

Angehende Herrscher über die schnellen Strassen

Wie neuerdings in Emmen der Verkehr auf dem ganzen Autobahnnetz beobachtet und gelegentlich geregelt wird

Wenn Angestellte der neuen Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) in der Freizeit im Stau stehen, rufen sie gelegentlich ihre diensthabenden Kollegen in Emmen an, fragen nach, ob die neuen Sensoren und Computersysteme die Verkehrsbehinderung auch richtig anzeigen und wie lange eigentlich die Autokolonne sei, in der sie gerade stehen. Seit dem 1. Februar ist die VMZ in Betrieb. Computer zeigen den Verkehrsfluss auf den Autobahnen, Operateure entscheiden über Umleitungen. Einen solchen kantonsübergreifenden aktuellen Blick über den motorisierten Verkehr gab es bisher nicht. Ungewohnt ist auch die Fassade des neuen VMZ-Gebäudes: Die bunten Glasplatten bringen Farbe an den Autobahnanschluss Emmen Nord und färbten den Blick von innen nach aussen. Vom Kontrollraum aus erscheint die Strassenlandschaft von Emmen teilweise orange, während von der Decke blau getönte Lampen auch nachts für Tageslicht sorgen – so herrscht eine Mischung aus Traum und Nüchternheit in der Beobachtungs- und Steuerungsstelle der Schweizer Autobahnen. Das ist ein Spannungsfeld, das man auch in den Vorstellungen zum Verkehrsmanagement selbst findet. Die neuen Überwachungssysteme im Strassenverkehr und die Möglichkeiten, die Verkehrsströme durch elektronische Signaltafeln auf den Strassen zu steuern, stehen einem Strassennetz gegenüber, das an seine Kapazitätsgrenzen stösst und Ausweichmöglichkeiten nur in einem beschränkten Umfang zulässt.

Grosse Pläne

Eine Zentrale wie im luzernischen Emmen, die neuen Verkehrssensoren auf den Autobahnen und die Signalanlagen – das alles wird unter dem Begriff Verkehrstelematik zusammengefasst. Der Bund will damit versuchen, die bestehende Infrastruktur besser zu nutzen, Staus zu vermeiden und so für «sichereren und umweltfreundlichen Verkehr» zu sorgen. Visionär wirken die Strategiepläne des Astra, des Bundesamts für Strassen. Von automatisierten Autobahnen ist zu lesen, vom Einbezug der privaten GPS-Navigationsgeräte in die Verkehrslenkungsmaßnahmen, von aktualisierten konkreten Empfehlungen zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel. Beim Gespräch mit den Verantwortlichen des Bundes merkt man aber, dass das alles noch Zukunftsmusik ist, frühestens in fünf Jahren denkbar wird. Vorderhand geht es vor allem darum, in noch engeren Abständen Verkehrsdichte- und Geschwindigkeitsmesser in die Autobahnbeläge einzubauen (bis jetzt sind es rund 300), die Videoüberwachung auszudehnen und die Steuerung der Signale von den heutigen 40 kantonalen Verkehrszentralen nach Emmen zu transferieren. Zahlreiche Kompetenzen der Kantone, vor allem der Polizeikörper, werden übernommen. Bei Unfällen behalten die einzelnen Polizeieinheiten ihre bisherigen Funktionen vor Ort. Hingegen sollen die weiteren Signalisierungen, wie Spurwechselanweisungen und Umleitungsanzeigen, zunehmend von der VMZ aus bedient werden. Als Faustregel gilt, dass ab einer Behinderung von etwa 30 Minuten oder bei einer sonstigen grösseren Stauerscheinung ein Vorfall zu einer Aufgabe der Zentrale in Emmen wird.

