

Sanfte Massnahmen gegen Staus

Nutzung von Pannestreifen als Fahrspuren in Spitzenzeiten und temporäre Überholverbote für Lastwagen

Mit dem Ende der Sommerferien haben sich die Staus auf den Autobahnen in den Ballungsräumen des Mittellandes wieder verschärft. Kurzfristig will das Bundesamt für Strassen mit sanften Massnahmen für Entspannung sorgen.

Paul Schneeberger

Die Sommerferien gehören wie die Zeit zwischen Weihnachten und Neujahr zu jenen Perioden des Jahres, an denen sich die Situation an den notorischen Alltags-Stauschwerpunkten auf dem Autobahnnetz entspannt. Nun heisst es wieder anstehen, am Gubrist und anderswo. In vielen Fällen lassen beschlossene und finanzierte, aber durch Anrainer blockierte Ausbauten noch länger auf sich warten (NZZ 24. 7. 13). Um das Problem zu entschärfen, setzt das Bundesamt für Strassen (Astra) auf einen Katalog mit sanften Massnahmen, die bis ins Jahr 2020 umgesetzt sein sollen.

Erfolgreicher Versuch

Dazu gehören neben einer besseren Information auf dem ganzen Netz punktuelle und oft auch temporäre Massnahmen auf stark belasteten Abschnitten: die schrittweise und zeitlich begrenzte Öffnung von Pannestreifen für den rollenden Verkehr, punktuelle Überhol-

EXPLIZITE KRITIK NIMMT NICHT ZU

P. S. · Anders als man angesichts der Zunahme der Stautunden (plus 4 Prozent im Jahr 2012; plus 20 Prozent im Jahr 2011 und plus 34 Prozent im Jahr 2010) annehmen könnte, verzeichnet das Bundesamt für Strassen keine Zunahme von expliziter Kritik in Form von Bürgerbriefen oder E-Mails betroffener Automobilisten, wie es auf Anfrage heisst. Offen ist, ob die Gründe dafür in Flexibilität oder Resignation der Verkehrsteilnehmer zu suchen sind oder ob viele gar nicht wissen, an wen sie Kritik zu richten hätten.

verbote für Lastwagen, temporäre Reduktionen der Maximalgeschwindigkeiten sowie die gezielte Bewirtschaftung von Einfahrten durch Ampeln. Die Massnahmen werden je nach Belastungsgrad der Nationalstrassenabschnitte kumuliert (vgl. Grafik). Ziel all dieser Massnahmen ist es, den Verkehrsfluss zu verbessern.

Grundlagen dafür sind die Erfassung der Verkehrsströme und die frühzeitige Information der Verkehrsteilnehmer via Radio sowie teilweise auch Informationstafeln. Pannestreifen sollen nach einem erfolgreichen Versuch zwischen Morges und Ecublens bis 2020 auf einer Länge von 125 Kilometern auch zu Fahrspuren werden, 90 Kilometer davon lediglich in Spitzenzeiten. Priorität haben Teile der A 1 und der A 6 in der Region Bern sowie Abschnitte der Umfahrung Winterthur (A 1). Zudem sollen, wie das in der Region Zürich schon heute teilweise üblich ist, die Verkehrsmengen in stark belasteten Einfahrten mittels Ampeln dosiert werden.

Auf rund 290 Kilometern mit einem hohen Anteil an Schwerverkehr und längeren Steigungen oder Tunnelstre-

cken sind temporäre Überholverbote für Lastwagen vorgesehen, und für weitere 230 Kilometer werden solche geprüft. Insgesamt werden 20 bis 40 Prozent des Nationalstrassennetzes von dieser Massnahme betroffen sein.

Ideales Tempo 85 km/h

Temporäre Geschwindigkeitsreduktionen sind für rund 400 Kilometer oder 30 Prozent des 4- und 6-spurigen Nationalstrassennetzes vorgesehen, bereits möglich ist das auf nicht ganz 100 Kilometern. Konkret wird die maximale Geschwindigkeit bei hohem Verkehrsaufkommen automatisch oder manuell von 120 auf 100 oder 80 km/h reduziert. Laut Astra lässt sich die Kapazität eines Autobahnabschnitts dann vollumfänglich ausreizen, wenn alle Fahrzeuge mit 85 km/h unterwegs sind.

