



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen

Jahresbericht 2006

E493-0660

Inhaltsverzeichnis

1.	Ziel und Zweck.....	3
2.	Verkehrsentwicklung	3
3.	Stauaufkommen	6
4.	Grundlagen	10
5.	Definitionen.....	11
Anhang I:	Durchschnittlicher täglicher Verkehr auf den Nationalstrassen 2006	13
Anhang II:	Methodik und Qualität der Stauerfassung	14

1. Ziel und Zweck

Der Verkehrsfluss auf den Nationalstrassen ist für die Schweiz von erheblicher, volkswirtschaftlicher Bedeutung. Der vorliegende Jahresbericht gibt einen Überblick über die Entwicklung des Verkehrs- und Stauaufkommens im vergangenen Jahr. Er setzt die Berichterstattung aus dem Jahre 2005 fort und schafft so die Basis für die Einschätzung der mittel- und längerfristigen Entwicklungen auf den schweizerischen Nationalstrassen. Von besonderem Interesse ist dabei zweifellos die Entwicklung der Stausituationen.

Der Bericht legt die Ursachen für die aufgetretenen Verkehrsstörungen dar. Dies erlaubt Rückschlüsse auf Bau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen - eine wichtige Grundlage, um die volkswirtschaftlich unerwünschten Auswirkungen der Verkehrsstörungen auf politischer, konzeptioneller und operativer Ebene möglichst zielgerichtet anzugehen.

2. Verkehrsentwicklung

Gesamtschweizerisch Entwicklung

Die automatischen Messstellen des ASTRA erfassten im Jahr 2006 auf dem übergeordneten schweizerischen Strassennetz pro Tag durchschnittlich 6'692'000 Fahrzeuge. Das Messstellennetz umfasst zurzeit 260 Strassenquerschnitte, 235 davon lieferten im vergangenen Jahr eine vollständige Datenreihe. Die restlichen Messstellen konnte das ASTRA infolge von grösseren Datenlücken - z.B. wegen Bauarbeiten - nicht berücksichtigen. Der durchschnittliche Tagesverkehr auf den Nationalstrassen betrug 33'800 Fahrzeuge. Dies ergibt bei einer Netzlänge von 1770 km eine Jahresfahrleistung von rund 21.8 Mrd. Fzkm.

Folgende Messstellen registrierten im Jahre 2006 die grössten durchschnittlichen Verkehrsmengen auf dem Schweizerischen Nationalstrassennetz (mittlere Anzahl Motorfahrzeuge pro Tag):

A1	AG	097 - BADEN, BAREGGTUNNEL	109'744
A2	BL	081 - MUTTENZ, HARD	104'742
A1	BE	056 - SCHOENBUEHL, GRAUHOLZ	99'237
A1	VD	226 - CRISSIER	96'856
A1	ZH	114 - BRUETTISELLEN N	96'100
A1	BE	118 - BERN, FELSENAUVIADUKT	95'721
A1C	ZH	020 - UMF. ZUERICH N, AFFOLTERN	94'377
A11	ZH	241 - OPFIKON	87'881
A2	LU	115 - LUZERN, REUSSPORTTUNNEL	86'924
A1	ZH	093 - UMF. WINTERTHUR	86'545

Auf den Nationalstrassen hat der Verkehr im Jahre 2006 gegenüber dem Vorjahr um 0.6% zugenommen. Dieser Wert liegt deutlich unter der mittleren Wachstumsrate der letzten zehn Jahre von 2.6%. Auf den Hauptstrassen resultierte eine Zunahme von 0.8%, bei einem langjährigen Mittelwert von 1.0%. Nach dem Jahre 2005 ist 2006 das zweite Jahr, welches auf den Nationalstrassen ein reduziertes Verkehrswachstum aufweist (Abb. 1). Die Ursachen dafür sind nicht abschliessend bekannt. Sicher hat sich die einmonatige Sperrung der Gotthardachse infolge des Felssturzes in Gurtneilen dämpfend ausgewirkt. Aber auch die Gesamterneuerung der A1 zwischen Kriegstetten und Oensingen sowie die Sanierungsarbeiten der A2 zwischen Basel und Augst dürften nicht ohne Wirkung geblieben sein. Ferner könnte die Inbetriebnahme der ersten Etappe von BAHN 2000 auch im Jahre 2006 einen Beitrag zu einem geringeren Verkehrswachstum auf den Nationalstrassen geleistet haben. Und schliesslich könnte sich der erneute Anstieg der Treibstoffpreise ausgewirkt haben.

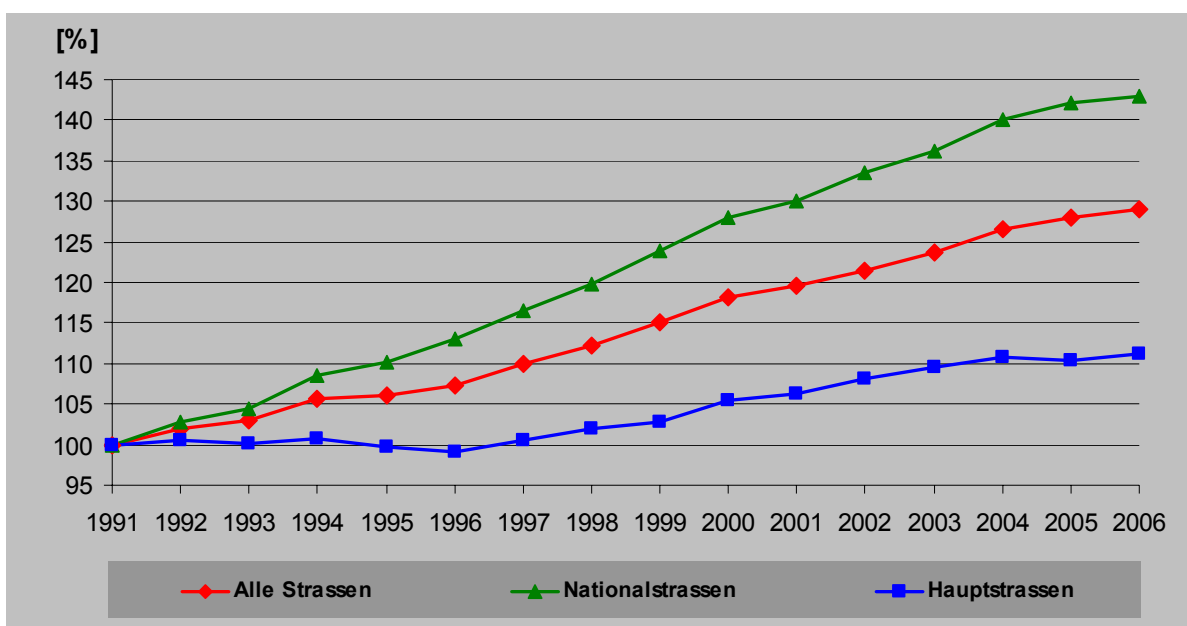


Abb. 1: Entwicklung des Verkehrs auf den Schweizerischen Strassen (Basis 1991 = 100%)

Hinweise dafür gibt ein Blick auf die Entwicklung des Verkehrsgeschehen an den Werktagen: An den Werktagen lag das Verkehrswachstum mit 1.4% auf den Nationalstrassen respektive 1.6% auf den Hauptstrassen nämlich deutlich über den Durchschnittswerten.

