Drinnen rollts, draussen stauts : im Auto durch die Stadt: vom Verkehrsleitsystem begleitet

Autor(en): **Amrein, Philippe**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **22 (2009)**

Heft [11]: **Die Lenker des Verkehrs : Management für den knappen Strassenraum**

PDF erstellt am: **15.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-123890

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

DRINNEN ROLLTS, DRAUSSEN STAUTS

Damit der Verkehr in der City fliesst, wird die Zufahrt an der Stadtgrenze geregelt. Geduld ist der Preis für die Entlastung.

Text: Philippe Amrein, Fotos: Niklaus Spoerri

Es kommt zwar nur sehr selten vor, doch hin und wieder muss man selbst aus der zweitbesten Stadt der Welt flüchten, aus rein psychohygienischen Gründen. Und in diesen seltenen Momenten des vorsätzlichen Abhauens erinnert man sich unweigerlich an Max Frisch. Zum einen, weil dieser erst im Alter von 38 Jahren den Führerschein gemacht hat, zum andern, weil er mit seinem «Ich stelle mir vor»-Ansatz grosse Möglichkeiten geschaffen hat, die es auch heute noch zu nutzen gilt. Ich stelle mir darum vor, ein mässig erfolgreicher Börsenbroker zu sein, der dank einem Zufallstreffer am späten Vormittag einen ordentlichen Gewinn gemacht hat. Er nimmt sich den Nachmittag frei und fordert sein Glück beim Spiel heraus. Weil es jedoch in Zürich kein echtes Casino gibt, führt uns die Fluchtroute von der Neuen Börse in Zürich Selnau nach Baden.

REISE INS GLÜCK Am Sihlufer gegenüber der Neuen Börse steht ein Auto mit diskreter Amtskennzeichnung. Hinter dem Steuer sitzt Heinz Cavallasca, Projektleiter «Regelung + Entwicklung» bei der Dienstabteilung Verkehr. Er fährt das brandneue «Fluchtauto». «Noch nicht mal 500 Kilometer auf dem Zähler!», freut er sich. Die Reise kann beginnen.

Im Autoradio singt Bruce Springsteen seinen Song «Thunder Road» mit den passenden Zeilen zum heutigen Unterfangen: «It's a town full of losers/And I'm pulling out of here to win.» Wir fahren über die Sihlhölzlistrasse, biegen in die Manessestrasse ein und fahren an der Brandwache vorbei auf die Sihlhochstrasse – die neue Westumfahrung, die der Dienstabteilung Verkehr viel Arbeit brachte, will genutzt sein. Auf dieser kurzen Distanz haben wir einen Verkehrsknoten passiert, der zu den Knacknüssen im städtischen Verkehrsnetz zählt. Seine vier Verkehrsregelungsanlagen bedingen eine ausgeklügelte Mikrokoordination, weiss Cavallasca.

Doch funktioniert sie wirklich? Viel Stauraum bleibt ungenutzt. Wechseln die Ampeln zu rasch auf Rot? «Nein», weiss der Steuerungsfachmann, «vorgeschrieben sind mindestens vier Sekunden Grün, in der Stadt Zürich halten wir uns an ein Minimum von acht Sekunden.» Auf der eben befahrenen Strecke gibt es allerdings besondere Anforderungen: viele Verflechtungen, hohe Verkehrsdichte und die Ausfahrt aus der Brandwache für die Fahrzeuge von Schutz & Rettung darf nicht verstellt sein siehe «Mit Blaulicht über grüne Kreuzungen», Seite 12.

DURCH SÄMTLICHE RÖHREN Ausserhalb der Stadtgrenze zeigt sich die Pracht der Strecke. Der Anfang Mai 2009 eröffnete Üetlibergtunnel bietet perfektes Fahrvergnügen. Eine unversehrte, fast noch klinisch reine Betonhülle umspannt den Raum, unter den Rädern eine absolut glatte Fahrbahn. Wir durchqueren Hoheitsgebiet der Kantonspolizei. Es ist an ihr, das Tempolimit zu drosseln, wenn das Verkehrsaufkommen zu hoch wird oder ein Pannenfahrzeug den Durchfluss bremst. Doch die städtischen Verkehrslenker können den Verkehr ebenfalls beobachten, die Kameras übertragen die Bilder direkt in ihre Verkehrsleitzentrale.

Zu den vielen Vorteilen der Westumfahrung gehört auch der Zeitgewinn: Schon 23 Minuten nach dem Start bei der Börse sind wir in Baden. Viel zu früh – das Casino ist noch geschlossen. Unser Börsenmakler bekommt keine Chance, sein Glück herauszufordern. Also nehmen wir umgehend die Rückfahrt in Angriff, diesmal allerdings auf der «alten Route». Beim Autobahnende geraten wir auf der Höhe der Europabrücke in einen Stau. Hier wird das Tram Zürich West gebaut, das vom Escher-Wyss-Platz durch die Pfingstweidstrasse zum Bahnhof Altstetten führen wird siehe «Der Mensch ist ein Gewohnheitstier», Seite 18 und «Geregeltes Durcheinander», Seite 30. Deshalb gehts bis Dezember 2011 hier nur einspurig weiter. An der Stadtgrenze beginnt die «adaptive Verkehrsnetzsteuerung». Sie lässt nur so viele Fahrzeuge auf das städtische Strassennetz, wie dieses bewältigen kann. Und was haben wir im Auto davon – ausser dem Ärger, dass es vorerst nur im Schritttempo weitergeht? «Nachher, wenn wir in die Stadt kommen, bleibt der Verkehr flüssig. Ohne Dosierung verstopft das System, der Querverkehr blockiert die Kreuzungen, und es ginge gar nichts mehr», erklärt Cavallasca.