Halbleere Räume

Das Gebäude der VMZ ist alles andere als ausgefüllt, es erscheint nicht nur grosszügig gebaut, sondern noch halb leer. Im Kontrollsaal im Erdgeschoss gibt es vier Operator-Arbeitsplätze mit je vier Bildschirmen sowie eine grosse Leinwand für die Projektion von Computergrafiken und Überwachungsbildern. Rundherum gibt es noch so viel Platz, dass man gleich mehrere Pingpong-tische aufstellen könnte. Nach und nach dürften aber immer mehr Aufgaben auch immer mehr Raum beanspruchen, heisst es. Am Werk sind im Saal rund um die Uhr zwei Operateure. Sie sitzen entweder in etwas zu gross wirkenden Sesseln oder stehen an den Pulten. Es erklingt leise Popmusik – das Radioprogramm, das wegen der Verkehrsmeldungen abgehört werden muss, die von den Kontrolleuren anhand der Überwachungssysteme verifiziert werden können. Die Verkehrsinformationen für die Autofahrer werden indes weiterhin von Viasuisse in Biel gesammelt und unter anderem über die Radiosender verbreitet.

Klingeln bei Unfällen

Ein Computerklingeln weist auf neue Meldungen des Informationsdienstes Gewi-tic hin, an den auch die Polizeikörper und der Verkehrsinfo-Anbieter Viasuisse angeschlossen sind. Dieses Klingeln scheint das Einzige zu sein, was die Ruhe in der VMZ stört. An diesem Winternachmittag klingelt es unter anderem um 15 Uhr 07: Unfall beim Autobahnanschluss Dietlikon auf der A 1, Fahrtrichtung St. Gallen. Innert wenigen Sekunden verfärbt sich die Strasse auf dem Monitor in Dietlikon rot, was eine fast stehende Kolonne symbolisiert. Aber bald verlangsamt sich der Verkehrsfluss kilometerweit, was auf den Bildschirmen mit orangefarbenen Markierungen sichtbar wird. Sogar die Durchschnittsgeschwindigkeit der Autos ist ablesbar. Auch auf der Gegenfahrbahn reduziert sich auf der Höhe der Unfallstelle die Geschwindigkeit der Fahrzeuge, und bis zu einigen Kilometern davor verdichtet sich der Ver-



Die Verkehrszentrale – farbiger Fremdkörper in der Autobahn-Landschaft Emmen Nord. BILDER MIRJAM GRAF



Blick nach draussen – sogar der Strassenverkehr kann durch farbige Platten traumhaft erscheinen.



Der Verkehr und auch die Wetterlage können auf der Leinwand stets im Auge behalten werden.



24-Stunden-Betrieb und noch viel Platz. Spezielle Leuchten sorgen für ständige Tageslicht-Verhältnisse.

kehr: Die Automobilisten gehen nämlich auf der Gegenrichtung ebenfalls vom Gas und schauen auf die Unfallstelle – der Gaffer-Effekt, der gelegentlich Unfälle zur Folge hat.

Einer der Operateure der VMZ nimmt mit der Kantonspolizei Zürich Kontakt auf. Diese gibt Entwarnung. Es handle sich bloss um einen kleinen Auffahrunfall. Der diensthabende Zürcher Polizist zeigt sich aber offenbar am Anruf aus Emmen interessiert, erkundigt sich nach der neuen Zentrale. «Ja, wir haben hier jetzt angefangen, arbeiten im Drei-Schichten-Betrieb», wird er freundlich aufgeklärt. – Der Unfall in Dietlikon sorgt zwar noch über eine halbe Stunde lang für Verfärbungen auf den Bildschirmen, doch von der für die VMZ relevanten 30-minütigen Wartezeit ist man weit entfernt.

Wenn im Verlauf der nächsten Jahre die Signale und elektronischen Geschwindigkeits- tafeln in Emmen gestellt werden, könnte allerdings auch bei solch kleinen Unfällen die VMZ gefordert sein. Bis dahin wird der Betrieb eher ruhig bleiben. Die Zentrale solle nicht durch allzu forsches Eingreifen in die bestehende Arbeit der Polizei für Doppelspurigkeiten sorgen, sondern dann tätig werden, wenn ein «Mehrwert» resultiere, erklärt Erwin Wieland, Vizedirektor des Astra. Dieser Mehrwert dürfte sich erst nach und nach herauskristallisieren, obwohl bereits umfangreiche Dokumentationen darüber erstellt wurden, was in welchem Fall getan werden muss. Ein Besuch zeigt: Jetzt wird auf den Computern in Emmen vor allem viel geklickt und geschaut. Man redet erfreut von einer neuen Computeranwendung, welche die Verkehrsentwicklung aufgrund der Daten aus den Zufahrtsstrecken prognostizieren könne. Im Blickfeld ist immer auch die aktuelle Wetterkarte; den letzten Wintereinbruch im Tessin habe man damit verfolgen können, wird erzählt. Als Hintergrundbilder der Bildschirme werden je nach Belieben weite Felder oder Motorradfotos gewählt. Und sonst? – VMZ-Leiter Marc Wijnhoff klickt lässig eine Liste bisheriger Ereignisse an.