Im Anhang I ist der durchschnittliche Tagesverkehr auf den Nationalstrassen grafisch dargestellt.

Verkehrsentwicklung auf ausgewählten Strecken der Nationalstrassen

Bei der Betrachtung der einzelnen Nationalstrassenabschnitte ragen folgende Strecken heraus:

- A2 zwischen Basel und Chiasso: Verkehrsabnahme verursacht durch die einmonatige Gotthardsperre sowie durch die Bauarbeiten zwischen Basel und Augst.
- A8 zwischen Spiez und Stans: Starkes Verkehrswachstum durch Umwegverkehr infolge der Gotthardsperre.

- A9 zwischen Lausanne und Gondo: Starkes Verkehrswachstum durch Umwegverkehr infolge der Gotthardsperre sowie der abgeschlossenen Bauarbeiten zur Sanierung des Gliontunnels.
- A13 zwischen St. Margrethen und Bellinzona: Verkehrswachstum durch Umwegverkehr infolge der Gotthardsperre.

Verkehrsentwicklung an den Alpenübergängen

Im Rekordjahr 2000 überquerten durchschnittlich knapp 30'000 Motorfahrzeuge pro Tag die vier Hauptalpenübergänge. Seither ist eine sinkende Tendenz feststellbar. Im vergangenen Jahr waren es noch 25'761 Fahrzeuge (Abb. 2).

An Gotthard und San Bernardino gab es unterschiedliche Entwicklungen. Hauptverantwortlich dafür dürfte die bereits erwähnte Sperre am Gotthard gewesen sein:

- Gotthardstrassentunnel: -6.9%
- San Bernardinotunnel: +6.6%

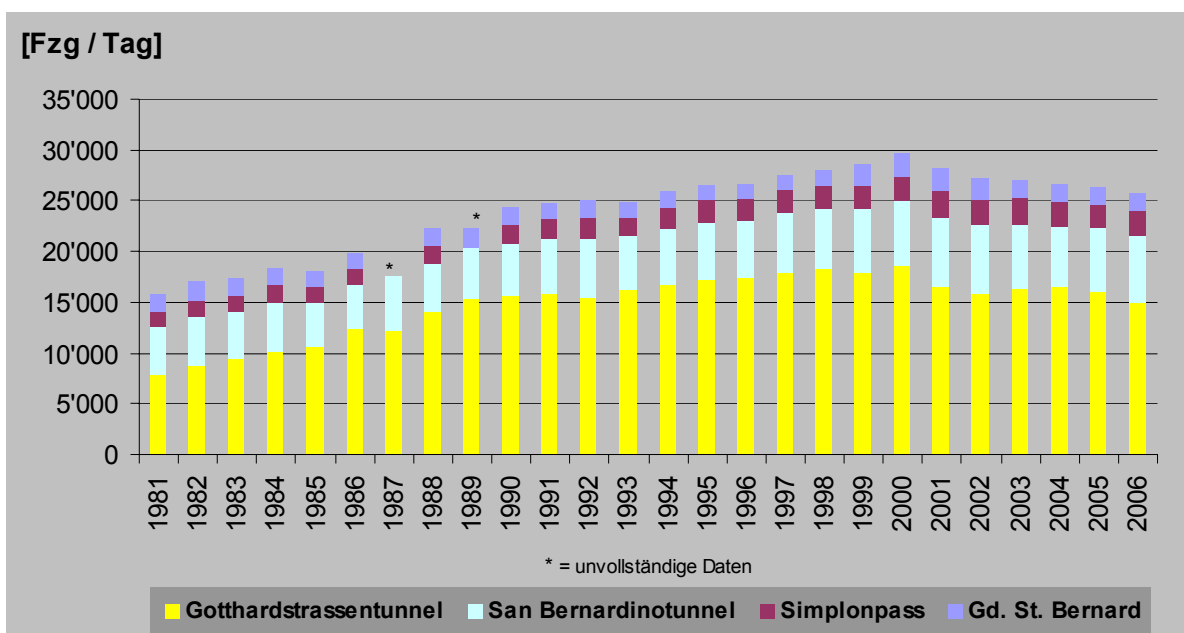


Abb. 2: Entwicklung des jährlichen mittleren Verkehrsaufkommens pro Tag (DTV) an den Alpenübergängen der Schweiz

Im Jahre 2006 querten insgesamt 1'180'390 schwere Güterfahrzeuge die Schweizer Alpen. Dies sind 23'580 resp. 2.0% weniger als im Vorjahr. Der Trend der abnehmenden Anzahl Fahrten im alpenquerenden Strassengüterverkehr hat sich also auch im Jahre 2006 fortgesetzt (Abb. 3).

Der Felssturz auf der A2 bei Gurtellen vom 31. Mai und die damit verbundene Sperrung der Gotthardachse bis zum 29. Juni prägte den Transitgüterverkehr im Jahre 2006 stark. Der Verkehr musste auf die anderen Alpenübergänge umgeleitet werden. Innerhalb der Schweiz hat die S. Bernardino-Achse den Hauptanteil des Verkehrs übernommen, aber auch Simplon und Gd. St-Bernard wiesen im Juni 2006 deutlich höhere Belastungen auf.

Insgesamt haben als Folge der Sperrung im Juni 2006 rund 25 - 30'000 Fahrten des schweren Güterverkehrs nicht stattgefunden bzw. sind auf einen Alpenübergang in Österreich oder Frankreich ausgewichen.

