



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 2007

H154-0736

Inhaltsverzeichnis

1. Ziel und Zweck	3
2. Verkehrsentwicklung auf den Nationalstrassen	3
3. Stauaufkommen auf den Nationalstrassen	7
4. Grundlagen	12
5. Definitionen	13
Anhang I: Durchschnittlicher täglicher Verkehr auf den Nationalstrassen 2007	14
Anhang II: Methodik und Qualität der Stauerfassung	15

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 Jahre 2007. Er setzt die Berichterstattung der letzten Jahre 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 für den Betrieb und die Weiterentwicklung der Nationalstrassen - eine wichtige Grundlage, um die volkswirtschaftlich unerwünschten Auswirkungen der Verkehrsstörungen auf politischer, konzeptioneller und operativer Ebene möglichst Ziel gerichtet anzugehen.

2. Verkehrsentwicklung auf den Nationalstrassen

Gesamtschweizerische Entwicklung

Im Jahr 2007 haben pro Tag durchschnittlich rund 5 Mio. Motorfahrzeuge die automatischen Messstellen des ASTRA auf dem Schweizerischen Nationalstrassennetz passiert. Das Messstellennetz auf den Nationalstrassen umfasste 163 Strassenquerschnitte, 118 davon erhoben im vergangenen Jahr eine vollständige Datenreihe. 29 Messstellen sind im Verlauf des letzten Jahres neu installiert worden und konnten aus diesem Grund noch keine vollständige Datenreihe liefern. Die restlichen 16 konnte das ASTRA infolge von grösseren Datenlücken - z.B. wegen Bauarbeiten - nicht berücksichtigen.

Folgende 10 Messstellen registrierten die grössten durchschnittlichen Verkehrsmengen auf dem Schweizerischen Nationalstrassennetz (mittlere Anzahl Motorfahrzeuge pro Tag und Veränderung gegenüber dem Vorjahr):

A 1	AG	097 - BADEN, BAREGGTUNNEL	112'881	+ 2.9%
A 2	BL	081 - MUTTENZ, HARD	104'845	+ 0.1%
A 1C	ZH	240 - UMF. ZUERICH N, SEEBACH	103'526	keine Angaben zum Vorjahr
A 1	BE	056 - SCHOENBUEHL, GRAUHOLZ	101'448	+ 2.2%
A 1	ZH	114 - BRUETTISELLEN N	98'939	+ 3.0%
A 1	VD	226 - CRISSIER	98'637	+ 1.8%
A 1	BE	118 - BERN, ELSENAUVIADUKT	98'539	+ 2.9%
A 1C	ZH	020 - UMF. ZUERICH N, AFFOLTERN	96'800	+ 2.6%
A 11	ZH	241 - OPFIKON	91'392	+ 4.0%
A 2	LU	115 - LUZERN, REUSSPORTTUNNEL	88'493	+ 1.8%

Die neu installierte Messstelle Nr. 240 (Umfahrung Zürich Nord, Seebach) weist mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr von 103'526 Fahrzeugen die dritthöchste Belastung aller ASTRA-

Messstellen auf. Sie hat die Messstelle Nr. 093 (Umfahrung Winterthur) aus der Liste der 10 höchstbelasteten Messquerschnitte verdrängt. Die Messstellen Nr. 114 (Brüttisellen Nord) und 226 (Crissier) haben die Plätze getauscht. Ansonsten hat sich an der Zusammensetzung und Reihenfolge der am stärksten belasteten Messquerschnitte nichts verändert. Messstelle Nr. 056 (Schönbühl, Grauholz) hat erstmals eine durchschnittliche Tagesbelastung von über 100'000 Fahrzeugen erfasst. Zudem weisen alle Strassenquerschnitte eine Verkehrszunahme zwischen 0.1 und 4.0% auf.

Insgesamt hat die Verkehrsbelastung auf den Schweizerischen Nationalstrassen im Jahr 2007 gegenüber dem Vorjahr durchschnittlich um knapp 3% zugenommen. Damit liegt die Zunahme wieder über der mittleren jährlichen Wachstumsrate der letzten zehn Jahre von +2.4%.

Abbildung 1 zeigt, dass die Verkehrsbelastung auf den Nationalstrassen im Vergleich zu den schweizerischen Kennzahlen Fahrleistung, Fahrzeugbestand und Endverbrauch Benzin/Diesel des gesamten Privatverkehrs überproportional zugenommen hat. Dies deutet darauf hin, dass der Verkehr auf den Nationalstrassen stärker wächst als auf dem übrigen Strassennetz.

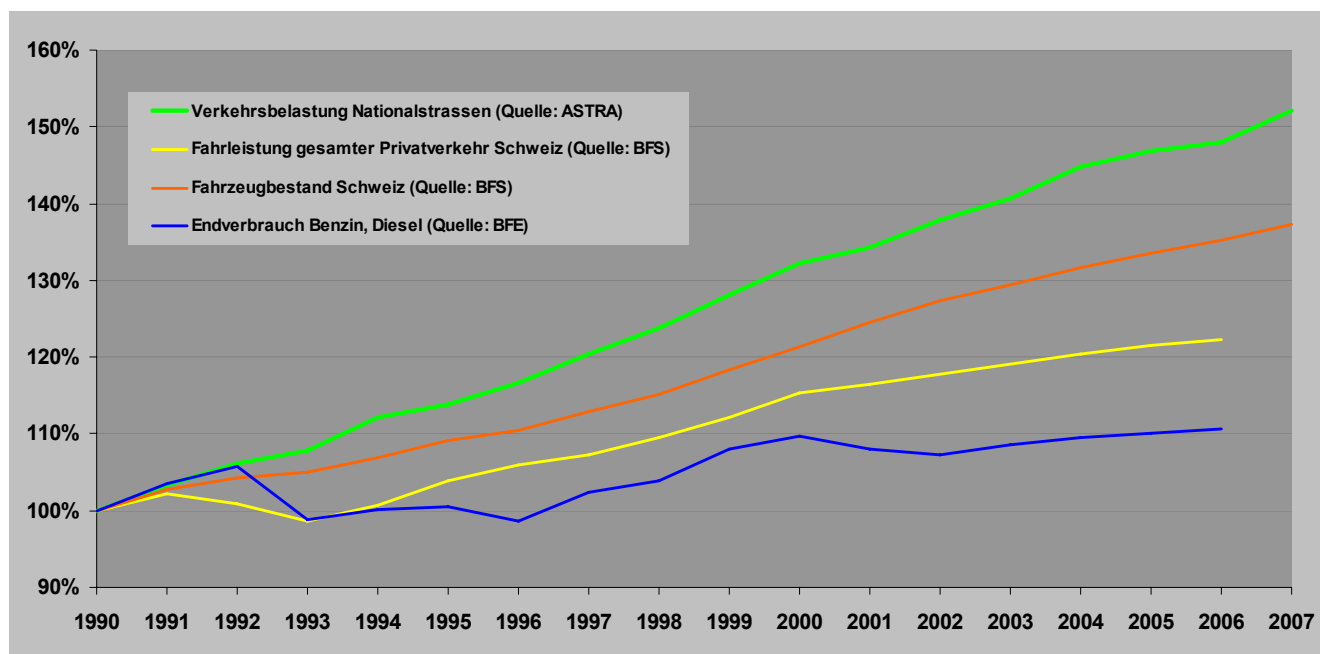


Abb. 1: Langjährige Entwicklung der Kennzahlen zum Schweizerischen Strassenverkehr (Basis 1990 = 100%)