All die baulichen Massnahmen von den Informationstafeln bis zur Aufrüstung der Pannestreifen werden im Zuge von ohnehin anstehenden Bauarbeiten umgesetzt, wie der Astra-Sprecher Thomas Rohrbach sagt. Deshalb lassen sich ihre Kosten nicht in Summe nennen.

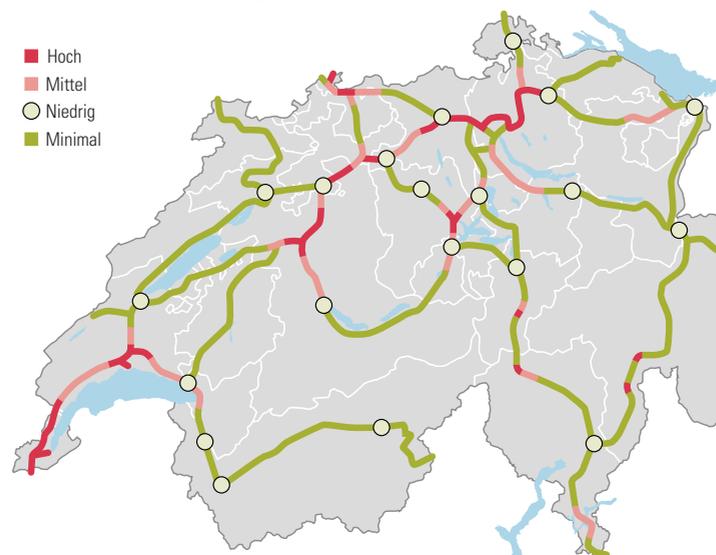
Zwischen Morges und Ecublens beispielsweise beliefen sich diese für die Vorbereitung des Pannestreifens zur Nutzung bei hohem Verkehrsaufkommen auf 30 Millionen Franken, was pro Kilometer einen Betrag von 5 Millionen ergibt. Damit liess sich die Kapazität um 20 Prozent steigern, wodurch sich Staus dort wieder meist vermeiden lassen.

Nicht völlig problemlos

Dieser Ausbau, der nicht wirklich einer ist, hat freilich mehrere Haken: Der erste sind höhere Betriebskosten, die sich aus Überwachung und Management der Pannestreifen als Fahrspuren durch Polizei oder Astra ergeben, wie Rohrbach ausführt. Hinzu kommen Erschwernisse für Interventionen bei Unfällen, Grünpflege und Schneeräumung. Schliesslich eignet sich die Massnahme nur dort, wo sie auf einem stark belasteten Abschnitt ganz durchgezogen werden kann. Wo, wie etwa auf dem Zürcher Nordring, die Kapazität bloss zweispuriger Tunnel das Problem ist, lässt sich dieses kurzfristige Mittel zur Verflüssigung nicht anwenden.

Verkehrsmanagement auf Nationalstrassen

Zielzustand 2020 für Ausrüstungsgrade



QUELLE: ASTRA

50 Kilometer

Massnahmen (samt Kumulation) für jeweilige Ausrüstungsgrade

Massnahmen	Minimal	Niedrig	Mittel	Hoch
Verkehrsinformationen und Empfehlungen über Radio usw.	●	●	●	●
Verkehrsinformationen und Empfehlungen auf Wechseltextanzeigen		●	●	●
Umleitung auf Wechselwegweisungen				●
Geschwindigkeitsharmonisierung			●	●
Gefahrenwarnungen				●
Rampenbewirtschaftung				●
Lichtsignale zur Steuerung und Dosierung an Knotenpunkten				●
Umnutzung von Standstreifen zu Fahrstreifen				●

NZZ-INFOGRAFIK / eff.