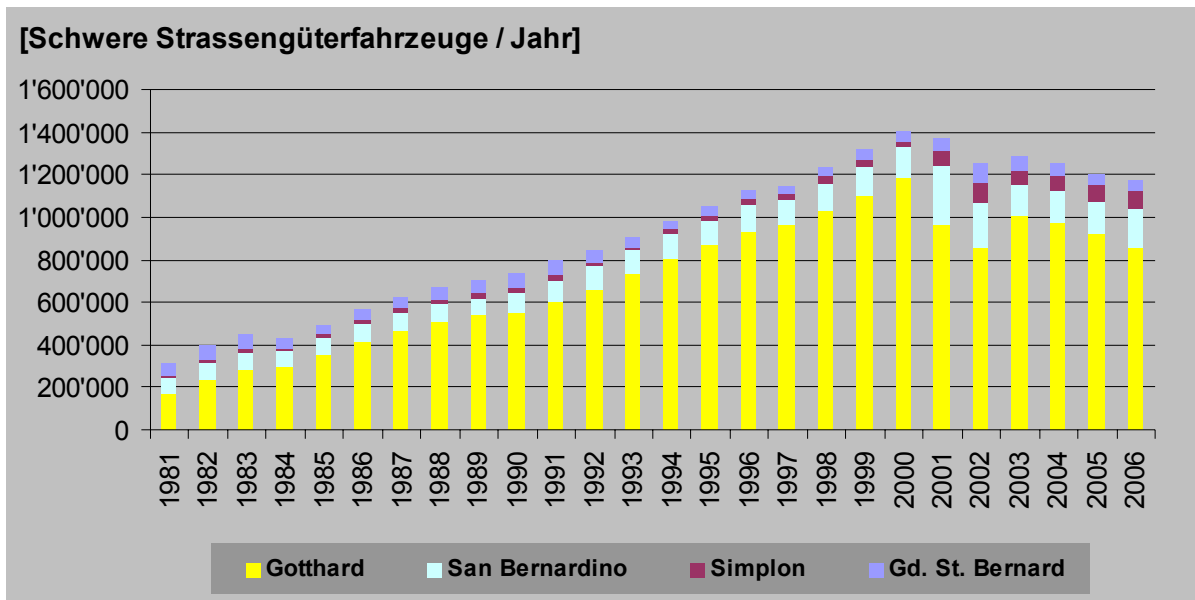


Abb. 3: Alpenquerender Güterverkehr 1981–2006: Anzahl schwere Strassengüterfahrzeuge pro Jahr

3. Stauaufkommen

Gesamtschweizerische Stauentwicklung

Im Jahre 2006 hat die Anzahl der registrierten Staustunden auf den Nationalstrassen um 4.7% auf 11'496 zugenommen. Die nachfolgende Grafik zeigt die langjährige Entwicklung auf dem gesamten Nationalstrassennetz (Abb. 4).

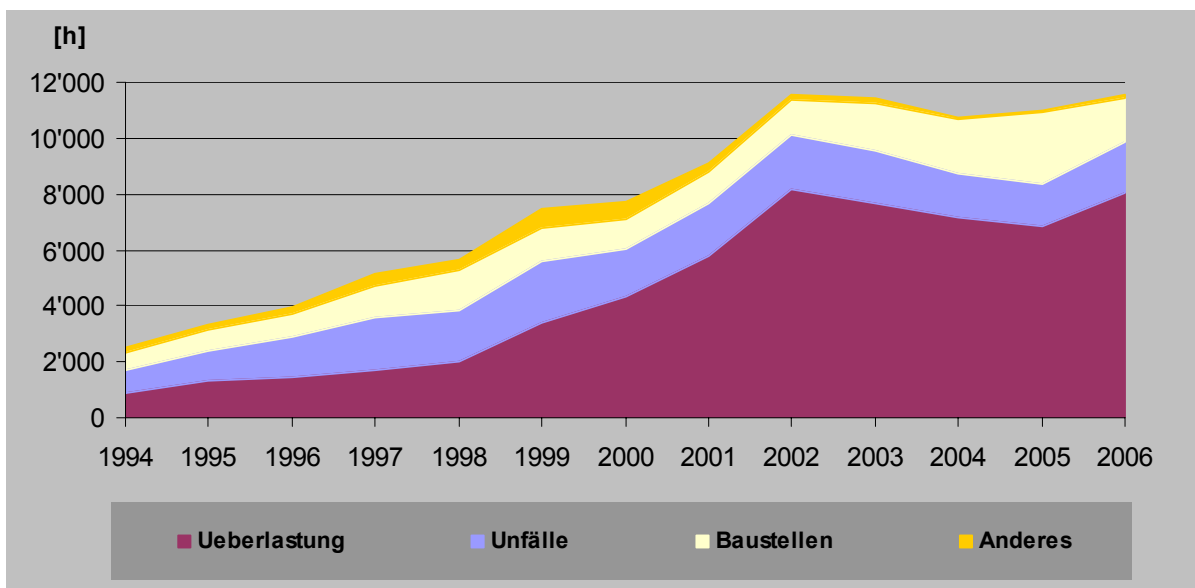


Abb. 4: Stauentwicklung auf dem gesamten Nationalstrassennetz von 1994 bis 2006

Die **Verkehrsüberlastung** war mit einem Anteil von 70% resp. 8'020 Stunden weiterhin die weitaus wichtigste Ursache für die Staus. Gegenüber dem Vorjahr resultierte eine Zunahme von 17%.

Die zweithäufigste Stauursache waren **Unfälle**. Sie umfassten einem Anteil von 16% resp. 1'872 Stunden - 24% mehr als im Vorjahr. Nach einer rückläufigen Entwicklung seit dem Jahre 2002 sind die unfallbedingten Staustunden im letzten Jahr erstmals wieder angestiegen.

Massiv zurückgegangen sind die Staustunden infolge **Baustellen** - von 2'574 auf 1'528 Stunden. Dies entspricht einer Abnahme um über 40%. Hauptgrund für diese Abnahme sind die abgeschlossenen Sanierungsarbeiten beim Gliontunnel.

Die nachfolgende Abbildung 5 zeigt die Entwicklung der einzelnen Stauursachen seit dem Jahre 1994.