Die grossen Umleitungen

Anfang Februar um 16 Uhr 45 auf der A 2 bei Diegten, Fahrtrichtung Bern: Ein Lieferwagen kippt wegen eines Windstosses um. Beide Fahrstreifen sind blockiert. Der Verkehr wird durch die Polizei von der Autobahn abgeleitet – übrigens ein Recht, das die Kantone der VMZ nicht abtreten wollen. Trotz der Umleitung bildet sich ein Rückstau, der um 17 Uhr 15 sieben Kilometer weit nach Norden, bis nach Sissach, reicht. Neun Kilometer weiter, und die Verzweigung zwischen der A 2 und der A 3 bei Augst wäre erreicht. In Emmen kennt man dank den Sensoren im Raum Basel und im Aargau das genaue Verkehrsaufkommen auf der A 3 und A 1. Es kann abgeschätzt werden, dass sich für Fahrten nach Bern der Umweg durchs Fricktal zur Verzweigung Birrfeld lohnt, um dann auf der A 1 nach Bern zu gelangen. Die Kantonspolizei Baselland wird aufgefordert, diesen Hinweis auf die Anzeigetafel in Pratteln zu schalten – viele Autofahrer befolgen den Ratschlag und sind so schneller am Ziel.

Die Nordwestschweiz eignet sich dank den Verzweigungen im Autobahnnetz besonders gut für weiträumige Umleitungen. Diese wurden in der Region zwar auch bisher durch Absprachen zwischen den Kantonen organisiert. Marc Wijnhoff verspricht sich aber von der übergeordneten Koordination Optimierungen. Solche erwartet er auch bei der Verteilung des Nord-Süd-Ferienverkehrs auf die Gotthard- und San-Bernardino-Route, weil ja nun der Verkehrsfluss auf allen Strecken einem einzigen Entscheidungsträger bekannt ist und Empfehlungen mit Radiomeldungen oder auf Anzeigetafeln kommuniziert werden können. Auch im Lastwagen-Transitverkehr soll durch den neuen Blick auf die Verkehrsflüsse die Nutzung der Abstellplätze verbessert werden.

Der Bund als neuer Autobahnbesitzer

Dieses neue Verkehrsmanagement ist in der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) vorgeschrieben. Durch diese Neuaufteilung der Kompetenzen wechselte auf den 1. Januar dieses Jahres der Besitzer der Autobahnen: Jetzt gehören diese dem Bund und nicht mehr den Kantonen. Das Astra stand bei der Umsetzung dieser Entscheide unter Zeitdruck, bei der Wahl des Standorts der VMZ war die kurze Realisierungszeit massgebend. In einem Jahr war der zweistöckige Sitz in Emmen bezugsbereit, auf dem Areal des Polizeistützpunkts, auf den Fundamenten einer alten Garage. Die nun über ein Dutzend Stellen wurden grösstenteils mit ehemaligen Polizisten besetzt; dies auch mit Rücksicht auf die Kommunikation mit den Polizeikörper, denn «Polizisten kommen untereinander am besten aus», sagt Erwin Wieland.

Im Obergeschoss des Gebäudes in Emmen finden die Angestellten einen für den Schichtdienst notwendigen Ruheraum und eine Cafeteria, deren rötliches Licht Modernität evoziert. Auf den zukünftigen konkreten Nutzen dieses neuen Hauses darf man gespannt sein – übrigens sind dies auch die Verantwortlichen des Bundes.

Daive Scruzzi