Die Ursachen für die allgemeine Verkehrsentwicklung auf den Nationalstrassen sind nicht abschliessend bekannt. Im 2007 traten sicher weniger Ereignisse mit grossem Einfluss auf das Verkehrsgeschehen auf als im Vorjahr. Zu erwähnen sind die Sperrung der A2 infolge des Felssturzes bei Gurtneilen sowie die Grossbaustelle auf der A1 zwischen Kriegstetten und Oensingen. Einen weiteren Einfluss hatte der schneearme Winter 2006/2007. Dies im Gegensatz zum Vorjahr als starke Schneefälle teilweise sogar zu Verkehrszusammenbrüchen geführt hatten.

Im Anhang I ist der durchschnittliche Tagesverkehr und die Verkehrsentwicklung 2006 / 2007 auf den Nationalstrassen grafisch dargestellt.

Verkehrsentwicklung auf ausgewählten Strecken der Nationalstrassen

Augenfällig ist die Verkehrsentwicklung auf folgenden Nationalstrassenabschnitten:

- A2 zwischen Basel und Chiasso: überdurchschnittliche Verkehrszunahme im Vergleich zum Vorjahr durch die einmonatige Gotthardsperre im 2006.
- Als direkte Folge davon hat auf der San Bernardino-Route (A13) sowie auf dem Simplon- (A9) und Brünigpass (A8) eine beträchtliche Verkehrsabnahme stattgefunden.
- A1 zwischen Bern und Zürich sowie A5 zwischen Biel und der Verzweigung Luterbach: markante Verkehrszunahme infolge der abgeschlossenen Bauarbeiten auf der A1-Grossbaustelle Kriegstetten – Oensingen.

Der durchschnittliche Tagesverkehr nach Nationalstrasse hat auf allen Achsen im Vergleich zum Vorjahr zugenommen (Abb. 2). Die grösste relative Zunahme verzeichnet die A16 mit 6.0%, die geringste die A13 mit 0.4%.

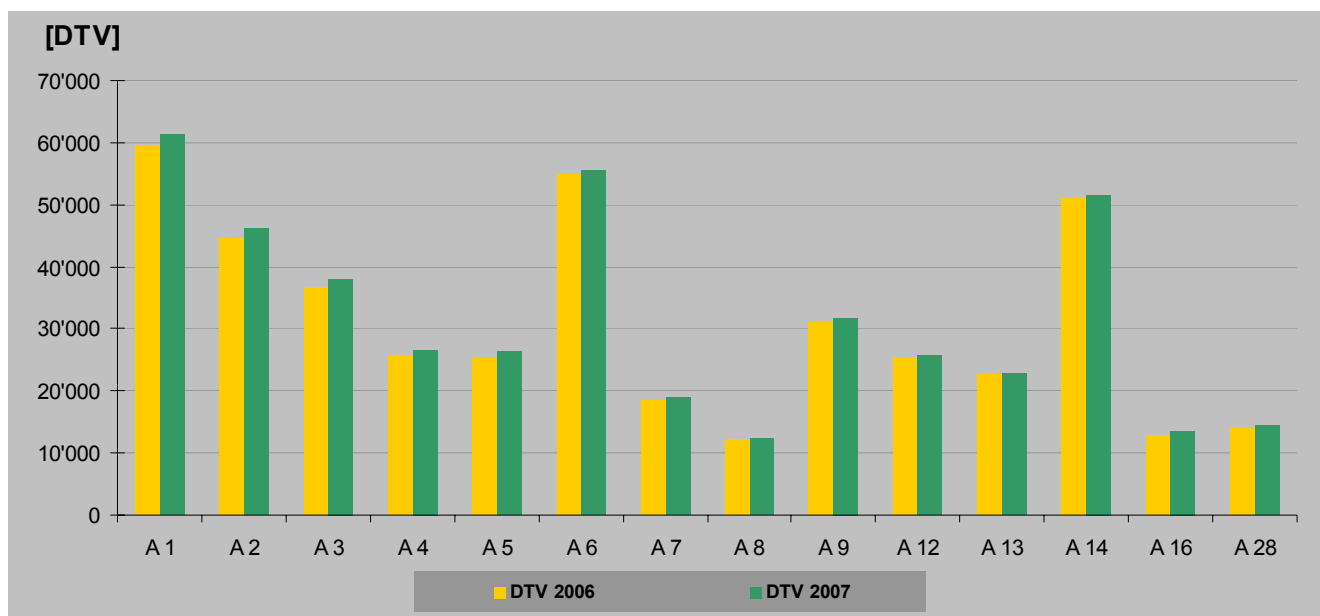


Abb. 2: Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) der Jahre 2006 und 2007 nach Nationalstrassen

Verkehrsentwicklung an den Alpenübergängen

Im Rekordjahr 2000 überquerten durchschnittlich knapp 30'000 Motorfahrzeuge pro Tag die vier Hauptalpenübergänge der Schweiz. In den folgenden Jahren war die Tendenz abnehmend. Im letzten Jahr stieg die Anzahl Fahrzeuge erstmals wieder um 4.4% auf 26'890 Fahrzeuge pro Tag (Abb. 3) an.

An Gotthard und San Bernardino gab es unterschiedliche Entwicklungen. Hauptverantwortlich dafür dürfte die bereits erwähnte Gotthardsperre im Jahr 2006 gewesen sein:

- Gotthardstrassentunnel: +11.1%
- San Bernardinotunnel: -6.6%

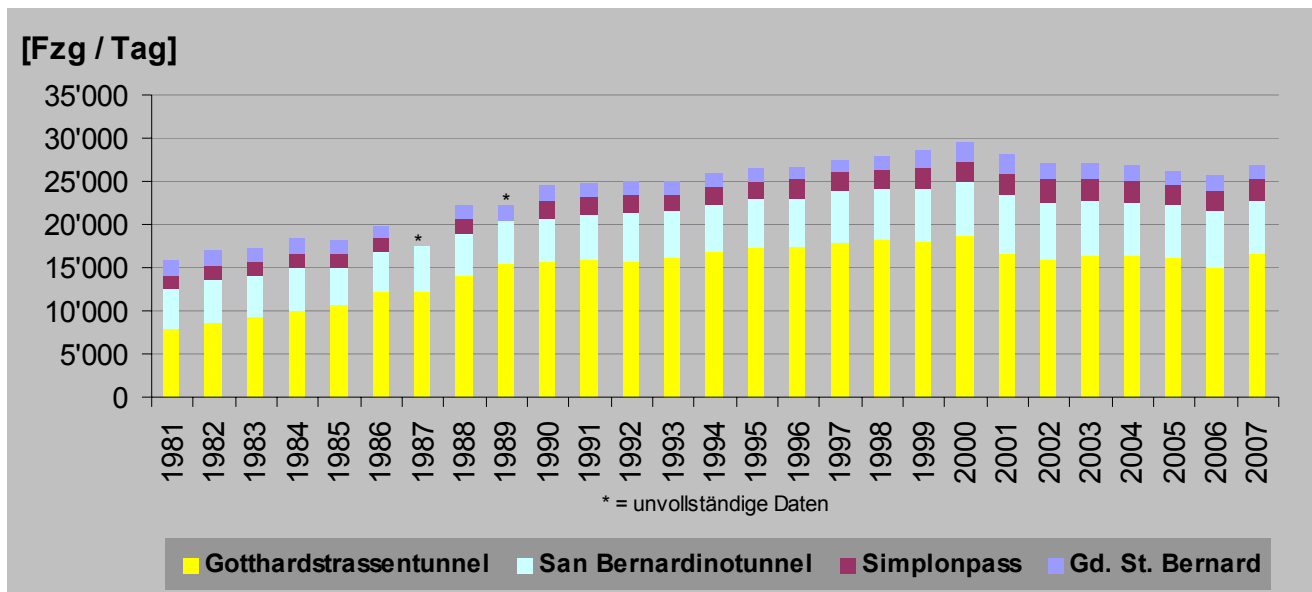


Abb. 3: Entwicklung des jährlichen mittleren Verkehrsaufkommens pro Tag (DTV) an den Hauptalpenübergängen der Schweiz

Die Anzahl Fahrten des alpenquerenden Güterschwerverkehrs hat im Jahr 2007 um 82'135 auf 1'262'525 Fahrzeuge seit dem Jahr 2003 erstmals wieder zugenommen. Dies entspricht einer Zunahme von 7.0% (Abb. 4).

Die starke Zunahme gegenüber dem Vorjahr ist teilweise bedingt durch die Gotthardsperre im Juni 2006. Wird der Monat Juni aus dem Vergleich 2006 und 2007 ausgeblendet, beträgt die Zunahme allerdings immer noch 4.5%. Der Vergleich des Jahres 2007 mit dem Mittelwert der letzten 5 Jahre ergibt eine Zunahme von 2.2%.

Insgesamt verlief das Jahr 2007 in Bezug auf den alpenquerenden Güterschwerverkehr ohne nennenswerte Ereignisse. Es gab zwar mehrere Situationen, welche die „Phase Rot“ erforderten. Diese haben sich aber nicht wesentlich auf die Jahresbilanz 2007 ausgewirkt.

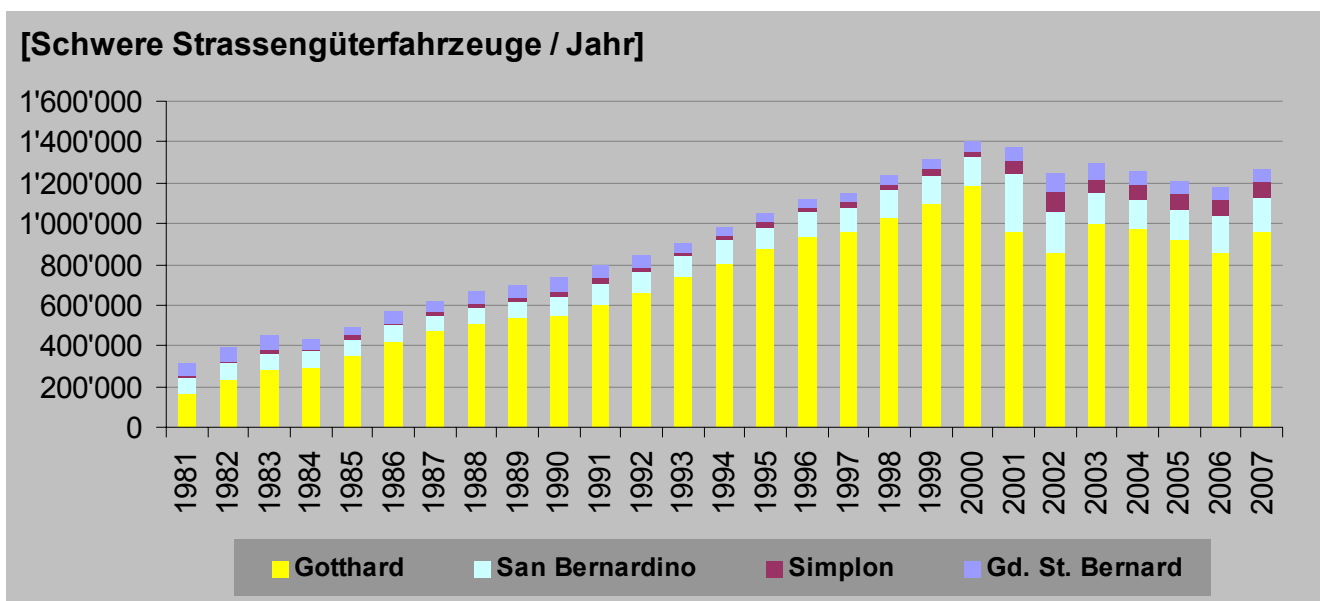


Abb. 4: Alpenquerender Güterverkehr 1981–2007: Anzahl schwere Strassengüterfahrzeuge pro Jahr

3. Stauaufkommen auf den Nationalstrassen

Gesamtschweizerische Stauentwicklung

Im Jahr 2007 hat die Anzahl der registrierten Stautunden auf den Nationalstrassen um **10.3%** auf **10'316** Stunden abgenommen. Die nachfolgende Grafik zeigt die langjährige Entwicklung auf dem Nationalstrassennetz (Abb. 5).