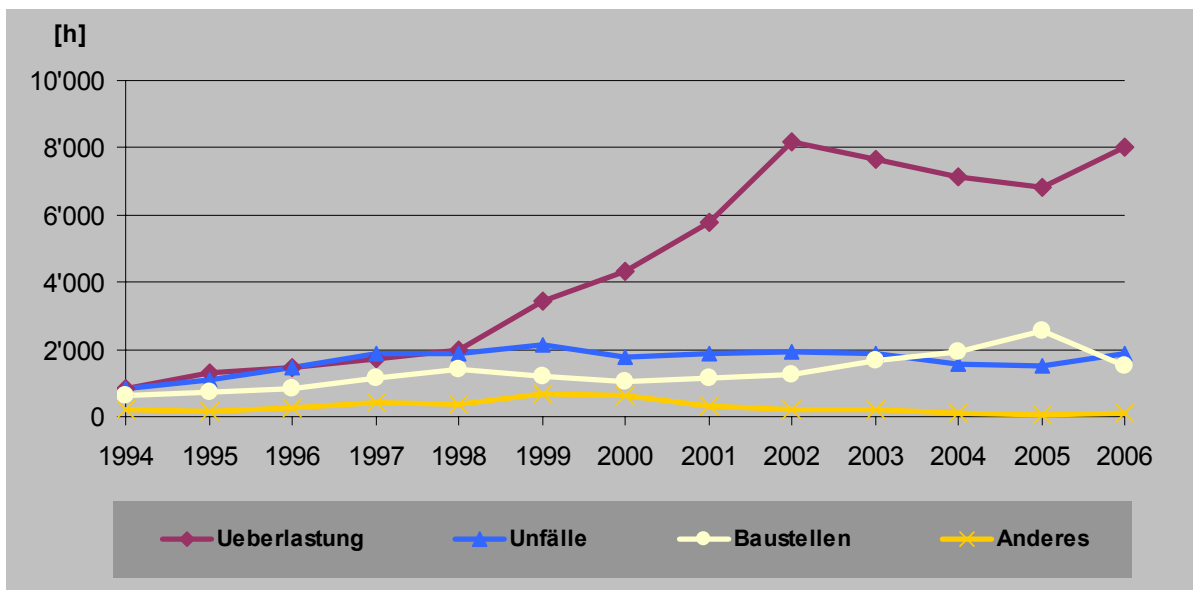


Abb. 5: Entwicklung der Stauursachen von 1994 bis 2006

Stautwicklung auf den einzelnen Nationalstrassen

Abbildung 6 zeigt in der Übersicht die Entwicklung der Staustunden in den Jahren 2003 bis 2006 nach Nationalstrasse. Im Jahre 2006 fallen insbesondere das deutliche Wachstum auf der **A1** um 1'244 und **A2** um 518 sowie die massive Abnahme auf der **A9** um 1'472 Stunden auf.

Mehrere Grossbaustellen haben diese Veränderungen zu einem erheblichen Teil verursacht:

- A9 - Abschluss der Sanierungsarbeiten beim Gliontunnel
- A1 - Gesamterneuerung zwischen Kriegstetten und Oensingen
- A1 - Gesamterneuerung Limmattal zwischen Neuenhof und Dietikon
- A2 - Sanierungsarbeiten zwischen Basel und Augst
- A2 - Erneuerung zwischen Erstfeld und Amsteg

Abbildung 7, welche nur die Stauursache **Baustellen** darstellt, verdeutlicht dies.

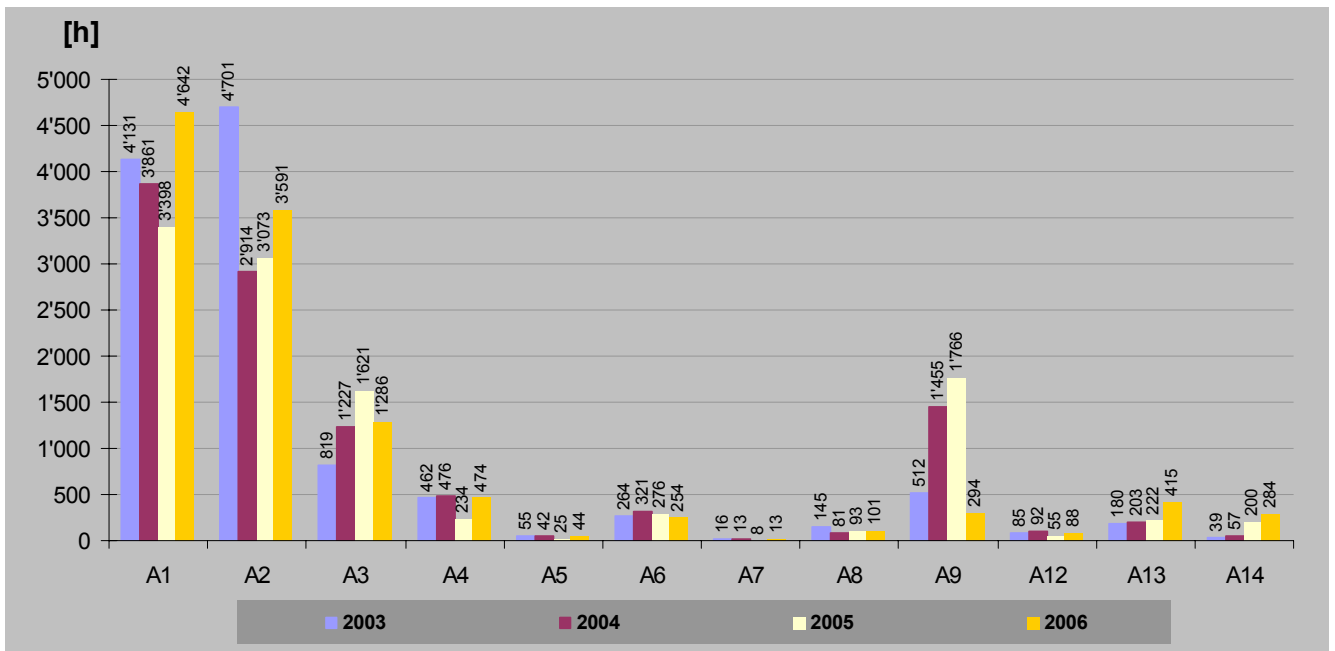


Abb. 6: Entwicklung der Anzahl Stauursachen nach Nationalstrassen von 2003 bis 2006 (alle Stauursachen)

