



# Faktenblatt Verkehrsflussbericht 2019

Datum

02.07.2020

---

## Verbesserung des Verkehrsflusses auf den Nationalstrassen

Die Strategie des Bundesamts für Strassen (ASTRA) zur Reduktion von Staustunden beruht auf mehreren Ansätzen:

1. Besseres Nutzen der vorhandenen Infrastruktur
2. Punktuelle Ausbauten
3. Fahrverhalten
4. Carpooling und Mobility Pricing

### 1. Besseres Nutzen der vorhandenen Infrastruktur

Für die kommenden vier Jahre hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) in einer Roadmap konkrete Massnahmen zur effizienteren Nutzung der vorhandenen Kapazitäten definiert.

#### 1.1 Ausbau der Geschwindigkeitsharmonisierungs- und Gefahrenwarnanlagen (GHGW)

Zur Beeinflussung des Verkehrsflusses auf Nationalstrassen wird das ASTRA so rasch wie möglich weitere Geschwindigkeitsharmonisierungs- und Gefahrenwarnanlagen (GHGW) realisieren. Diese steuern den Verkehr mit einer vom Verkehrsaufkommen abhängigen Regelungs- und Steuerungslogik so, dass der Verkehrsfluss möglichst lange aufrechterhalten wird.

Die Realisierung der zusätzlichen Anlagen erfolgt in 3 Schritten:

In erster Priorität werden die bestehenden GHGW-Anlagen in Gebieten räumlich ausgedehnt und den Operatoren der VMZ-CH zur Verfügung gestellt:

- Basel: 23 km
- Bern/Mittelland: 80 km
- Genf/Lausanne: 130 km
- Luzern: 40 km
- St. Gallen: 26 km
- Tessin: 28 km
- Zürich / Winterthur: 100 km

In zweiter Priorität werden die in den Agglomerationsräumen weiter nötigen GHGW ergänzt und in dritter Priorität in den übrigen Räumen. (**Termin: 2020 – 2026**).

## 1.2 Zusätzliche Rampendosierungsanlagen

Das ASTRA realisiert zudem zusätzliche Rampendosierungsanlagen (Tropfenzähler bei Einfahrten). Dazu analysiert es derzeit die Machbarkeit und die verkehrliche Wirksamkeit von über 100 zusätzlichen Dosierungsanlagen in folgenden Agglomerationsräumen:

- Basel: 15 Rampendosierungen,
- Bern/Mittelland: 10 Rampendosierungen,
- Genf/Lausanne: 23 Rampendosierungen,
- Luzern: 6 Rampendosierungen,
- St. Gallen: 4 Rampendosierungen,
- Tessin: 6 Rampendosierungen,
- Zürich / Winterthur: 46 Rampendosierungen.

Positiv beurteilte Anlagen werden schrittweise realisiert und mit einheitlicher Steuerungslogik geregelt (**Termine: Prüfung: 2020 – 2023, Realisierung: 2024 – 2026**).

## 2. Punktuelle Ausbauten

### 2.1 Strategisches Entwicklungsprogramm (STEP Nationalstrassen)

Im STEP Nationalstrassen werden die notwendigen Ausbauschnitte definiert. Sowohl über die Projekte und deren Priorisierung als auch über die Finanzierung entscheidet das Parlament. Es legt grundsätzlich alle vier Jahre fest, welche Projekte neu verwirklicht werden sollen.

Bis 2030 sollen auf dem Nationalstrassennetz Erweiterungsprojekte im Umfang von rund 14,8 Milliarden Franken in Angriff genommen werden.

Weitere Informationen: <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/weiterentwicklung.html>

### 2.2 Pannestreifenumnutzung (PUN)

Die zeitlich und örtlich begrenzte Umnutzung von Pannestreifen kann den Verkehr flüssiger und sicherer machen. 2010 wurde bei der A1 der Abschnitt am Genfersee zwischen Morges und Ecublens als Pilotversuch für eine temporäre PUN in Betrieb genommen. Die Erfahrungen sind positiv: Der Verkehrsfluss hat sich deutlich verbessert. Bei freigegebenem Pannestreifen traten keine Staus mehr auf. Die jährliche Unfallrate ist seit der Inbetriebnahme um mehr als 25 Prozent zurückgegangen. Gleichzeitig hat der Lärm um 2,4 Dezibel abgenommen, die Luftbelastung in unmittelbarer Autobahnnähe ist um 20 Prozent gesunken.