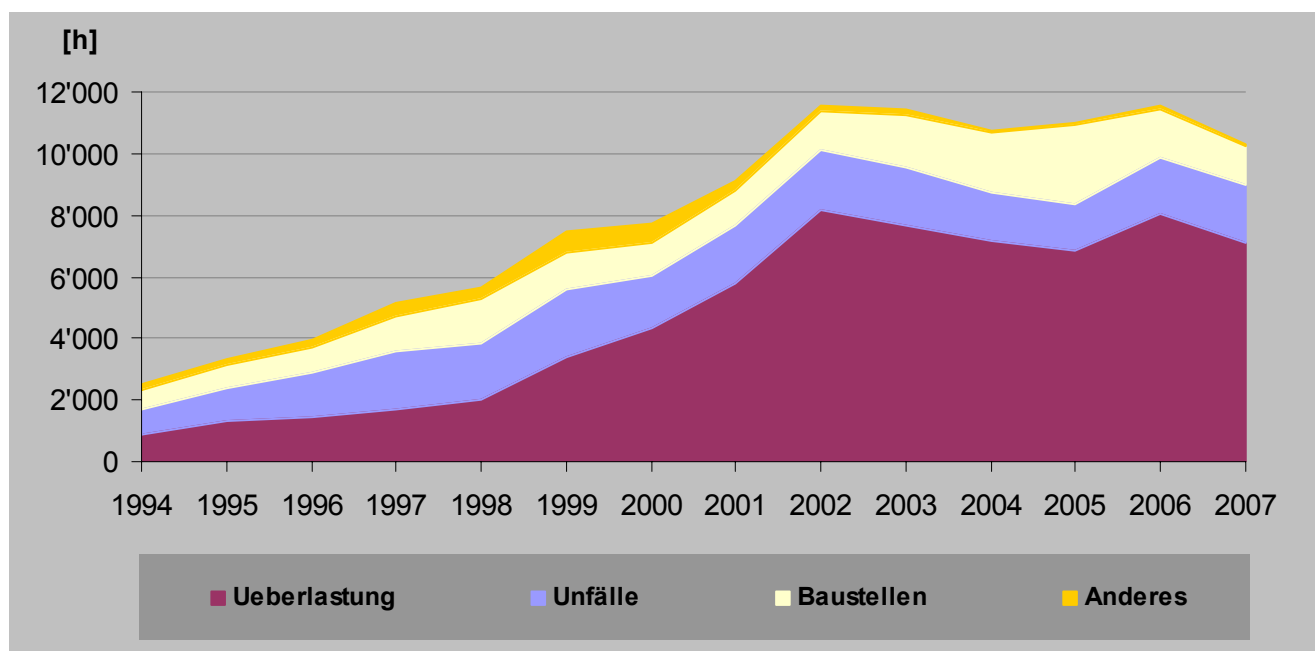


Abb. 5: Stauentwicklung auf dem Nationalstrassennetz von 1994 bis 2007

Nach einer starken Zunahme bis zum Jahr 2002 hat sich das Total der Jahresstautunden auf Werte zwischen 10'300 und 11'600 Stunden eingependelt. Im vergangenen Jahr wurde mit einem Total von 10'316 Stautunden der tiefste Wert der letzten sechs Jahre ermittelt. Dies obwohl die Verkehrsmenge gegenüber dem Vorjahr um 3% zugenommen hat.

Die **Verkehrsüberlastung** war mit einem Anteil von 69% resp. 7'130 Stunden weiterhin die weitaus wichtigste Ursache für Stausituationen. Gegenüber dem Vorjahr haben die Stautunden durch Verkehrsüberlastungen um 11% abgenommen.

Die zweithäufigste Ursache für Staus waren erneut die **Unfälle** mit 1'881 Stunden – fast gleich viele wie im Vorjahr (1'872). Anteilsmässig entspricht dies einer leichten Zunahme von 16 auf 18%.

Um 20% zurückgegangen sind die Stautunden infolge **Baustellen** - von 1'528 auf 1'220 Stunden. Hauptgrund für diese Abnahme ist in erster Linie die abgeschlossene Gesamterneuerung der A1 zwischen Kriegstetten und Oensingen.

Die nachfolgende Abbildung 6 zeigt die Entwicklung der einzelnen Stauursachen seit dem Jahr 1994.

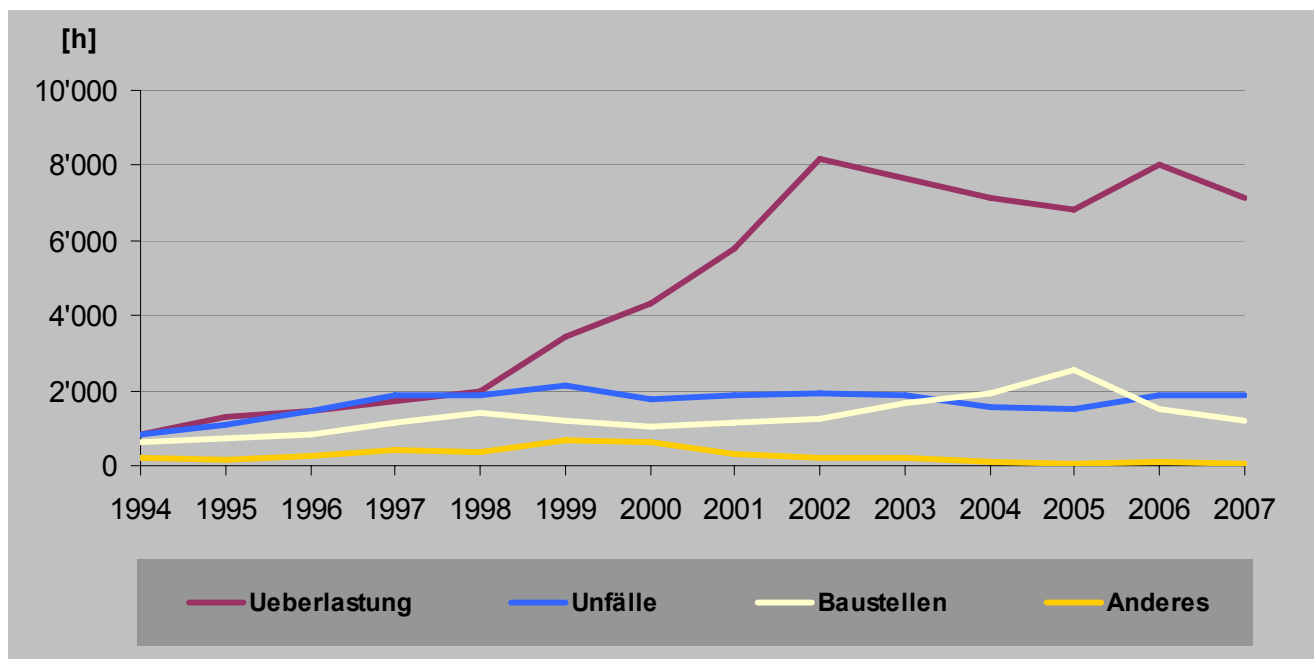


Abb. 6: Entwicklung der Stauursachen von 1994 bis 2007

Stauentwicklung auf den einzelnen Nationalstrassen

Abbildung 7 zeigt die Entwicklung der Staustunden in den Jahren 2003 bis 2007 auf den einzelnen Nationalstrassen. Der starke Anstieg der Anzahl Staustunden auf der A1 im Jahr 2006 wurde im 2007 zu einem grossen Teil wieder kompensiert. Dies hängt mit dem Wegfall der Grossbaustelle Kriegstetten – Oensingen zusammen.