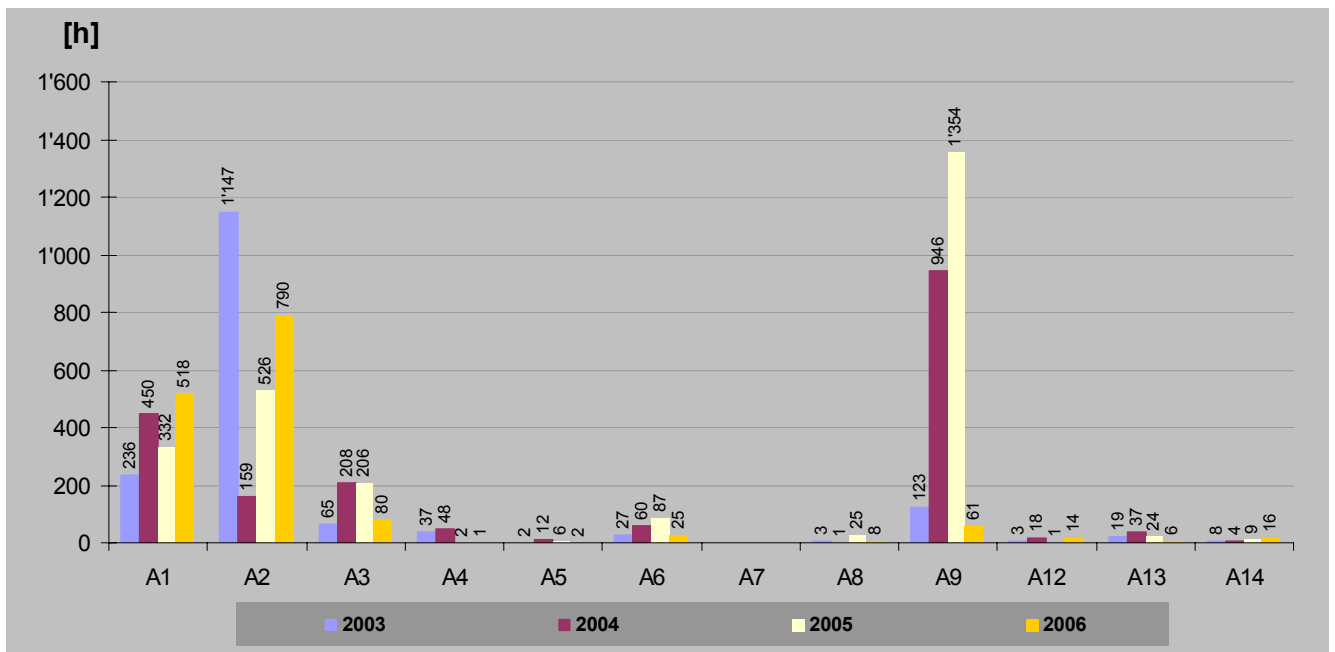


Abb. 7: Entwicklung der Anzahl Staubautstellen nach Nationalstrassen von 2003 bis 2006 (nur Baustellen)

Stauschwerpunkte

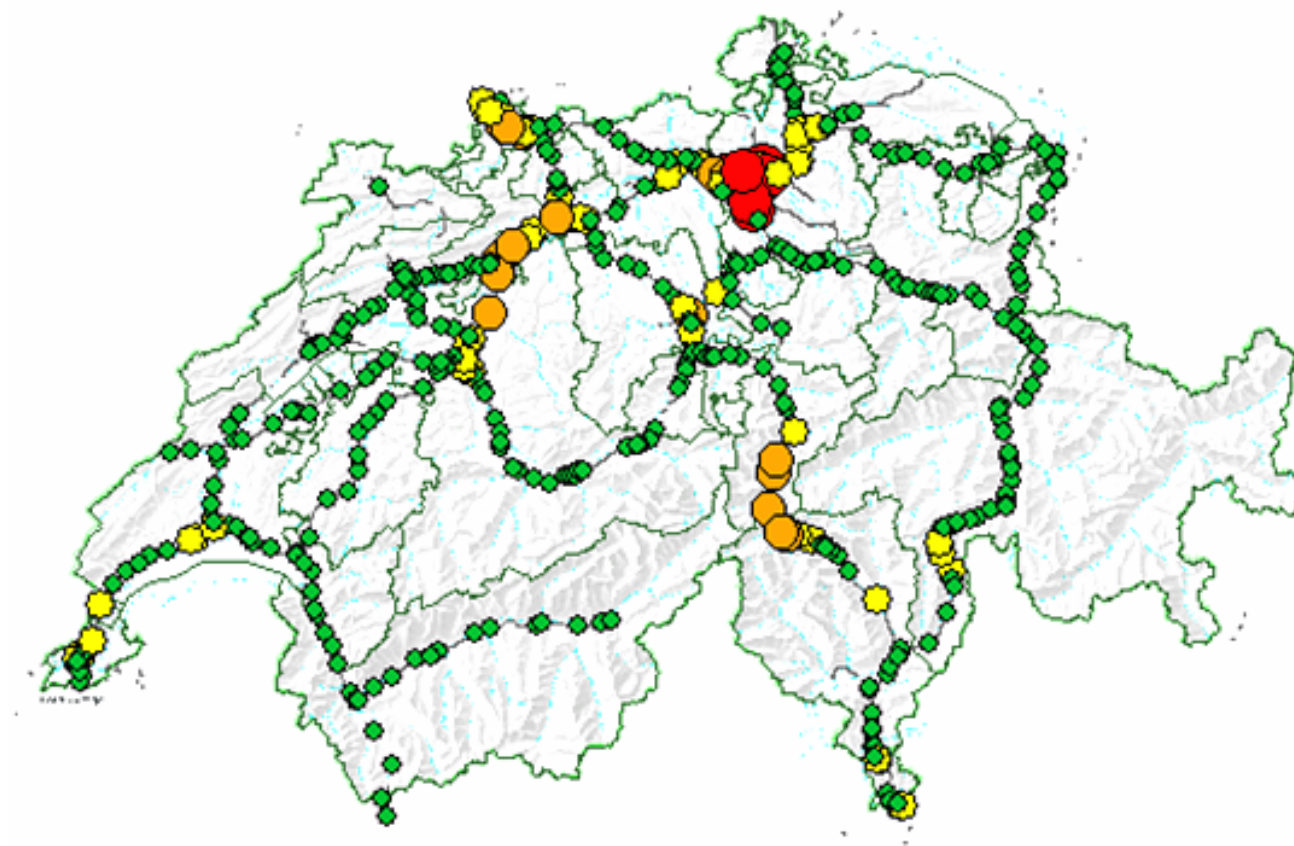


Abb. 8: Häufigkeit der Staumeldungen 2006 (Quelle: Viasuisse)

Wie erwartet, sind die Stauschwerpunkte infolge Verkehrsüberlastung in den Agglomerationen Zürich, Basel, Bern und Lausanne-Genf zu finden. Der Pendlerverkehr an den Werktagen stösst in diesen Regionen sehr oft an seine Grenzen - in Zürich und Basel meistens täglich. Weitere Stauschwerpunkte sind die erwähnten Baustellen auf der A1 und A2, welche in der oben abgebildeten Staukarte ebenfalls gut sichtbar sind. Die einmonatige Sperrung der A2 hat im Bereich des Gotthard-Strassentunnels zu keiner messbaren Reduktion der Jahresstautunden geführt. Auf der Nordseite wurde sogar eine starke Zunahme um 62% und auf der Südseite eine geringfügige Zunahme um 7% festgestellt. Stark hat sich die Sperrung der A2 auf die Stautunden an der A13 ausgewirkt: die Jahresstautunden haben sich hier praktisch verdoppelt.

Insgesamt haben die Stautunden an den langjährigen Stauschwerpunkten gegenüber dem Vorjahr um 43% zugenommen. Auffallend sind die erheblichen Zuwachsraten im Grossraum Baregg, auf der Nordumfahrung Zürich sowie zwischen Bern und Kriegstetten, verursacht auch durch die bereits erwähnte Grossbaustelle.