Seit Januar 2020 ist zudem die PUN zwischen Villars-Ste-Croix und Cossonay in Betrieb. Und Ende April 2020 wurde die PUN zwischen Winterthur-Ohringen und Oberwinterthur in Betrieb genommen.

Es ist vorgesehen, in den kommenden Jahren in den Agglomerationsräumen weitere 250 Kilometer auf ihre verkehrliche Wirkung und bauliche Machbarkeit betreffend PUN zu prüfen.

Weitere Informationen: <https://www.astra.admin.ch/pun>

## **3 Beeinflussung des Fahrverhaltens**

### **3.1 Tipps für rücksichtsvolles Fahren**

Die Verkehrsteilnehmenden können viel zu sicherem und flüssigem Verkehr beitragen. In einem «Autobahn-Knigge» werden Tipps und Anregungen für ein korrektes und rücksichtsvolles Verkehrsverhalten auf Autobahnen zusammengefasst und anhand konkreter Situationen erläutert. Die Broschüre wird regelmässig nachgeführt (**Termin: 2019 publiziert**).

Weitere Informationen: <https://www.astra.admin.ch/knigge>

## **4 Neue Verkehrsregeln für besseren Verkehrsfluss ab 1.1.2021**

### **4.1 Reissverschlussprinzip bei Spurabbau**

Wenn auf einer Autobahn eine Spur abgebaut werden muss, gilt neu das Reissverschlussprinzip. Die Automobilisten müssen die Fahrzeuge auf der abgebauten Spur einschwenken lassen. Damit soll verhindert werden, dass bei Spurabbauten zu früh auf die verbleibende Spur gewechselt wird, wie es heute oft geschieht. So kann der Verkehr besser fließen.

### **4.2 Rettungsgasse bilden**

Bei einem Stau müssen die Automobilisten zwischen der linken und der rechten Spur – bei dreispurigen Strassen zwischen der linken und den beiden rechten Spuren – genügend Platz für Rettungsfahrzeuge freilassen, ohne den Pannestreifen zu belegen.

### **4.3 Rechtsvorbeifahren erlaubt**

Während das Rechtsvorbeifahren an Fahrzeugen auf Autobahnen bisher nur im parallelen Kolonnenverkehr erlaubt war, wird dies künftig auch zulässig sein, wenn sich nur auf dem linken oder bei dreispurigen Autobahnen mittleren Fahrstreifen eine Kolonne gebildet hat. Damit kann der Verkehr länger auf beiden Spuren fließen. Rechtsüberholen (Ausschwenken auf den rechten Fahrstreifen und dann unmittelbares Wiedereinschwenken) bleibt verboten.

## **5 Ausblick: Prüfung weiterer Massnahmen**

### **5.1 Förderung von Carpooling**

Das ASTRA untersucht die Entlastungswirkung von Carpool-Parkplätzen zur Förderung von Fahrgemeinschaften an Autobahneinfahrten auf den Verkehrsfluss. Mit einer besseren Auslastung der Autos könnte der Verkehr auf Nationalstrassen entlastet werden. Zudem will das ASTRA untersuchen, ob und wie sich spezielle Carpooling-Spuren auf dem Nationalstrassennetz umsetzen liessen.

### **5.2 Pilotversuche mit Mobility Pricing**

Der Bundesrat will Pilotversuche zu Mobility Pricing ermöglichen. Verschiedene Kantone und Gemeinden haben ihr Interesse daran bekundet. Zurzeit werden die eingereichten Projektideen konkretisiert. Das ASTRA leitet als federführendes Amt gemeinsam mit BAV und ARE die entsprechenden Arbeiten.

Das ASTRA wird zudem eine Vernehmlassungsvorlage vorbereiten, welche die rechtlichen Grundlagen für die Durchführung von Pilotversuchen schafft.

Kontakt/Rückfragen: Mediendienst ASTRA, 058 464 14 91; [media@astra.admin.ch](mailto:media@astra.admin.ch)