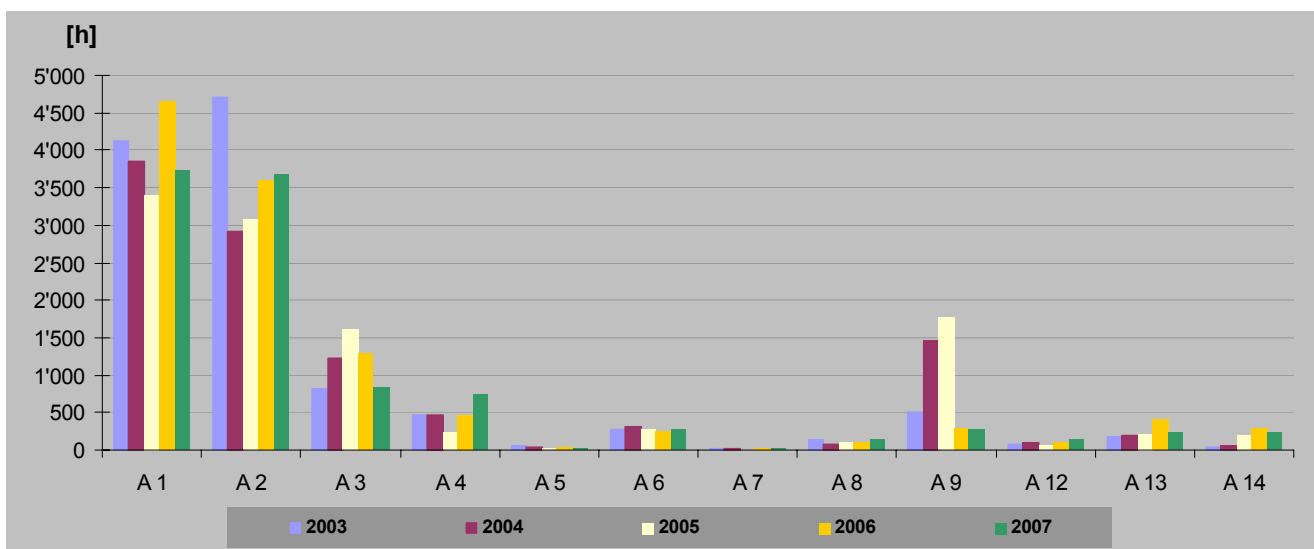


Abb. 7: Entwicklung der Anzahl Staustunden nach Nationalstrassen von 2003 bis 2007 (alle Stauursachen)

Abbildung 8 zeigt die Staustunden mit Ursache **Verkehrsüberlastung**. Die Zunahme der Staustunden auf der A2 (+216h) und die fast gleich grosse Abnahme auf der A13 (-202h) stehen in direktem Zusammenhang mit der bereits erwähnten Sperrung der Gotthardachse infolge des Felssturzes in Gurtellen im Jahr 2006.

Die markanten Veränderungen auf der A3 und der A4 sind nicht schlüssig erklärbar.

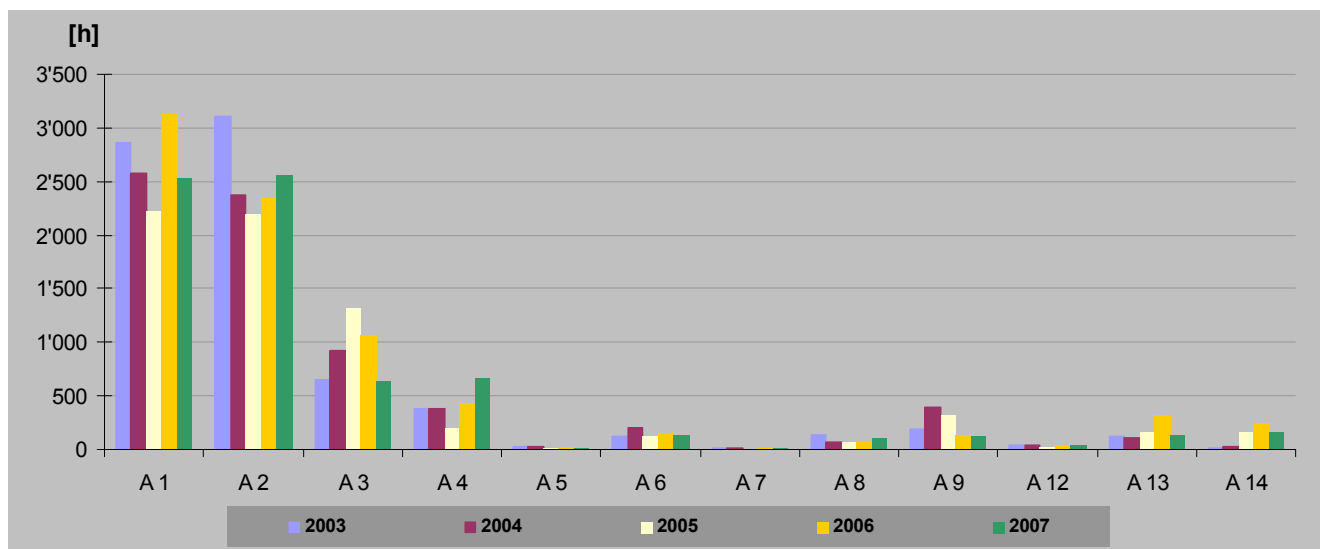


Abb. 8: Entwicklung der Anzahl Stautunden nach Nationalstrassen von 2003 bis 2007 (nur Verkehrsüberlastung)

Bei der Stauursache **Unfälle** waren im 2007 keine grossen Veränderungen zum Vorjahr zu beobachten (Abb. 9).

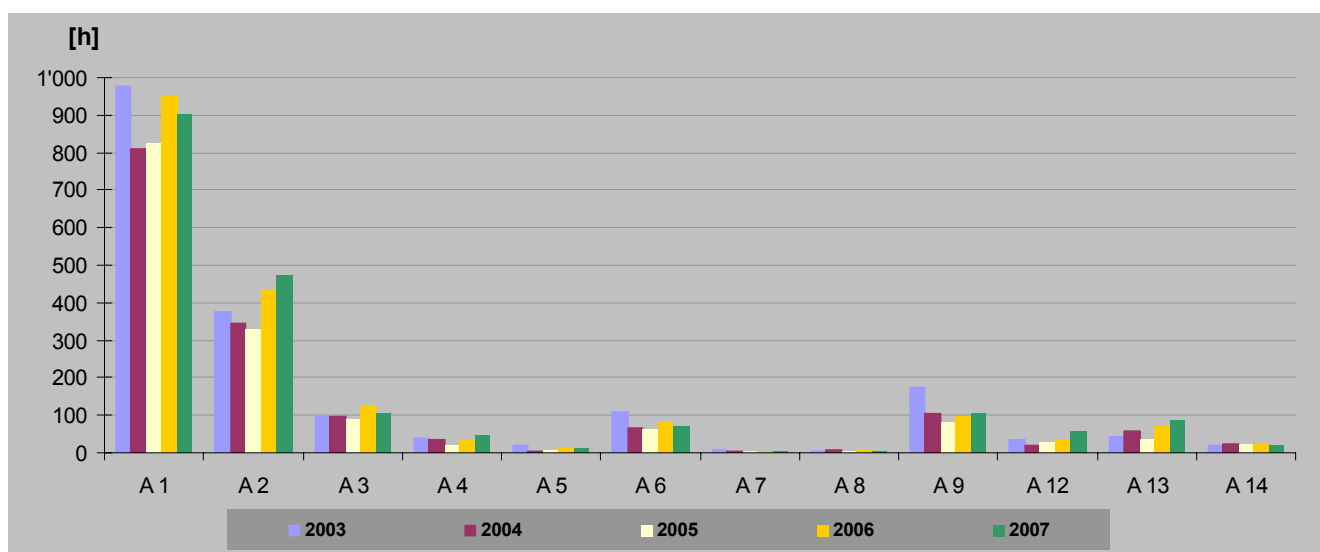


Abb. 9: Entwicklung der Anzahl Stautunden nach Nationalstrassen von 2003 bis 2007 (nur Unfälle)

Bei der Stauursache Nr. 3 - den **Baustellen** - ist eine deutliche Abnahme der Stautunden auf der A1 und der A2 zu verzeichnen (Abb. 10). Die Ursachen dazu sind der Wegfall der Grossbaustelle Kriegstetten – Oensingen auf der A1 und der verbesserte Verkehrsfluss rund um den Erhaltungsabschnitt Basel – Augst auf der A2. Die beiden Grossbaustellen zwischen Würenlos und Limmattal auf der A1 und zwischen Erstfeld und Amsteg auf der A2 hatten dank gleichbleibenden Verkehrskapazitäten keinen negativen Einfluss auf die Stautunden.