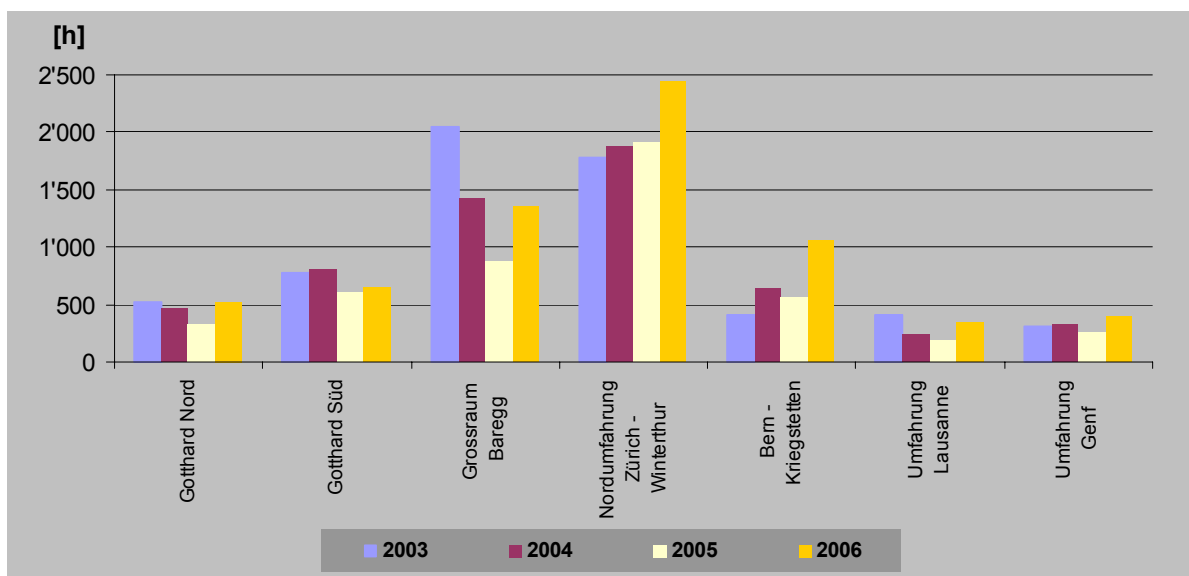


Abb. 9: Entwicklung der Stauschwerpunkte in Stunden von 2003 bis 2006

4. Grundlagen

Die verfügbaren Methoden und Instrumente zur Datenerfassung setzen der Aussagekraft der Staudaten nach wie vor Grenzen: Detaillierte Auswertungen zum Staugeschehen sind statistisch und methodisch noch immer zu wenig abgesichert. Das Gleiche gilt für die Analyse der zu ergreifenden Massnahmen bei Verkehrsstörungen. Dazu müssten beispielsweise Beginn und Ende von Staus zeitlich und örtlich präziser erfasst werden können. Eine ausführliche Beschreibung der Methodik und Qualität der Staudatenerfassung befindet sich im Anhang II.

Zur Unterscheidung zwischen Baustellen und Verkehrsüberlastung ist anzufügen, dass bei Grossbaustellen möglichst immer zwei Fahrbahnen pro Richtung befahrbar waren - mit reduzierter Geschwindigkeit. Dies hatte zur Folge, dass bei kleinem bis mittleren Verkehrsaufkommen keine Staus auftraten. Bei grossem Verkehrsaufkommen mit Verkehrsüberlastung wurden die registrierten Stautunden in diesen Abschnitten daher tendenziell eher der Verkehrsüberlastung zugeteilt.

Von wesentlich höherer Qualität sind die Daten für die Darstellung der Verkehrsentwicklung. Die Erfassung dieser Daten erfolgt weitgehend durch die ASTRA-eigenen Verkehrserfassungsanlagen. Das ASTRA überprüft und vervollständigt diese automatisch erhobenen Daten und stellt damit eine kontinuierliche und konsistente Datenbasis sicher.

5. Definitionen

Nationalstrassen: Schweizerisches Nationalstrassennetz gemäss Bundesgesetz über die Nationalstrassen.

Hauptstrassen: Schweizerisches Hauptstrassennetz gemäss Verordnung über die Hauptstrassen.

Die VSS-Norm SN 671 921 unterscheidet bei der Stauerfassung „Stau“ und „stockender Verkehr“. Von **Stau** spricht die Norm, wenn:

- auf Hochleistungs- oder Hauptstrassen ausserorts die Fahrzeuggeschwindigkeit während mindestens einer Minute unter 10 km/h liegt und es häufig zum Stillstand kommt
- auf Hauptstrassen innerorts bei Knoten oder Engpässen die Wartezeit mindestens 5 Minuten beträgt

Stockender Verkehr ergibt sich, wenn:

- ausserorts die stark reduzierte Fahrzeuggeschwindigkeit während mindestens einer Minute unter 30 km/h liegt und/oder es teilweise zu kurzem Stillstand kommt

Für die genaue Unterscheidung dieser beiden Verkehrssituationen braucht es netzweite, dynamische Verkehrs- und Geschwindigkeitsdaten. Diese sind heute nicht verfügbar. Deshalb ordnet der vorliegende Staubericht beide Verkehrssituationen dem „Stau“ zu.

Die Anzahl **Stautunden** ist die Dauer der Staus von deren Beginn bis zu deren Auflösung in Stunden.

Verkehrsüberlastung: Die VSS-Norm SN 640 018 unterteilt die Verkehrsqualität in sechs Qualitätsstufen.

Qualitätsstufe	Verkehrsfluss	Verkehrsqualität	Bewegungsspielraum des Fahrers
Stufe A	vollkommen frei	ausgezeichnet	in vollem Umfang
Stufe B	nahezu frei, stetig (oberer Geschwindigkeitsbereich)	gut	geringfügige Einflüsse durch übrige Verkehrsteilnehmer
Stufe C	teilweise gebunden, stabil (unterer Geschwindigkeitsbereich)	befriedigend	bemerkbar eingeschränkt (v. a. bei Fahrstreifenwechsel)
Stufe D	gebunden, annähernd stabil	ausreichend	stark eingeschränkt (ständige Behinderungen)
Stufe E	stark gebunden, teilweise instabil	mangelhaft	extrem eingeschränkt kleinere Inhomogenitäten führen rasch zu Stillstand
Stufe F	Unterbrechung, Stillstand («Stop-and-go-Verkehr»), dauernd instabil	überlastet	stockender oder stillstehender Kolonnenverkehr (Überlastung)

Eine Verkehrsüberlastung liegt vor, wenn die Kapazitätsgrenze einer Verkehrsanlage überschritten wird.

Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen – Jahresbericht 2006

Autobahntypen Schwerverkehrsanteil [%] <i>Types d'autoroutes et pourcentage [%] de trafic de véhicules lourds</i>	Max. Verkehrsdichte (Mfz/km, Richtung) je Verkehrsqualitätsstufe <i>Densité maximale de circulation (vhc/km, direction) par niveau de service</i>						Max. Verkehrsstärke (Mfz/h, Richtung) je Verkehrsqualitätsstufe (zugeordnete Verkehrsstärke) <i>Débit max. de circulation (vhc/h, direction) par niveau de service (débit de circulation correspondant)</i>						
	A	B	C	D	E	F	A	B	C	D	E	F	
Typ 2×3-N ≤ 5% 10% ≥ 15%	20	35	50	60	75	*	2400	4100	4900	5300	5500	*	
							2400	4100	4800	5100	5300	*	
							2400	4100	4700	4900	5100	*	
Typ 2×3-R** ≤ 5% 10% ≥ 15%	15	30	45	60	85	*	1500	2700	4000	4900	5300	*	
							1500	2700	4000	4900	5100	*	
							1500	2700	3900	4700	5000	*	
Typ 2×3-SR**	–	15	30	45	65	90	*	1200	2400	3500	4500	4900	*
Typ 2×2-N ≤ 5% 10% ≥ 15%	10	20	30	40	50	*	1200	2300	2900	3400	3600	*	
							1200	2300	2900	3300	3400	*	
							1200	2300	2800	3200	3300	*	
Typ 2×2-R ≤ 5% 10% ≥ 15%	10	20	30	40	60	*	1000	1800	2600	3200	3400	*	
							1000	1800	2600	3100	3300	*	
							1000	1800	2500	3000	3200	*	
Typ 2×2-SR	–	10	20	30	45	70	*	800	1500	2100	2900	3200	*

* Keine Angabe von Richtwerten für Verkehrsqualitätsstufe F möglich
 ** Richtwerte basieren auf Schätzungen (Herleitung aus ausländischen Quellen)

* Aucune valeur indicative possible pour le niveau de service
 ** Les valeurs indicatives se basent sur des estimations (tirées de sources étrangères)

Anhang I: Durchschnittlicher täglicher Verkehr auf den Nationalstrassen 2006 gemessen an den automatischen Messstellen des ASTRA

Schweizerisches Nationalstrassennetz / Réseau suisse des routes nationales

Automatische Strassenverkehrszählung (AVZ) 2006
Comptage automatique de la circulation routière (CACR) 2006

Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) 2006 und Verkehrsentwicklung
der Motorfahrzeuge 2005/2006

Trafic journalier moyen (TJM) 2006 et évolution du trafic
des véhicules à moteur entre 2005/2006

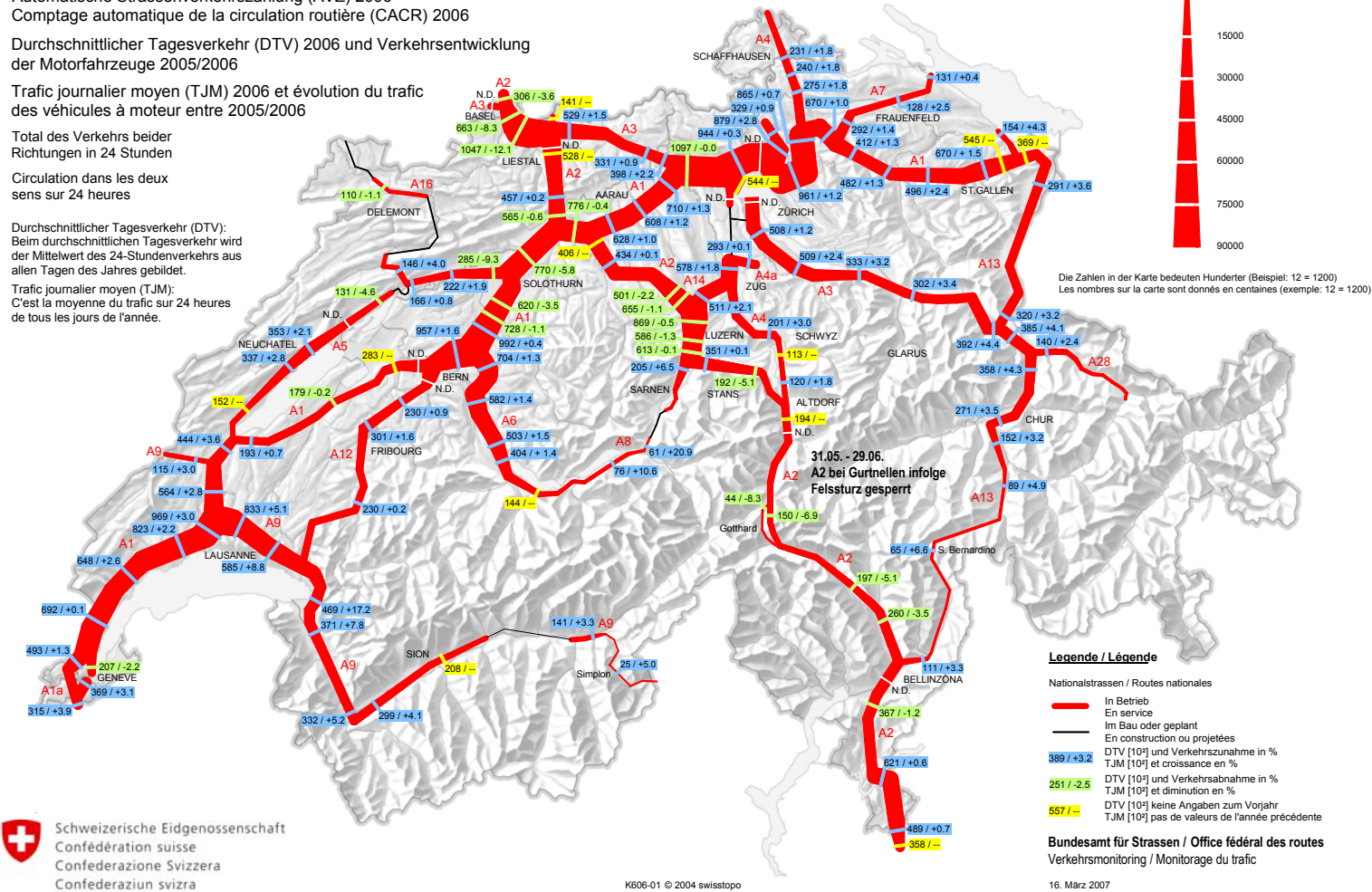
Total des Verkehrs beider
Richtungen in 24 Stunden

Circulation dans les deux
sens sur 24 heures

Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV):
Beim durchschnittlichen Tagesverkehr wird
der Mittelwert des 24-Stundenverkehrs aus
allen Tagen des Jahres gebildet.

Trafic journalier moyen (TJM):
C'est la moyenne du trafic sur 24 heures
de tous les jours de l'année.

Anzahl der Motorfahrzeuge
Nombre de véhicules à moteur



Anhang II: Methodik und Qualität der Stauerfassung

Daten 2006

Alle Daten zur Erstellung der Verkehrsinformationen werden bei Viasuisse in der SQL-Datenbank der Systems TIC (GEWI-TIC) gespeichert. Aus der Datenbank werden die Daten in ein Statistikmodul exportiert, in dem die Meldungsversionen gemäss den Vereinbarungen mit dem ASTRA bereinigt, validiert und aufbereitet werden.

Die Bereinigung des gesamten Meldungsbestandes pro Kalenderjahr erfolgt im Statistikmodul aufgrund von definierten Filtern, den sog. business rules. In verschiedenen Prozessschritten werden dabei die Meldungen zum untergeordneten Strassennetz und ungültige Meldungen herausgefiltert.

