

## Wir steh'n, steh'n, steh'n beim Wankdorf

Erschienen: InSide Paradeplatz, 19. November 2024

Autor: Dr. Peter Acél, CEO der Dr. Acél & Partner AG und  
Lehrbeauftragter für «Betriebliche Simulation» an der ETHZ

### **Nach Autobahn-Abfahrt regiert Ampel-Regime von BERNMOBIL. ÖV-Takt bestimmt auf ganzem Stadtgebiet gnadenlos Vorwärtskommen mit Auto.**

Eigentlich ist es egal, ob die Grauholz-Autobahn auf 10 oder 12 Fahrinnen ausgebaut wird. Ja, warum jetzt?

Solange ab Ausfahrt Wankdorf der Verkehrsfluss bei den Ampeln durch den Rotlicht-Takt von BERNMOBIL Städtische Verkehrsbetriebe Bern gesetzt wird, geht es eben im Taktfahrplan von Tram und Bus behäbig weiter.

«Wir steh'n und stauen» gilt auch für die Ausfahrt Bern-Ostring und nach dem Felsenau-Viadukt in Bern-Neufeld.

Wer die Autobahn bei einer dieser Abfahrten verlässt, hat sich subito dem Ampel-Regime von BERNMOBIL unterzuordnen. Und dieser ÖV-Takt bestimmt auf dem ganzen Stadtgebiet ohne Pardon das Vorwärtskommen mit Auto oder Motorrad.

Vom hochrangigen, mehrspurigen Autobahnnetz runter auf zwei City-Fahrbahnen mit favorisierter Rotlichtschaltung für Tram und Bus sind die tatsächlich gerne übersehenen Einbremsungen der Verkehrsteilnehmer.

Die dadurch entstehenden Kolonnen und wiederkehrenden Stausituationen werden – heute vorhersehbar – mit keinem teuren Spurausbau gelindert oder gar eliminiert.

Aber der Stau wird optisch kürzer, da verteilt auf mehr Fahrbahnen – die Wartezeit bleibt gleich, trotz sehr viel Investment. Der Durchsatz einer Strasse wächst nicht linear mit ihrer Spurenzahl.

Und diese Strassensituation „runter von der Autobahn, rein ins Ampel-Stadtregime“ kennen alle Lenker und Lenkerinnen eines Fahrzeuges, die als Zielort eine Adresse in der Innenstadt haben.

Die Experten drehen sich im Kreis. Niemand möchte für die aktuelle Staulage Verantwortung übernehmen. Der ewig währende Stau am Gotthard ist ein permanentes Sorgenkind, um das stets viele unsinnige, wenig geprüfte Lösungsvorschläge ranken.

Nach dem grossen Brand 2001 wurde ein Sicherheitssystem eingeführt, das die Menge an Fahrzeugen im Tunnel reguliert, so dass sich eine derartige Situation nicht wiederholen soll.

Am Gotthard Nordportal kann problemlos der Durchsatz der Fahrzeugmenge gesteigert werden, ohne ein zusätzliches Risiko zu bereiten.

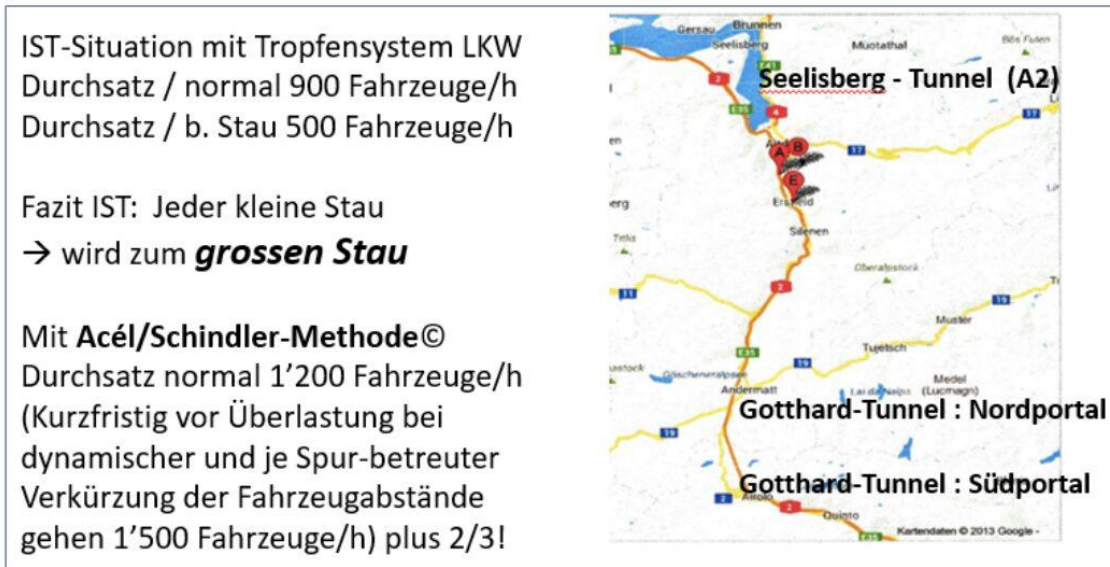
Gut zu wissen, dass es viele Stau-Profiteure und Stau-Arbeitsplätze vor Ort gibt, sodass bahnbrechende Änderungen als nicht zwingend oder notwendig erachtet werden.