Die Veränderungen auf den übrigen Autobahnen sind im Vergleich mit dem Gesamtvolumen marginal.

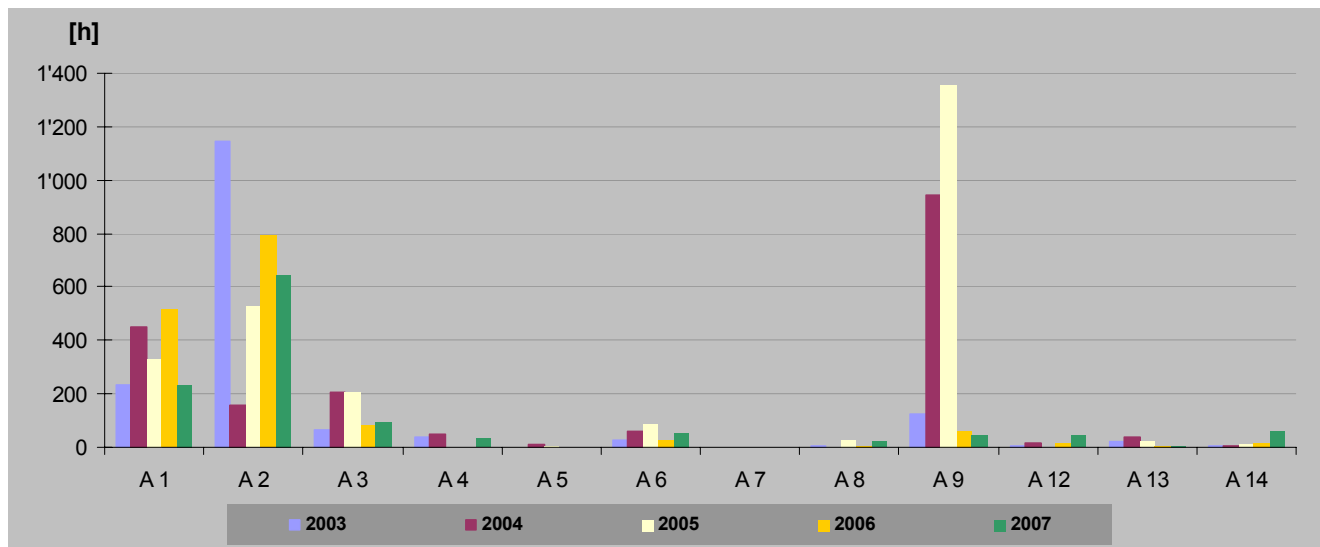


Abb. 10: Entwicklung der Anzahl Stautunden nach Nationalstrassen von 2003 bis 2007 (nur Baustellen)

Stauschwerpunkte

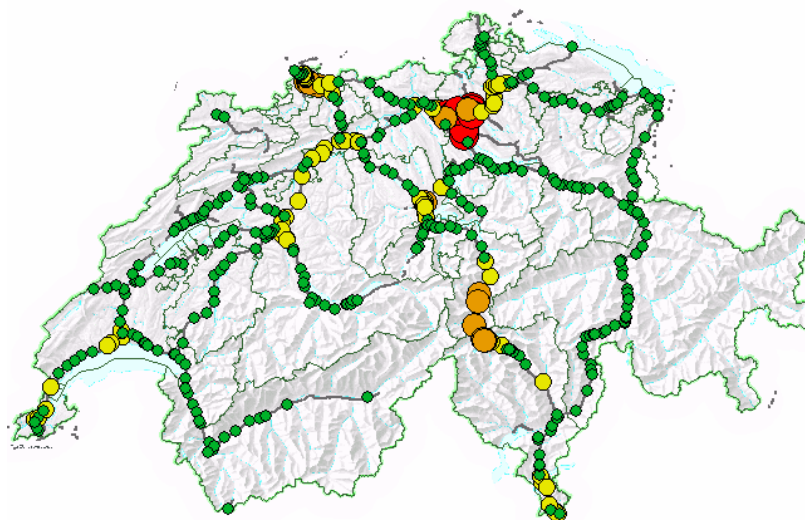


Abb. 11: Häufigkeit der Staumeldungen 2007 (Quelle: Viasuisse)

Die Situation bei den Stauschwerpunkten ist unverändert: die **Agglomeration Zürich** ist der Stauschwerpunkt in der Schweiz (Abb. 11). Die jährlichen Stautunden haben sich im Raum Nordring – Winterthur geringfügig von 2'449 Stunden im Jahr 2006 auf 2'472 Stunden erhöht (Abb. 12). Damit machen die Stautunden auf diesem Abschnitt rund $\frac{1}{4}$ der Stautunden auf dem gesamten Schweizerischen Nationalstrassennetz aus. An 281 Tagen staute sich im Jahr 2007 in Zürich der Verkehr. Das heisst durchschnittlich an jedem Werktag (Abb. 13).

Auf der Ost – Westachse fallen die meisten Stautunden zwischen Zürich und Bern an. Besonders betroffen ist der Abschnitt Wiggertal – Bern. Die Auswirkungen der bereits mehrfach erwähnten abgeschlossenen Bauarbeiten zwischen Kriegstetten und Oensingen sind in der Auswertung der Stauschwerpunkte deutlich sichtbar: Abnahme der Stautunden zwischen Bern und Kriegstetten um 52%, Abnahme der Anzahl Tage mit Stau um 21%.

