

Fahren auf PUN-Strecken

Auf PUN-Strecken sind die elektronischen Anzeigen und Anweisungen zu beachten. Kreuz-Pfeil-Signale über der Fahrbahn zeigen den Betriebszustand der Fahrstreifen an.



Fahrstreifen freigegeben



Fahrstreifen gesperrt



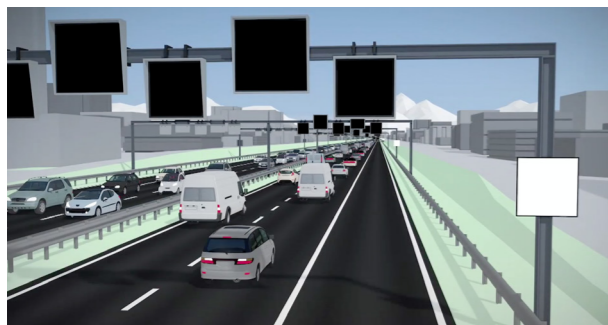
Fahrstreifen nach links verlassen bzw. nach rechts verlassen



Normalbetrieb: Pannestreifen gesperrt



PUN in Betrieb



PUN ausser Betrieb

Verhaltensregeln auf PUN-Strecken

- Die ausgezogene Randlinie darf überfahren werden, um vom rechten Normalfahrstreifen auf den freigegebenen Pannestreifen und umgekehrt zu wechseln.
- Rechtsüberholen – Spurwechsel nach rechts, vorbeifahren und Spurwechsel nach links – ist auf einem freigegebenen Pannestreifen ebenso wenig gestattet wie auf Autobahnen generell.
- Bei freigegebenem Pannestreifen kann der auf die Autobahn einführende Verkehr auf seinem Fahrstreifen (Beschleunigungsstreifen) weiterfahren.
- Der ausfahrende Verkehr wechselt frühzeitig auf den freigegebenen Pannestreifen und fährt von dort direkt in die Ausfahrt.
- Der Transitverkehr wechselt rechtzeitig vor der ersten Anzeige der Ausfahrt vom freigegebenen Pannestreifen auf den Normalfahrstreifen.
- Bei einer Panne ist, wenn PUN in Betrieb ist, die nächste Nothaltebucht aufzusuchen.
- Bei einem Unfall sind die Weisungen auf den Signaltafeln über den Fahrstreifen zu befolgen.

Weitere Massnahmen gegen den Stau

PUN ist eine wirksame und rasch realisierbare Übergangslösung zur Verflüssigung des Verkehrs, jedoch auf den meisten Abschnitten kein dauerhafter Ersatz für punktuelle bauliche Massnahmen. Das ASTRA setzt deshalb folgende weitere Massnahmen auf dem Nationalstrassennetz um:

- bessere Bewirtschaftung der vorhandenen Kapazitäten durch weitere verkehrslenkende und verkehrsleitende Massnahmen (Verkehrsmanagement)
- aktive Bewirtschaftung des Verkehrszuflusses und -abflusses an den wichtigen Autobahnanschlüssen (Dosierung)
- temporäre, verkehrsabhängige Geschwindigkeitsreduktionen, die den Verkehrsfluss optimieren und die vorhandenen Kapazitäten bestmöglich ausnutzen
- schnellere Räumung von Unfallstellen
- Einsatz von Traffic Managern



Kurzfilm zum Verhalten auf PUN-Strecken:
ansehen oder downloaden auf
www.pannestreifenumnutzung.ch

Impressum

Herausgeber: Bundesamt für Strassen ASTRA, Bern
Konzept, Text: Egger Kommunikation, Bern
Gestaltung: Scarton Stingelin AG, Liebefeld Bern
Visualisierungen: Jules Designs, Kehrsatz Bern
Bern, April 2020

Pannestreifenumnutzung PUN – Weniger Stau auf der Autobahn



Pannestreifen als Fahrstreifen nutzen

2018 wurden auf dem Nationalstrassennetz über 25 000 Stautunden gemessen. Die meisten davon wegen Verkehrsüberlastung. Bis zum Jahr 2030 werden rund 500 Kilometer des Nationalstrassennetzes permanent überlastet sein, vor allem in den Agglomerationen.

Die Pannestreifenumnutzung PUN ist eine von mehreren Massnahmen des Bundesamts für Strassen ASTRA gegen die Verkehrsüberlastung. Dabei werden auf besonders belasteten Abschnitten die Pannestreifen so umgebaut, dass sie in Spitzenzeiten temporär oder permanent als Fahrstreifen genutzt werden können. Das verflüssigt den Verkehr, erhöht die Sicherheit und reduziert die Umweltbelastung. PUN-Abschnitte sind mit einem Verkehrsüberwachungssystem sowie mit einer speziellen Signalanlage ausgerüstet. Diese werden von der Verkehrsmanagement-Zentrale aus gesteuert.

