



# touring

Die Zeitung für den mobilen Menschen



Hans-Peter Beyeler vor dem Autobahn-Analyseauto

## 6400 Kilometer unter der Lupe <sup>4</sup>

Für Velowanderer und Wasserratten  
**Am Bodensee sind Aktivferien angesagt** <sup>26</sup>

Rücktransport defekter Fahrzeuge  
**TCS hilft im Ausland aus der Patsche** <sup>38</sup>

Wettbewerb: Portabler DVD-Player

45

**Kein Pardon für die Raser**  
Die meisten Leser fordern harte Strafen

9

**Praktischer Stadtfliker**  
Der in Indien hergestellte Suzuki Alto im Test

14

**Gratis ans Paléo-Festival**  
Neuen Cooldown-Mitgliedern winkt ein Preis

41

# Big Brother für Schweizer Autobahnen

Dem Bund ist der Zustand der Autobahnen nicht schnuppe: Er untersucht das gesamte Netz von 6400 Kilometern Fahrbahn auf Spurrinnen, Risse oder Buckel. Im Rahmen dieser Monsteraufgabe werden erstmals auch Lärmemissionen gemessen. Was wird daraus?



› Sechs Monate lang wird das Bundesamt für Strassen (Astra) jeden Millimeter Autobahn unter die Lupe nehmen, um auch die winzigsten Schäden festzustellen. Jeder Riss, jede Spurrinne, jedes Loch und jeder Buckel wird auf den rund 6400 (!) Kilometern Fahrbahn erfasst, wobei ebenfalls deren Griffigkeit und Geräuschemissionen untersucht werden. Die gigantische Untersuchung, die bis Ende September dieses Jahres dauern wird, soll eine Bestandsaufnahme der Fahrbahnen liefern: «Anhand der bei dieser Untersuchung gesammelten Daten können wir einen landesweiten Über-

blick über den Zustand jedes Teilstücks gewinnen und verfügen über einen genauen Schadenskatalog», hält Hans-Peter Beyeler, Projektverantwortlicher beim Bundesamt für Strassen, fest. «So können wir bei den Sanierungsarbeiten Prioritäten setzen.»

**Hoch entwickelt** | 6400 Kilometer Autobahn auf Herz und Nieren zu prüfen, erfordert erhebliche Mittel. Eckpfeiler der ganzen Operation ist der «Automatic Road Analyser» (siehe untenstehendes Bild), der über ein beachtliches Arsenal an Spitzentechnik verfügt. Die Leistungen dieses Fahrzeugs

sind erstaunlich. Bei einer Fahrtgeschwindigkeit von 80 km/h ist es in der Lage, in jeder Radspur alle 12,5 Millimeter einen Messpunkt zu erfassen und so kleinste Verformungen aufzuspüren, welche zu Rissen in der Fahrbahn führen können. Da es um die Asphaltstruktur geht, wird sogar die enorme Dichte von einem Messpunkt pro Millimeter erreicht. Das Fahrzeug erstellt ebenfalls ein aus 1280 Punkten bestehendes Querprofil der Fahrbahn, das über Neigung, Spurrinnen und Aquaplaning Aus-

Fortsetzung auf Seite 7



Das Fahrzeug mit verblüffenden technischen Fähigkeiten überprüft jeden Millimeter des Autobahnbelags auf kleinste Mängel.

Fortsetzung von Seite 5

kunft gibt. Schliesslich erstellen die installierten Kameras alle fünf Meter vorne und hinten ein Bild, um Risse zu lokalisieren. Am Ende stehen über 500 Gigabyte Bilder zur Verfügung. Die enorme Aufgabe, die dieses Fahrzeug erfüllt, lässt die Befürchtung horrender Kosten zu Lasten des Steuerzahlers aufkommen. Aber mit einem Kilometerpreis von 100 Franken liegt man hier weit unter den Kosten für «Handarbeit»: «Setzt man Leute ein, um die Fahrbahn minutiös auf Schäden zu überprüfen, liegt man nahe bei 200 Fr. pro Kilometer», hält Hans-Peter Beyeler fest.

**Weltneuheit** | Aber die grosse Neuheit ist die Lärmmessung: Erstmals in der Schweiz – und auf der Welt – werden akustische Werte auf einem gesamten Autobahnnetz erfasst. Es geht darum sicherzustellen, dass die Lärmemissionen nicht gegen die vom Bund vorgegebene Lärmverordnung zum Schutz der Anwohner verstossen. Sobald das Astra im Besitze dieser Daten ist, wird es erstmals einen richtigen Lärmemissionskataster aufstellen, der das gesamte nationale Strassennetz abdeckt: «Es ist absolut zwingend, die Bevölkerung gegen Lärm zu schützen», meint Hans-Peter Beyeler. Und: «So hat eine kürzliche Studie des Bundesamtes für Umwelt gezeigt, dass 1,2 Millionen Menschen in der Schweiz unter Lärmbelastungen leiden.»