Die Bereinigungsstatistik 2006 präsentiert sich wie folgt:

Bereinigungsstatistik	Anzahl
Meldungen vor Datenbereinigung	29'529
Meldungen nach Datenbereinigung	16'920
Meldungsversionen vor Datenbereinigung	130'739
Meldungsversionen nach Datenbereinigung	87'785

Die Verkehrsmeldungen im System TIC können sowohl manuell wie auch automatisch erzeugt werden. Grundlage für eine automatisierte Meldungsgenerierung sind qualitativ hochwertige online-Daten aus Sensoren (Verkehrszählung). Nach dem Wegfall der videobasierten Sensoren auf der A9 rund um die Glion-Baustelle im 2005, stehen Viasuisse keine online-Daten mehr für die Erzeugung von Verkehrsmeldungen zur Verfügung.

Manuell werden die Daten über ein graphical user interface GUI erfasst. Eine einfache und mehrsprachige Erfassungsmaske erlaubt ein effizientes Arbeiten. Die manuelle Dateneingabe erfolgt bei folgenden Organisationen:

- zentrale, dreisprachige Viasuisse-Redaktion in Biel
- Viasuisse-Lokalredaktion für den Grossraum Zürich in Dielsdorf
- Viasuisse-Lokalredaktion für die Westschweiz in Genf
- Verkehrsleitzentralen der Kantonspolizei

Die Aufteilung nach Quellen präsentiert sich wie folgt:

Staudaten nach Quellen	Anzahl
Gültige Meldungen nur von Viasuisse (alle Versionen)	3'071
Gültige Meldungen nur von Polizei (einmalig autorisiert von Viasuisse)	2'539
Gültige Meldungen gemischt (mehrere Versionen von Viasuisse und von Polizei in einer Meldung)	1'520

Kontinuierliche Verbesserung der Datenqualität und –erfassung

Viasuisse konnte im 2006 mit Unterstützung des ASTRA folgende Verbesserungen realisieren:

Ausrüstung GEWI-TIC bei der Polizei

Die Verantwortlichen haben die Ausrüstung der Verkehrsleitzentralen der Kantonspolizei mit der Erfassungssoftware GEWI TIC im Jahre 2006 konsequent weitergeführt. GEWI TIC ermöglicht die standardisierte Online-Erfassung der Ereignismeldungen.

Kameras und Staumelder

Im Jahr 2006 wurden vor allem zwei Projekte vorangetrieben: Das Zusammenführen der organisierten Staumelder zu einem einzigen Club und die systematische Nutzung von Verkehrsbeobachtungskameras.

- Unter dem Namen traffic scout hat Viasuisse die bisherigen fünf regionalen Staumelderclubs des TCS, der Radios der deutschen, französischen und italienischen Schweiz sowie von Traffix unter einem gemeinsamen Dach zusammengeführt. Alle Anrufe der Staumelder gehen direkt in die Viasuisse-Redaktion. Die Anrufe von Staumeldern sind eine wertvolle Ergänzung zu den übrigen Informationskanälen. Die Staumelder sind direkt vor Ort und können Behinderungen oft schneller melden und präziser beschreiben als andere Quellen. Ende 2006 zählte traffic scout über 1'000 aktive Mitglieder.
- Videokameras sind ein wichtiges Instrument zur Erkennung der Verkehrssituationen. Grundlagen für den vorliegenden Bericht liefern über 70 im Internet frei zugängliche Webcams.

Qualitätssicherung

Die Verlässlichkeit der Verkehrsinformationen ist von zentraler Bedeutung. Vier Massnahmen tragen zur Qualitätssicherung bei:

- Automatisches Monitoring der Systemprozesse und Alarmierung.
- Regelmässige Stichproben der Verkehrsinformationen auf allen Ausgabekanälen.
- Statistische Erfassung und Auswertung aller Stichproben.
- Statistische Erfassung und Auswertung der Zeitabschnitte im Produktionsprozess.

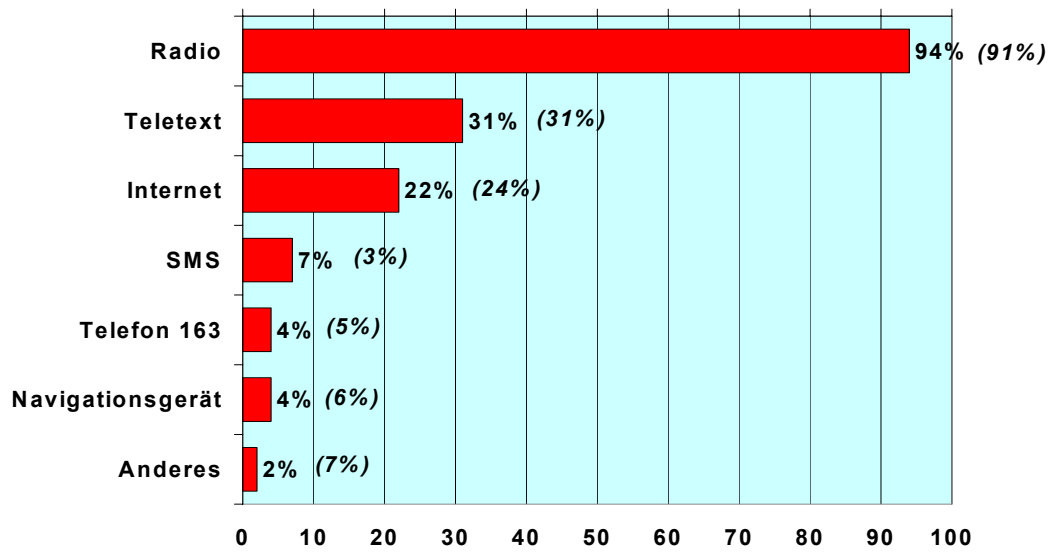
Dank dieser Massnahmen ist die Qualität der Verkehrsinformationen in den letzten Jahren markant angestiegen.

Radio - bevorzugte Bezugsquelle für Verkehrsinformationen

Eine repräsentative Umfrage bei 1'900 Personen aus allen Landesteilen der Schweiz bestätigt diese Tendenz: Im Jahre 2006 haben die Interviewten der Verkehrsinformation die Note gut bis sehr gut erteilt (Note 7.5 auf einer Skala von 1 - sehr schlecht - bis 10 - hervorragend -).

Die Umfrage zeigte - einmal mehr -, dass die überwiegende Mehrheit die Verkehrsinformationen über das Medium Radio bezieht. Nicht weniger als 94% der Befragten gaben das Radio als bevorzugten Informationskanal für Verkehrsinformationen an.

Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen – Jahresbericht 2006



Auswertung der Befragung zum bevorzugten Informationskanal für Verkehrsinformationen (in Klammer Vorjahreswerte)