



Faktenblatt 3 - Verkehrsmanagement Schweiz (VM-CH)

Mit der Neuordnung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) hat das schweizerische Bundesparlament nicht nur das Eigentum der Nationalstrassen von den Kantonen auf den Bund übertragen, sondern auch das Verkehrsmanagement (VM). Ab 1. Januar 2008 sind nicht mehr die Kantone auf den Autobahnen für das VM zuständig, sondern der Bund.

Gleichmässiger Verkehrsfluss auf knapper werdendem Strassenraum

Das Verkehrsaufkommen auf den schweizerischen Strassen nimmt kontinuierlich zu. Zwischen 1990 und 2000 stieg die Anzahl gefahrener Kilometer auf dem Strassennetz von 50 auf 58 Millionen. Gemäss Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) ist bis im Jahr 2020 auf den Hochleistungsstrassen mit einer weiteren Zunahme des Verkehrs um 25 bis 30 Prozent zu rechnen.

Die Folgen des zunehmenden Verkehrs sind bekannt: Höhere Schadstoff- und Lärmemissionen, mehr Unfälle sowie längere Staus und Reisezeiten. Das ganze Verkehrssystem wird immer anfälliger für Störungen. Das bereits heute knappe Gut "Strasse" wird künftig noch knapper. Aus volkswirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Sicht ist es sinnvoll, diesen Tendenzen mit geeigneten Massnahmen zu begegnen. Eine zentrale Rolle spielt dabei das Verkehrsmanagement.

Unter VM sind alle Massnahmen zusammengefasst, die den herrschenden Verkehr möglichst gleichmässig, ruhig, störungsfrei, emissionsarm und sicher fließen lassen.

Die vier Funktionen des Verkehrsmanagements auf dem Nationalstrassennetz:

Fachleute unterscheiden vier Elemente des VM auf dem Nationalstrassennetz:

- Die **Verkehrslenkung** kommt zum Zug, wenn temporäre Engpässe oder Hindernisse bestehen und der Verkehr umgeleitet werden muss.
- Die **Verkehrsleitung** wird nötig, wenn auf einer Strecke der gleichmässige Verkehrsfluss gewährleistet werden soll.
- Die **Verkehrssteuerung** wird vor allem bei den Knoten des Nationalstrassennetzes angewendet. Zur Gewährleistung des gleichmässigen und sicheren Verkehrsflusses können Zu- und Wegfahrt auf einen Nationalstrassen-Ast eingeschränkt bzw. dosiert werden.
- Die **Verkehrsinformation** setzt die Verkehrsteilnehmenden frühzeitig über bestehende Engpässe, Hindernisse oder Staus ins Bild. Sie sind so in der Lage, Reisezeit, Route, Tagesziel oder Verkehrsmittel so zu wählen, dass sie ihr Ziel zuverlässig erreichen.

Beschaffung der Daten - wissen, was auf der Strasse passiert

Wichtigste Voraussetzung für den Betrieb eines wirksamen und ausgereiften VM ist die profunde Kenntnis dessen, was auf der Strasse tatsächlich passiert: Nur wer weiss, wie viel Verkehr momentan fliesst, kann abschätzen, ob es bald zu Engpässen kommt, die es zu bewältigen gilt. Zur Beschaffung der Daten dienen zwei Hilfsmittel: die automatische Verkehrszählung an ausgewählten Standorten und die systematische Beobachtung des Verkehrs mittels Videokameras.

Neuregelung des Verkehrsmanagements mit NFA

Die Übernahme der VM-Aufgaben durch den Bund stellt das zuständige Bundesamt für Strassen (ASTRA) vor grosse Herausforderungen. Einerseits dürfen keine Lücken entstehen; gleichzeitig jedoch ergibt sich mit dem beim ASTRA zentralisierten VM für den Verkehr auf den schweizerischen Nationalstrassen die Möglichkeit einer einschneidenden Qualitätsverbesserung. Das ASTRA hat sich zum Ziel gesetzt, nicht nur den bisherigen Standard aufrecht zu erhalten, sondern unter dem Titel Verkehrsmanagement Schweiz (VM-CH) sowohl die Datenerhebung wie auch die Auswertung und die Umsetzung von Massnahmen schweizweit zu systematisieren.

Wirksames Verkehrsmanagement - eine nationale Aufgabe

Der grosse Nachteil des bisherigen Systems war, dass die VM-Einrichtungen der einzelnen Kantone untereinander nicht kompatibel waren und darum in der Regel nicht zusammengehängt werden konnten. Exemplarisch dafür ist das Beispiel Gotthard-Stau: Wenn sich vor dem Gotthard-Tunnel im Kanton Uri in südlicher Richtung die Autos stauen, bringt es den Verkehrsteilnehmern wenig, wenn sie erst im Kanton Uri auf den Stau aufmerksam gemacht werden; Ausweichrouten gibt es wenige Kilometer vor dem Tunnelportal keine mehr. Aus diesem Beispiel zeigt sich: Wirksames Verkehrsmanagement muss im Transitland Schweiz eine nationale Aufgabe sein.

VM-CH schafft Mehrwert auf verschiedenen Ebenen

Die schweizweite Vereinheitlichung der VM-Systeme ist nur eines von vielen Elementen, welche das Verkehrsmanagement in den nächsten Jahren Schritt für Schritt wirksamer machen werden. Als weitere Massnahme beabsichtigt das ASTRA, den Umfang und die Qualität der Daten, welche die Grundlage des VM bilden, markant zu verbessern.

Die systematisierte Datenverwaltung soll ermöglichen, die konkreten VM-Massnahmen aufeinander abzustimmen und objektivierbar zu machen. Bis jetzt liegt es im Ermessen der Kantone, ob sie aufgrund der aktuell vorhandenen Verkehrsflussdaten eine Strasse sperren, eine Zufahrt dosieren oder temporär eine bestimmte Höchstgeschwindigkeit erlassen wollen. Neu sollen solche Entscheide mit Hilfe von Computermodellen automatisiert und systematisiert werden.

Verkehrsmanagementpläne für die ganze Schweiz

Unabdingbar für das Funktionieren eines leistungsfähigen Verkehrsmanagements sind die Verkehrsmanagementpläne (VMP). VMP sind Instrumente zur Koordination der Interessen und Massnahmen aller an einem Verkehrsnetz angebotenen Körperschaften. Konkret: Das Strassennetz einer Grossagglomeration besteht aus Gemeinde-, Kantons- und Bundesstrassen. Ein wirksames Verkehrsmanagement lässt sich nur unter Beizug aller Strassentypen bewerkstelligen. Die Verkehrsmanagementpläne sind dazu da, alle VM-Massnahmen der an einem Verkehrssystem beteiligten Körperschaften aufzulisten und aufeinander abzustimmen. Die Pläne legen im Sinne von vorbereiteten Beschlüssen fest, zu welchem Zeitpunkt welche Körperschaft welche VM-Massnahme ergreift. In der Schweiz dürfen zwischen 50 und 100 VMP erarbeitet werden müssen.

Verkehrsmanagement-Zentrale in Emmen LU

Die Bewältigung all dieser neuen Aufgaben ist personalaufwändig und verlangt nach komplizierten technischen Apparaturen, die an einem Ort zentral zusammengefasst werden müssen. Aufgrund dieser Tatsache hat das ASTRA beschlossen, in Emmen LU eine für die ganze Schweiz zuständige Verkehrsmanagement-Zentrale (VMZ-CH) einzurichten. Am 1. Januar 2008 sollen dort der Leiter der VMZ-CH und seine 20 bis 30 Mitarbeiter ihre Arbeit aufnehmen.