

Beobachter 01/04

Grünes Licht für Lösungen

Den Verkehr richtig lenken

Mobilitätsmanagement

Parkraum ist bei ABB Utility Automation Systems in Baden ein rares Gut: Die

880 Angestellten kommen mit 160 Poolparkplätzen aus. Das geht nicht ohne Regulierung – und diese funktioniert direkt übers Portemonnaie: Wer ohne Auto zur Arbeit kommt, streicht einen Ökobonus von jährlich 600 Franken ein. Diesen erhalten auch Mitarbeitende, die kein Anrecht auf einen Platz haben, weil sie mit dem öffentlichen Verkehr in weniger als 30 Minuten im Geschäft sind. Wer jedoch einen Parkplatz beansprucht, bezahlt dafür im Jahr 900 Franken. Der Effekt des Bonus-Malus-Systems zeigt sich in der Umsteigebilanz: Von 310 Berechtigten verzichteten 150 zugunsten des Ökobonus auf ihren Parkplatz. Hochgerechnet auf ein Jahr entfallen so über 35000 automobile Pendlerfahrten am Morgen und nochmals so viele am Abend.

Verflüssigung

Droht eine Ortschaft am Durchgangsverkehr zu ersticken, werden meist teure Umfahrungsstrassen gebaut. Anders im Berner Vorort Wabern: Bei der überlasteten Seftigenstrasse setzten die Planer auf eine intelligente Nutzung des Strassenraums. Autos und Tram wurden neu auf eine Spur zusammengedrängt. Dies zwingt zu langsamerer Fahrt, doch kommen die Autos gleichwohl schneller voran – weil sie seltener anhalten müssen. Das Erfolgsgeheimnis ist die neue Zone in der Strassenmitte: Sie ist keine Fahrspur, kann aber von Autos benutzt werden, die abbiegen wollen – sie versperren dem übrigen Verkehr nicht mehr den Weg. Kreisel anstelle von Ampeln dienen ebenfalls der Verflüssigung. Inzwischen ist die – auch noch schön gestaltete – Seftigenstrasse ein Pilgerort für Strassenplaner aus der ganzen Schweiz. Man spricht vom «Berner Modell».

Dosierung

Den Individualverkehr beeinflussen, um Strassenabschnitte zu entlasten – ein klassisches Einsatzgebiet der Verkehrstelematik. In der Schweiz brauchte es den schweren Unfall im Gotthardtunnel vor gut zwei Jahren, um den Weg für eine derartige Anwendung in grösserem Stil zu ebnen: das Tropfenzählersystem am Gotthard. Seit Oktober 2002 dosieren Signalanlagen beidseits des Tunnels den Verkehr so, dass pro Stunde maximal 1000 Personenwageneinheiten passieren können; dabei zählt ein Lastwagen das Dreifache eines PWs. Das System kann täglich 3500 Camions schlucken. Die Bilanz nach einem Betriebsjahr ist positiv: Der Verkehr fliesst, und die befürchtete «Phase Rot» – das Zurückhalten des Schwerverkehrs in vorgelagerten Warteräumen – wurde nur elfmal ausgelöst.

Routenplanung

Wegberechnungsprogramme gibt es viele – die meisten jedoch haben den Makel, dass sie einseitig auf einen Transportträger ausgerichtet sind. Hier setzt das Internetprojekt TransBasel an: Es verknüpft solche Einzelsysteme und errechnet den cleversten Weg von A nach B aus der sinnvollsten Kombination der Verkehrsarten Tram, Bus, Zug, Auto, Velo und Fussmarsch. Die Vorteile dieser so genannten intermodalen Routenplanung liegen auf der Hand: Die Mobilitätsströme verteilen sich zeitlich und örtlich. Einem Realitätscheck unterworfen wurde das System 2002 in einem mehrmonatigen Versuch in der Dreiländerregion Basel guter Resonanz, nutzten doch im Schnitt täglich 100 Personen die Website www.transbasel.com für ihre individuellen Mobilitätsbedürfnisse. Einstweilen herrscht allerdings Stillstand: Mangels Sponsoren liegt das Projekt auf Eis.

© 2003 Der Schweizerische Beobachter - Alle Rechte vorbehalten