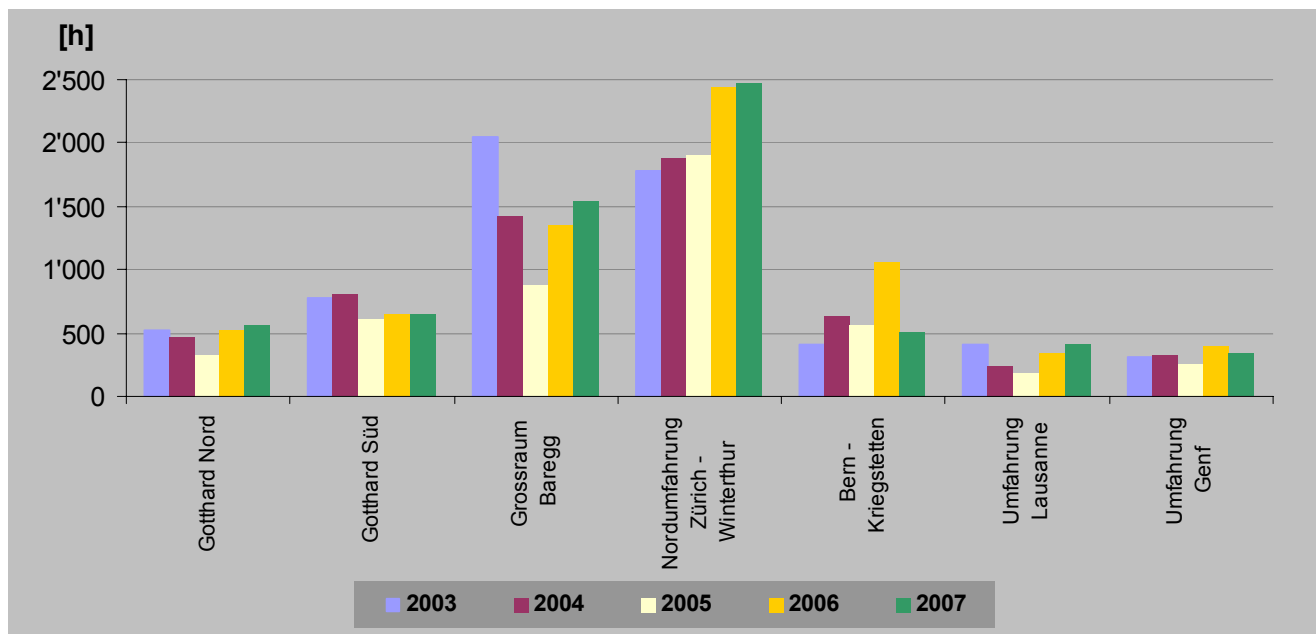


Abb. 12: Entwicklung der Stauschwerpunkte in Stunden von 2003 bis 2007

Auch in den Agglomerationen Basel, Luzern, Bern, Lausanne und Genf bilden sich an den Werktagen regelmässig Staus infolge des Pendlerverkehrs. Die Staustunden rund um diese Agglomerationen sind wesentlich geringer als in Zürich (z.B. Staustunden Bern: 507, Lausanne: 412, Genf: 333). Ebenfalls stark betroffen von Staus infolge des Pendlerverkehrs - zum Teil verursacht durch Grenzgänger - ist die A2 zwischen Lugano und Chiasso.

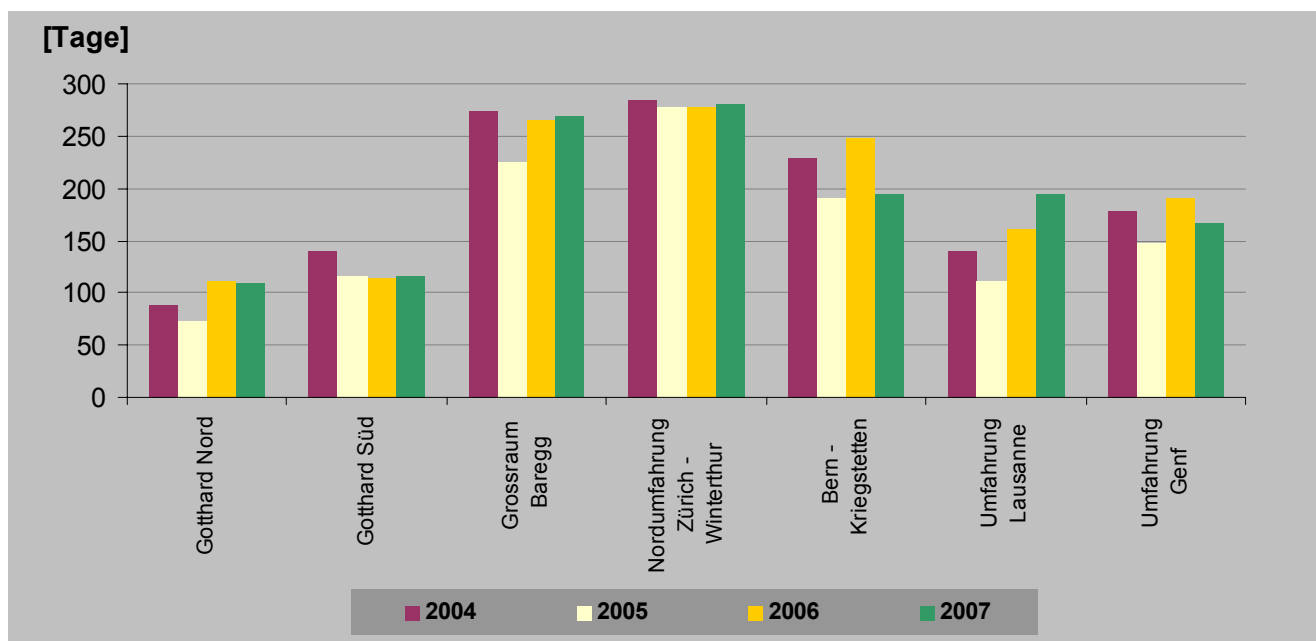


Abb. 13: Entwicklung der Stauschwerpunkte in Tagen mit Stau von 2004 bis 2007

An den langjährigen Stauschwerpunkten haben die Staustunden gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 4.1% abgenommen. Gleichzeitig ging die durchschnittliche Anzahl Stautage um 2.6% von 195 auf 190 Tage pro Jahr zurück.

4. Grundlagen

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

Hingegen setzen die verfügbaren Daten der Aussagekraft der Staudaten nach wie vor Grenzen. Die dargestellten Staudaten basieren vollumfänglich auf den Verkehrsmeldungen der Viasuisse. Die Qualität der Aussagen zur Entwicklung der Stautunden steht und fällt mit der Vollständigkeit und Richtigkeit dieser Meldungen. Es besteht keine Gewähr dafür, dass sämtliche Staus tatsächlich erfasst sind. Auch eine räumlich und örtlich präzise Erfassung von Beginn und Ende der Staus kann mit den vorliegenden Instrumenten und Methoden nur bedingt gewährleistet werden. Eine Beschreibung der Methodik und Qualität der Staudatenerfassung befindet sich im Anhang II.

Bei der Unterscheidung zwischen Baustellen und Verkehrsüberlastung ist zu beachten, dass bei Grossbaustellen möglichst immer zwei Fahrbahnen pro Richtung befahrbar bleiben - mit reduzierter Geschwindigkeit. Dies hat zur Folge, dass bei kleinem bis mittleren Verkehrsaufkommen keine Staus auftreten. Bei grossem Verkehrsaufkommen mit Verkehrsüberlastung werden die registrierten Stautunden in diesen Abschnitten daher tendenziell eher der Verkehrsüberlastung zugeteilt.

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 **Staustunden** ist die Dauer der Staus von deren Beginn bis zu deren Auflösung in Stunden.

Verkehrsüberlastung: Die VSS-Norm SN 640 018a 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.

