

Wetziker Busse fahren pünktlicher – ohne Autoverkehr zu behindern

Wetzikon Die Stadt hat ein Verkehrsproblem. Die Gegenmassnahmen könnten nun aber für den ganzen Kanton wegweisend sein.

Malte Aeberli

Wer in den Stosszeiten von Hinwil auf der Hauptverkehrsachse in Richtung Aatal will, kennt den Stau. Die Autos reihen sich dann jeweils fast bis ins Hinwiler Industriequartier. Dasselbe Bild zeigt sich auf der anderen Seite von Wetzikon auf der Zürcherstrasse zwischen Kulturfabrik und der Kläranlage Flos.

Erfolgreicher Testbetrieb

Dieser Stau ist durchaus gewollt. Denn der Wetziker Stadtrat hat mit dem Kanton Zürich in der sogenannten Variante 0+ Gegenmassnahmen gegen die Blechlawine ausgearbeitet. Das Ziel: den Verkehr aus dem Zentrum fernzuhalten (wir berichteten).

Der Kanton hat nun in den letzten zwei Jahren jeweils zwischen Sommer- und Herbstferien während zweier Monate eine neue Software an den sieben Ampelanlagen zwischen Eisstadion und Kulturfabrik getestet. Diese Ampeln steuern die Grün- und Rotphasen aufgrund der aktuellen Verkehrslage (siehe Box).

Im Testbetrieb wurde untersucht, ob diese Form der Steuerung die Pünktlichkeit der Busse verbessert, die Wartezeiten der Fussgängerinnen und Fussgänger verkürzt und die Reisezeit der Auto- und Velofahrenden reduziert. Nun ist der Testbetrieb abgeschlossen, und der Kanton Zürich zieht ein positives Fazit.

Verkehrsfluss vorhersagen

«Ein erster Blick auf die Daten zeigt deutlich, die Busse fahren

pünktlicher», sagt Bruno Sommerhalder, Sektionsleiter Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen beim Kanton Zürich, der das Projekt leitet. «Aber, und das ist entscheidend: nicht auf Kosten der Autofahrer.»

Das neue Ampelsystem antizipiert optimale Zeitfenster, um den Bus zwischen die Grünphasen der Autos und Fussgänger zu schleusen, erklärt Sommerhalder. Das System analysiert ausserdem den Stauraum vor den Ampeln, um die Durchfahrt der Busse zu ermöglichen und den Verkehrsfluss zu optimieren.

Ziel sei es, nur so viele Fahrzeuge ins Verkehrssystem zu lassen, um möglichst lange Rollphasen und gleichzeitig möglichst wenige sogenannte Störhalte zu verursachen. «Der Verkehr soll möglichst gut fließen, auch bei Überlastung.» Der Kanton will nun die Daten analysieren und Ende März 2022 entscheiden, wie weiter verfahren wird.

Stadtrat redet von «Zukunft»

Die Technologie könnte den Weg in die Zukunft weisen, so schrieb der Kanton in der Medienmitteilung zum Pilotprojekt: «Dieser neuartige Ansatz kann eine mögliche Alternative bei der künftigen Wahl des Steuerungsverfahrens sein.» Bei der Stadt Wetzikon ist man zufrieden mit den Ergebnissen. «Solche Systeme sind die Zukunft», sagt Tiefbauvorstand Pascal Bassu (SP). Diese Technologie könne eine der Massnahmen sein, die der Stadt Wetzikon bei der Bewirtschaftung des Verkehrs helfen könne.



Insbesondere die Busse der VZO profitierten von den intelligenten Anlagen. Foto: Seraina Boner

Und so wünscht sich Bassu denn auch, dass das System möglichst bald definitiv im Wetziker Verkehr eingesetzt werden kann.

Was bringt die Technologie?

Die VZO gehen als grosse Gewinner aus dem Testbetrieb hervor.

So funktionieren die intelligenten Ampeln

Die Selbststeuerung erfasst, aus welchen Richtungen sich wie viele Fahrzeuge der Kreuzung nähern und wo jemand zu Fuss die Strasse überqueren möchte. Gleichzeitig erfasst sie, ob im nachfolgenden Abschnitt vor der nächsten Kreuzung noch Stauraum vorhanden ist.

So sagt Joe Schmid, Leiter Angebot und Markt bei den Verkehrsbetrieben Zürichsee und Oberland (VZO): «Der Gesamtverkehr läuft flüssiger, davon profitieren auch unsere Busse.»

Allerdings schränkt er ein: Die intelligenten Ampeln seien im-

merhin ein Mosaikstein im Gesamtsystem, um pünktlicher zu sein. Ein «Game-Changer» sei das noch nicht. Man müsse das Verkehrsnetz als Ganzes betrachten.

«Unsere Achillesferse in Wetzikon ist die Strecke zwischen

steuerung ein: eine mit festen Umlaufzeiten für einen koordinierten Betrieb (grüne Welle) und eine ohne feste Umlaufzeiten für lokale Ampeln. Beide können sich an aktuelle Verkehrsverhältnisse anpassen und werden in das für die Verkehrslage jeweils optimale Programm eingestellt. (zo)

dem Ochsenkreisel und dem Bahnhof Wetzikon.» Das Nadelöhr befindet sich offensichtlich im Zentrum Oberwetzikon, ganz besonders in den Hauptverkehrszeiten zwischen 16.30 und 18 Uhr.

Bei Verkehrsüberlastung an neuralgischen Stellen helfen dann tatsächlich nur Busspuren oder Bevorzugungsanlagen. «Fliegen können wir mit unseren Bussen leider noch immer nicht», sagt Schmid lakonisch.

Diese Einschätzung teilt auch der Wetziker Tiefbauvorstand Pascal Bassu: «Am Ende sind es verschiedene Massnahmen, die auf ein Ziel hinführen, den Verkehr aus dem Zentrum zu verlagern.»

Mit Anpassungen zum Erfolg

Der kantonale Projektleiter Bruno Sommerhalder sagt: «Die meisten Autofahrer werden den Unterschied zwischen den Ampelsystemen gar nicht gross bemerkt haben.» Das sei allerdings ein gutes Zeichen: «Die Busse kommen schneller ans Ziel, ohne dass Autofahrer und Fussgänger zurückgebunden werden. Das ist ein Erfolg.»

Und was auch zur Wahrheit gehört: «Diese Technologie und diese Vorgehensweise haben grosses Potenzial, wenn man sie an die Gegebenheiten anpasst und optimiert.» Das habe man zwischen dem ersten und dem zweiten Testjahr gesehen: «Die Ergebnisse waren im zweiten Testjahr an beiden eingesetzten Logiken signifikant besser als im ersten. So kann es weitergehen.»