

«Wir optimieren den Verkehr mit dem Ziel, den ÖV stabil zu halten.»

Im Kanton Aargau ist das kantonale Tiefbauamt beauftragt, die Koordination aller Verkehrsteilnehmer auf den Kantonsstrassen zu übernehmen. Das Ziel: Den Individualverkehr so zu lenken, dass der öffentliche Verkehr stabil funktionieren kann. Daniel Schwerzmann leitet die entsprechende Abteilung Verkehrsmanagement und gibt Auskunft zu seiner Aufgabe.

Herr Schwerzmann, was wäre eine typische Situation, die durch die Abteilung Verkehrsmanagement gelöst wird?

Nehmen wir den Klassiker: Die Busse einer bestimmten Linie verpassen immer morgens den Anschluss am Bahnhof. Unsere Abteilung analysiert die Situation und stellt fest, dass beim Einfahren in einen Kreislauf aufgrund des fehlenden

Vortritts immer eine Minute verloren geht. Drei weitere Minuten verliert der Bus bei einer stark belasteten neuralgischen Lichtsignalanlage.

Wie können Sie auf Kreisel und Stau Einfluss nehmen?

Wir rüsten den Kreislauf mit Ampeln aus und steuern diese so, dass die Autos bei Annäherung eines Busses kurz aufgehalten werden, sodass der Bus den Kreislauf ungehindert



Daniel Schwerzmann, Leiter Verkehrsmanagement

durchfahren kann. Ähnlich verfahren wir auch bei der nachfolgenden Lichtsignalanlage. Der Bus meldet sich frühzeitig bei der Anlage an, sodass zum Beispiel bei einer mehrspurigen

Zufahrt auf die Kreuzung diejenige Spur grün bekommt, wo der Rückstau am geringsten ist. So entleert sich diese Spur, und der Bus hat freie Durchfahrt über die Kreuzung.

Dafür nehmen wir wenn nötig auch den Bau zusätzlicher Spuren in Kauf.

Sie nehmen also Einfluss auf den Individualverkehr zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

«Gemeinsam weiterkommen» lautet unser Ansatz. Unser Ziel ist es, mit einem flüssigen Individualverkehr die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs zu optimieren. Aber es ist

richtig: Optimieren wir eine Situation, kommt der Bus immer zuerst. Dies im Sinne einer präventiven Haltung.

Inwiefern präventiv?

Ist eine Buslinie nicht mehr stabil und verpasst regelmässig den Anschluss, besteht die Gefahr, dass auf das Auto umgestiegen wird. Dadurch verschärft sich die Situation. Dem möchten wir vorbeugen und einen möglichst stabilen und damit attraktiven öffentlichen Verkehr anbieten.

Wie wird der Verkehr konkret gesteuert?

Wir setzen auf vier wesentliche Elemente: Die Ampelsteuerung, wie beim Beispiel mit dem Kreislauf erwähnt, ist die Grundlage. Weiter setzen wir auf Verkehrsdosierung, insbesondere um Verkehrsüberlastung in den Zentren zu vermeiden. Mit der Buspriorisierung stabilisieren wir den öffentlichen Verkehr. Weiter setzen wir Wechselwegweiser ein, um je nach Verkehrssituation auf die Routenwahl des Individualverkehrs Einfluss zu nehmen, und schliesslich sind wir zurzeit im Raum Baden im Aufbau von sieben vollgrafischen Informationsdisplays, wo wir beispielsweise aktuelle Reisezeiten direkt am Strassenrand anzeigen werden. Die Summe aller Massnahmen macht den Unterschied.

Technisch gesprochen, was braucht es für ein funktionierendes Verkehrsmanagement?

Es braucht ein gesamtheitliches Konzept seitens Verkehrsplanung und die richtigen





Werkzeuge zur Steuerung des Verkehrs. Das heisst ein Kommunikationsnetz für den Zusammenschluss sämtlicher Anlagen und einen zentralen Verkehrsrechner, bei dem alle Verkehrsdaten zusammenfliessen und ausgewertet werden. Wir verfügen über Detektoren an allen wichtigen Standorten und haben ein passendes Set an Software, das die gelieferten Informationen verarbeitet und die Steuerbefehle in die Peripherie absetzt.

Dies erfordert grössere Investitionen.

Das ist richtig. In einer Region wie zum Beispiel in Baden-Wettingen haben wir rund 40 Millionen Franken in über 60 einzelne Massnahmen investiert – vom Lichtwellenleiterkabel über neue Lichtsignalanlagen bis hin zum Bau neuer Busspuren. Und damit sind wir bei einer weiteren wichtigen Zutat: politische Unterstützung. Ohne sie lässt sich so ein System nicht implementieren.

Wie sieht die Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen aus?

Wir stehen im persönlichen Kontakt mit den diversen Transportunternehmen und werden diesen weiter intensivieren. Zudem sind unsere Verkehrsingenieure im regelmässigen

Austausch mit den Betriebszentralen der Transportunternehmen.

Was war der Grund im Kanton Aargau, ein solches Verkehrsmanagement aufzubauen?

Die Idee, den Verkehr gesamtheitlich regional zu steuern, ist vor über zehn Jahren entstanden, die ersten Konzepte wurden bereits im Jahr 2007 geschrieben. Die schon damals problematischen Stausituationen kombiniert mit den Wachstumsprognosen haben uns zum Handeln bewogen. Wegweisend war dann der politische Entscheid im Grossrat im Jahr 2010, der uns den Auftrag und die nötigen finanziellen Mittel sicherte.

Ein Blick in die Zukunft: Was möchten Sie noch erreichen?

Mit dem Bau des Verkehrsmanagements für die Region Baden-Wettingen haben wir den Grundstein gelegt und die Basis-IT-Infrastruktur geschaffen. An diese Server werden nun weitere verkehrsüberlastete Regionen wie Brugg oder Aarau angeschlossen. Zudem möchten wir unsere Zentrale mit den Betriebsleitstellen der Busbetreiber über eine Datenschnittstelle koppeln. Mit dem automatisierten Informationsaustausch über die

aktuelle Fahrplanlage kann der Verkehr noch bedarfsgerechter gesteuert werden. In Zukunft werden die Fahrzeuge dann direkt mit der Infrastruktur kommunizieren. Dafür rüsten wir heute schon jede neue Lichtsignalanlage mit einer kleinen Antenne aus. So kann jeder Bus direkt mit der Verkehrssteuerung kommunizieren – ohne Umweg über eine Zentrale.

Kann ein Verkehrsmanagement das steigende Mobilitätswachstum abfangen?

Verkehrsmanagement hilft, die bestehenden Kapazitäten optimal auszunutzen, aber es kann nicht Verkehr wegzaubern. Verkehrsmanagement ist mit der stetigen Verkehrszunahme zu einem unverzichtbaren Instrument geworden, aber es kann die grossen gesellschaftlichen Herausforderungen des stetigen Wachstums auf Dauer nicht kompensieren. Dann braucht es entweder neue Strassenkapazitäten oder ein grundlegend reduziertes Mobilitätsverhalten der Gesellschaft.

Zum Schluss: Wie haben Sie aus Sicht Verkehrsmanagement die Corona-Situation erlebt?

Während der Corona-Krise hatten wir im Schnitt 30% weniger Verkehr auf unseren Strassen, und sie schienen fast leer. Man kann sich vorstellen, dass nur schon 5% eine merkliche Entlastung bringen würden.

«Ohne politische Unterstützung lässt sich ein solches System nicht implementieren.»