Anhang I: Durchschnittlicher täglicher Verkehr auf den Nationalstrassen 2007 (gemessen an den automatischen Messstellen des ASTRA)

Schweizerisches Nationalstrassennetz / Réseau suisse des routes nationales

Automatische Strassenverkehrszählung (AVZ) 2007

Comptage automatique de la circulation routière (CACR) 2007

Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) 2007 und Verkehrsentwicklung der Motorfahrzeuge 2006/2007

Trafic journalier moyen (TJM) 2007 et évolution du trafic des véhicules à moteur entre 2006/2007

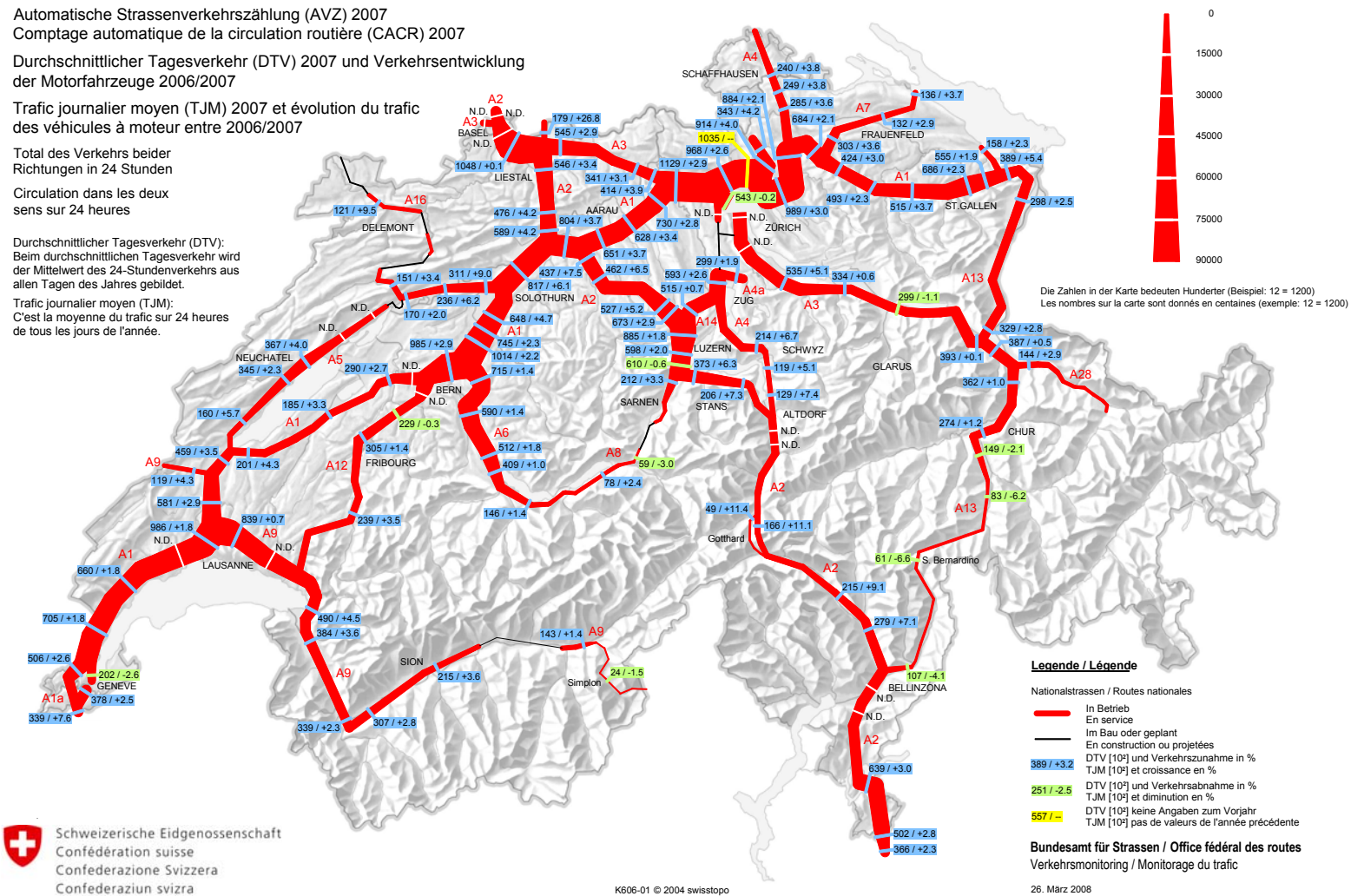
Total des Verkehrs beider Richtungen in 24 Stunden

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 2007

Alle Daten zur Erstellung der Verkehrsinformationen werden bei Viasuisse in der SQL-Datenbank des 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. In verschiedenen Prozessschritten werden dabei die Meldungen zum untergeordneten Strassennetz und ungültige Meldungen ausgeschlossen.

Die Bereinigungsstatistik 2007 präsentiert sich wie folgt:

Bereinigungsstatistik	2006	2007	Abweichung 06-07	
Meldungen vor Datenbereinigung	29'529	52'257	+ 22'728	+ 77%
Meldungen nach Datenbereinigung	16'920	18'206	+ 1'286	+ 8%
Meldungsversionen vor Datenbereinigung	130'739	192'727	+ 61'988	+ 47%
Meldungsversionen nach Datenbereinigung	87'785	93'495	+ 5'710	+ 7%

Die grossen Abweichungen zum Vorjahr bei Meldungen, resp. Meldungsversionen vor der Datenbereinigung wurden durch eine neu eingeführte Qualitätssicherung bei Viasuisse verursacht. Viasuisse empfängt alle über RDS-TMC ausgestrahlten Verkehrsinformationen wieder und speichert sie für einen Vergleich in der Datenbank ab. Diese Meldungen erscheinen in der Statistik (vor Bereinigung), werden aber für die Berechnung der Staustunden nicht mitgezählt. Demzufolge ergibt sich eine Zunahme der für die Staustatistik verwendeten Meldungen und Meldungsversionen von rund 7%.

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). Im Jahr 2007 standen keine online-Daten für die Verkehrsinformation zur Verfügung (analog Vorjahr). Die Verkehrsinformationen wurden ausschliesslich manuell über ein graphical user interface GUI erfasst. Eine einfache und mehrsprachige Erfassungsmaske erlaubt ein effizientes Arbeiten. Die manuelle Dateneingabe erfolgte 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 Kantonspolizeien

Die Aufteilung nach Quellen präsentiert sich wie folgt:

Staudaten nach Quellen	2006	2007	Abweichung 06-07	
Gültige Meldungen nur von Viasuisse (alle Versionen)	3'071	2'734	- 337	-11%
Gültige Meldungen nur von Polizei (einmalig autorisiert von Viasuisse)	2'539	2'247	- 292	-12%
Gültige Meldungen gemischt (mehrere Versionen von Viasuisse und von Polizei in einer Meldung)	1'520	1'666	+ 146	+ 10%

Im Vergleich mit dem Vorjahr wurden im Jahr 2007 rund 12% weniger Meldungen nur von der Quelle Polizei und rund 11% weniger nur von der Quelle Viasuisse registriert. Dem gegenüber steht eine Zunahme bei den gemeinsam von Viasuisse und von der Polizei bearbeiteten Meldungen von 10%.