**Abnutzungserscheinungen** | Dennoch werden die Autobahnwohner, denen vom Lärm die Ohren pfeifen, das Übel mit Fassung tragen müssen, denn niemals würde der Bund eine Sanierungsbaustelle einzig darum anordnen, weil der Belag zu geräuschvoll ist. Nur eine Häufung von Schäden oder altersbedingten Abnutzungserscheinungen sind Grund für Sanierungsmassnahmen. In diesen Fällen versteht es



Bilder: Mathias Wyttenbach, zvg

**Geballte Spitzentechnologie vereint sich im Fahrzeug, das die Fahrbahnqualität berechnet.**

sich von selbst, dass ein neuer Belag von erheblicher Bedeutung ist, vor allem, weil manche Beläge bis zu 7 Dezibel leiser sind: «Nach mehreren Tests haben wir uns für einen Rau-Asphaltbelag entschieden, der in Bezug auf Lärm gute Leistungen erbringt. An manchen Stellen der A1 und A12 ist er bereits vorhanden, und nun werden wir ihn überall anbringen», so Beyeler.

Und das dürfte den meisten Automobilisten Freude bereiten, die sich auf richtigen Flickenteppichen von Fahrbahnen bewegen. So wechselt man bei Regen unvermittelt von einer entwässerten und damit fast trockenen Fahrbahn auf ein Teilstück ohne Drainbelag und mit verminderter Bodenhaftung und Wasserspritzern. Innert einiger Sekunden muss man die Geschwindigkeit anpassen und mit grösster Sorgfalt lenken. Eine unglückliche Situation, die eine Folge des jahrzehntelangen Föderalismus in Sachen Nationalstrassen ist: «Jeder Kanton konnte seine Autobahnen verwalten,

wie er es für richtig hielt. Daher auch die heute noch sichtbaren Unterschiede», kommentiert der Spezialist des Bundesamtes für Strassen.

**Alle vier Jahre** | Aber am 1. Januar 2008 wurden die Kompetenzen an den Bund übertragen, und das Bundesamt für Strassen ist allein verantwortlich. «Unser Ziel ist es, überall denselben Strassenbelag anzubringen», erklärt Beyeler. Ein Glück für die Automobilisten umso mehr, als das Astra künftig alle vier Jahre das gesamte Strassennetz kontrollieren wird, um eine gute Fahrbahnqualität sicherzustellen. Das rotweisse Fahrzeug wird also von Genf übers Tessin bis Chur gelegentlich wiederzusehen sein. ◀ Jacques-Olivier Pidoux

**Touring-Info**  
Mehr Informationen zu den Methoden der Zustandserfassung der Strassen sind auf den Webseiten [www.infralab.ch](http://www.infralab.ch) und [www.impbautest.ch](http://www.impbautest.ch) zu finden.  
Mehr Infos zu den Lärmmessungen auf [www.muel-lerbbm.de](http://www.muel-lerbbm.de).

## Zu viele Tourismus-Hinweisschilder nicht konform

Neben der Fahrbahnprüfung erfüllt das Fahrzeug im Auftrag des Bundesamtes für Strassen (Astra) noch eine zweite Mission: Es fotografiert alle touristischen Hinweisschilder: «Es geht darum, eine landesweite Bestandsaufnahme zu machen und zu sehen, ob die gesetzlichen Vorschriften eingehalten werden», erklärt Stefan Huonder, Chef Verkehrsregeln beim Astra. Vorab konzentrierte man sich auf die Hinweisschilder, die zuviel Infos enthalten (vgl. Bild) und die Automobilisten ablenken. Da sie ein Risiko für die Sicherheit darstellen, werde das Astra keine Gnade walten lassen. Zweiter umstrittener Fall: Touristische Hinweisschilder, die eine Stadt ankündigen, obwohl sie von Gesetzes wegen eigentlich eine Region anzeigen sollten: «Hier werden wir uns flexibel zeigen», fährt Stefan Huonder fort. Man müsse zugeben, dass manche grosse Agglomerationen wie Regionen daher kommen. So werde das Astra von Fall zu Fall entscheiden. Jedenfalls dürfte sich die Aufgabe langwierig-knifflig gestalten, denn Schätzungen zufolge ist fast die Hälfte der touristischen Hinweisschilder nicht vollumfänglich gesetzeskonform. **jop**



Die mit Informationen überladenen touristischen Hinweisschilder lenken ab.