Beim Verkehr ist man offenbar zu engstirnig auf das (Stau-)Management des Verkehrs fokussiert. Denkbar wäre da eine komplett andere Regie mit Fokus auf den orchestrierten Verkehr bei gleichen Sicherheitsstandards.

Es steht ja nirgends geschrieben, dass all die Autos aus Luzern oder Schwyz unbedingt mit den auf der A2 signalisierten Geschwindigkeiten ans bereits bestehende Stauende heranbrausen sollen.

Hier kann der Autor taugliche Stauvermeidungs-Methoden nennen, welche etwa den Verkehrsfluss rollend und stabil halten und so präventiv die Staubildung vermindern.

Computergestützte Simulationen von IST- zu IDEAL-Zustand zeigen auf, wie diese Methoden die Stauzeiten verkürzen.



#### **Acél/Schindler-Methode zur Stauvermeidung (zVg)**

Viele Überlegungen aus jüngster Zeit wollen offenbar den Stau bewirtschaften. Mit Road Pricing oder der Einführung eines Slot-Systems, bei denen „Durchfahrplätze“ vorgängig gebucht werden müssen.

Die Anzahl Fahrzeuge, die durch den Tunnel fahren, würden damit noch stärker gedrosselt. Der Verkehrsfluss über die Alpen nimmt dadurch nicht ab, und alle ohne Slot müssen über Kantonsstrassen ausweichen oder in einem separaten Warteraum stehen.

Das Problem verteilt sich noch breiter.

Gleiches gilt für die geforderte Maut mit entsprechenden Mautstellen. Damit wird ein zusätzliches Hindernis erstellt, es entsteht Stau vor den Kassen, und Durchsatz oder Reisezeit nehmen klar zu.

Einzig werden ein paar technische Stellen und Kassierer-Jobs geschaffen.

In der Diskussion werden auch Konzepte aufgenommen wie die sinnvolle Verlängerung von Ausfahrten und die sinnlose vermehrte Einbindung polizeilicher Lenk-Massnahmen. Wieder ein infrastrukturelles, einschränkendes Problem und ein Problem des personellen Aufwands.

Die Schliessung von Aus- und Einfahrten zur Eindämmung des Ausweichverkehr ist gut gemeint, aber mit Einschränkungen auf die lokalen Verkehrsteilnehmer bezogen doch eher nicht das Gelbe vom Ei.

Der Ansatz, mehr Platz zu schaffen, ist nicht grundlegend falsch, doch muss er auch effizient genutzt werden. Das Problem vor dem Gotthard lässt sich auch nicht durch einen weiteren Einspur-Tunnel lösen. Wie erwähnt dauert es Jahre bis zur Fertigstellung.

Abgesehen von der Verfassungswidrigkeit einer Erweiterung am Gotthard eröffnet eine zusätzliche Spur maximal 50 bis 60 Prozent mehr Kapazität, je nach Dosiersystem und geltenden Sicherheitsmassnahmen.

Bei der Lösungsfindung am Gotthard kann auch die Betrachtung anderer zu Stau neigender Systeme helfen und wie sich dort die Wartezeit reduzieren lässt. Das Konzept des Staus gibt es ja in diversen Alltagssituation, wie an Flughafenschaltern in den Sommerferien oder bei eher ungeordneten Prozessabläufen.

Lösungen von verkehrsfremden Stausituationen müssen für eine sinnvolle und nachhaltige Lösung im Strassenverkehr miteinbezogen werden, denn so wie bisher von innen heraus klappt es offensichtlich nicht.