten zwischen Härkingen und Wiggertal, Blegi und Rütihof sowie auf der Nordumfahrung Zürich und für die Engpassbeseitigung in Crissier genehmigt. Diese Arbeiten sind im Gang oder wurden inzwischen abgeschlossen.</p>	<p>Im April 2013 hat der Bundesrat die zweite Programmbotschaft verabschiedet. Er schlägt darin vor, drei weitere Projekte verbindlich zu beschliessen und die dafür nötigen Gelder freizugeben. Es handelt sich um die Erweiterungen zwischen Meyrin/Vernier und Le Vengeron, Luterbach und Härkingen sowie zwischen Andelfingen und Winterthur. Die Kosten für diese Projekte belaufen sich auf 995 Millionen Franken. Planerisch weiterverfolgt werden weitere Projekte, u.a. Erweiterungen im Raum Basel, Bern, Genf, Lugano, Luzern, Schaffhausen, St. Gallen, Winterthur/Zürich.</p> <p>Mit der Vorlage zur Anpassung des Netzbeschlusses (NEB) haben Bundesrat und Parlament ergänzend beschlossen, die beiden Netzergänzungen "Glattalautobahn" und "Umfahrung Morges" ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. Damit können gravierende Engpässe beseitigt werden.</p>	