Möglichkeiten und Grenzen von PUN

PUN ist nur machbar, wenn keine übermässigen baulichen Anpassungen notwendig werden, wenn also z. B. Pannestreifen nur geringfügig verbreitert oder Brücken ohnehin ersetzt werden müssen. PUN ist eine Verkehrsmanagement-Massnahme, die den Vorteil hat, dass sie rascher umsetzbar ist als bauliche Erweiterungen. Sie eignet sich daher als Übergangslösung für stark belastete Abschnitte zwischen zwei Autobahnanschlüssen. Auf stark befahrenen Abschnitten kann PUN jedoch einen Ausbau längerfristig nicht ersetzen.

Mehr Sicherheit, weniger Umweltbelastung

Der Verkehr auf PUN-Strecken fährt dank des zusätzlichen Fahrstreifens und der herabgesetzten Geschwindigkeit gleichmässiger und flüssiger. Bei Ein- und Ausfahrten können Behinderungen durch Spurwechsel verringert werden. Stockender Verkehr und Staus mit gefährlichen Brems- und Beschleunigungsmanövern lassen sich weitgehend vermeiden. Damit sinkt nicht nur das Unfallrisiko, sondern auch der Lärmpegel und der Schadstoffausstoss.



Zwischen Morges-Est und der Verzweigung Ecublens fliesst der Verkehr auch in den Stosszeiten, dank der Freigabe des Pannestreifens.

Gute Erfahrungen im In- und Ausland

Auf der A1 zwischen Morges-Est und der Verzweigung Ecublens ist seit 2010 eine temporäre PUN in Betrieb. Der Pannestreifen wird hier während Spitzenzeiten für den Verkehr freigegeben. Die Erfahrungen sind durchwegs positiv: Der Verkehrsfluss hat sich seither deutlich verbessert. Bei freigegebenem Pannestreifen traten keine Staus mehr auf. Die jährliche Unfallrate ist um mehr als 25 Prozent zurückgegangen. Der Schadstoffausstoss ist in unmittelbarer Autobahnnähe um 20 Prozent gesunken und die Lärmbelastung hat um 2,4 Dezibel abgenommen. Es wurde auch kein durch PUN verursachter Mehrverkehr auf angrenzenden Strecken verzeichnet.

Seit Januar 2020 ist PUN auch auf der A1 zwischen Villars-Ste-Croix und Cossonay in Betrieb. Sie ist Teil eines regionalen Systems, das in den kommenden Jahren schrittweise erweitert wird. Ergänzend ist beim Anschluss Cossonay noch eine Rampendosierung in Betrieb.

Ende April 2020 wurde die PUN auf der A1 zwischen Winterthur-Ohringen und Oberwinterthur in Betrieb genommen. Voraussichtlich 2023 wird PUN auch zwischen Winterthur-Töss und Winterthur-Nord eingeführt. Das wird den Verkehrsfluss im ganzen Raum Winterthur verbessern und die Sicherheit im Abschnitt erhöhen.

Die positive Bilanz von PUN in der Schweiz deckt sich mit Erfahrungen im Ausland. Temporär umgenutzte Pannestreifen sind u. a. in Deutschland, Italien und Holland in Betrieb.

Wo wird PUN umgesetzt?

Die Pannestreifenumnutzung erzielt ihre grösste Wirkung in städtischen Agglomerationen. Dank solchen PUN-Strecken kann ein grosser Teil des innerstädtischen Verkehrs die Autobahn benutzen, ohne dort den Transitverkehr an den Ein- und den Ausfahrten übermässig zu behindern. Gleichzeitig entlastet dies das städtische Strassennetz.

Geplante PUN-Projekte

Die untenstehende Karte gibt eine Übersicht über PUN-Projekte, die realisiert, geplant oder in Prüfung sind. Insgesamt geht es dabei um rund 250 Autobahnkilometer, hauptsächlich in Agglomerationsräumen.

Infrage kommen nur Strecken, wo PUN mit vertretbarem Aufwand als Übergangslösung bis zu einem allfälligen punktuellen Ausbau umsetzbar ist und über mindestens

10–15 Jahre betrieben werden kann. Den grössten Nutzen erzielen PUN auf hoch belasteten innerstädtischen Abschnitten zwischen Ein- und Ausfahrten. Dort können die Beeinträchtigungen der durchgehenden Fahrstreifen durch hohe Verkehrsbelastungen auf den Ein- und Ausfahrten in bedeutendem Masse reduziert werden.

In jedem Fall muss PUN sorgfältig auf das gesamte Verkehrssystem abgestimmt werden. PUN wird nur dort umgesetzt, wo dies die Funktionsfähigkeit der benachbarten Autobahnabschnitte sowie des angrenzenden kantonalen und kommunalen Strassennetzes nicht beeinträchtigt.