Eher zufällig kommt das Gespräch auf die Verkehrsprobleme während der Euro 08. Damals waren auch die Fachleute der Dienstabteilung Verkehr im Dauereinsatz. Was sie dort erlebten, habe sie ziemlich verblüfft, blendet Cavallasca zurück: «Die Kultur der Parkplatzsuche ist in Ländern wie Frankreich, Italien oder Rumänien natürlich eine ganz andere – und das haben wir dann auch zu spüren bekommen.» Die ausländischen Lenker schwärmten in die Quartiere, einige parkierten dort kreuz und quer, bis der Abschleppwagen kam.

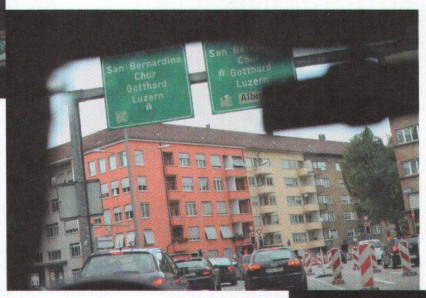
FLANKIERENDE MASSNAHMEN ENTLASTEN QUARTIERE Wir stehen immer noch, und so kommen die flankierenden Massnahmen ins Gespräch, die mit der Eröffnung der Westumfahrung eingerichtet wurden: Fahrspuren wurden reduziert, der Verkehr verlangsamt. Die «Flama» werden das Strassenbild in einer nächsten Etappe nochmals verändern. Wir fahren bis zur Duttweilerbrücke, überqueren hier die Bahngleise und biegen bei der Kreuzung vor dem Letzigrundstadion in die Bullingerstrasse ein.

Vorne, am Bullingerplatz, wartet ein Fussgänger am Lichtsignal. Er drückt mit enervierter Miene auf den roten Knopf am gelben Kästchen, während wir vorbeirollen. Es scheint nichts zu nützen, für ihn ist immer noch Rot. Ist der Druckknopf überhaupt angeschlossen? «Aber sicher», betont Heinz Cavallasca und wundert sich über die naiven Fragen des Reporters. Die «adaptive Verkehrsnetzsteuerung» kann aber nicht blitzartig auf Grün umschalten, sonst entstünde ein Rückstau zurück bis zur Hardstrasse, und diese Verzweigung würde überstellt und blockiert. Deshalb erhalten die Fussgänger Grün, sobald es in den Zyklus passt. Längste Wartezeit ist fünfzig Sekunden. Das wird sich aber in der nächsten Phase der flankierenden Massnahmen ändern: Die Bullingerstrasse wird zu einer einspurigen Tempo-30-Zone umgebaut, der Bullingerplatz neu gestaltet. Die Fussgänger werden hier künftig viel Raum bekommen, die im Brunnen badenden Kinder werden dann die Ruhe geniessen können.

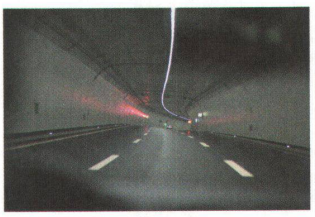
Vor der Kreuzung mit der Badenerstrasse wieder ein Ministau. Das Tram kreuzt, wir müssen uns gedulden. «Der öffentliche Verkehr hat Priorität, schliesslich sitzen in einem Auto im Durchschnitt nur 1,4 Personen, in einem Tram oder Bus aber ein Vielfaches.»

Die Fahrt durch die nun schmalere Weststrasse wird zum Kriechverkehr. Die Stadtbewohner danken es: Die Westumfahrung erspart ihnen täglich 37 000 Transitfahrten. Immerhin geht es ab Kalkbreitestrasse bis zur Brandwache noch mit grüner Welle voran, mindestens so lange, bis der Rückbau der Weststrasse beginnt. Hinter dem Lenkrad allerdings gerät man an nervliche Grenzen. Und so ist es denn auch nicht verwunderlich, dass bei der Ankunft vor der Neuen Börse der Entscheid fällt, das Auto für heute abzustellen und einen kleinen Teil des in Baden gesparten Geldes in einen Drink zu investieren.

<Start bei der Neuen Börse.

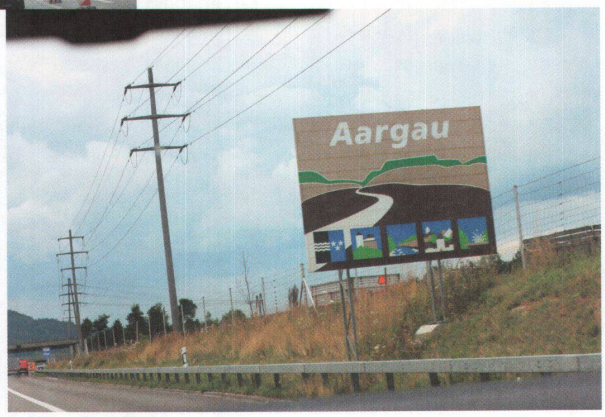


^Vorbei an den koordinierten Lichtsignalanlagen.

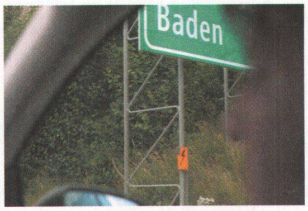


<Freie Fahrt im brandneuen Üetlibergtunnel.

^Am Limmattaler Kreuz gehts in alle Richtungen.



^Bei den Nachbarn im Aargau angekommen.



^Hier wollen wir hin.

>Rückfahrt über die «alte» Strecke.

>Der Stau kündigt sich an.

<Pfingstweidstrasse:
Bald fährt hier auch das Tram.

<Zurück bei der Sporthalle Sihlhölzli.

>Die flankierenden Massnahmen und ihre Baustellen.