

Samstag, 27. Mai 2023

Zentralschweiz

«Der Gotthard wird ein Nadelöhr bleiben»

Verkehrssoziologe Timo Ohnmacht zu den Gründen immer längerer Autoschlangen am Gotthard – und was Lösungsansätze sein könnten.

Interview: Matthias Piazza

Kilometerlange Staus am Gotthard. Das hält die Automobilisten nicht davon ab, in den Süden zu fahren. Warum nicht? Gibt es da auch einen Gewöhnungseffekt?

Timo Ohnmacht: Die Reisenden werden durch die zeitlichen Mehraufwände anscheinend nicht abgeschreckt. Die Zeit wird einkalkuliert. Für die Reisenden ist das Im-Stau-Stehen ein seltenes Ereignis in ihrer Freizeit. Beim tagtäglichen Pendeln wäre dieser Zeitverlust weniger gut zu ertragen. Zeitverluste sind für Touristen nicht so hoch zu werten wie beim Pendelverkehr. Die Stauzeit kann als Teil des Reiseberichts bewertet werden.

Wo liegt Ihrer Meinung nach die Schmerzgrenze der Automobilisten, was die Staudauer betrifft?

Der Leidensdruck ist offensichtlich nicht so hoch, anstatt zehn werden vielleicht zwölf Stunden im Auto für die Anreise verbracht. Zudem wird das verzögerte Fortkommen durch WC-Häuschen an den Staustellen erträglich gestaltet. Die Gotthard Raststätte ist mehr ein Erlebnispark als eine Tankstelle. Lange Wartezeiten können dort gut «abgewettert» werden. Die Leidtragenden sind die Anwohnenden, also die Urner Bevölkerung, für die der Stau dann im Gegensatz zu den Freizeitreisenden zum Alltag wird.

Die Stautunden am Gotthard haben sich innert zehn Jahren, zwischen 2012 und 2022, verdreifacht, von 600 auf 1800 Stunden. Der Verkehr am Gotthard nahm in derselben Zeit um etwa zwölf Prozent zu. Was ist Ihre Erklärung?

Meines Erachtens hinkt der Vergleich der Stautunden zwischen 2012 und 2022 am Gotthard, womit eine Verdreifachung unterstellt wird. Gründe sind hierfür einerseits eine Änderung in der Berechnungsmethode seitens des Bundes im Jahre 2016. Andererseits hat sich die Erfassung der Stautunden anhand der Verkehrszählanlagen und auch die Verkehrsinfos im Radio, die auch als Berechnungsgrundlage dient, verbessert. Eine Kenn-



Der Ferienreiseverkehr staut sich auf der Autobahn A2 zwischen Göschenen und Amsteg.

Bild: Urs Flüeler/Keystone (3. 6. 2022)

zahl ist der Vergleich mit dem Niveau vor Corona, also 2019. Demnach stiegen die Stautunden um fünf Prozent. Dies ist belastbar. Die Antwort auf dieses unbestreitbare Wachstum ist einfach: mehr Menschen, die mehr Freizeit und Geld fürs Reisen haben. Die erhöhte Nachfrage könnte auch eine Kompensation des Verzichts aus der Pandemiezeit sein.

Das Bundesamt für Strassen (Astra) hat keine Erklärung für die Zunahme. Warum nicht? Wird zu wenig unternommen, um die Ursachen zu finden, oder ist das schlicht nicht möglich?

Das Bundesamt für Strassen hält sich schlicht mit Spekulationen zurück. Das ist auch gut so. Denn die Aufgabe des Astra ist es, gute Zahlen zu liefern, die nicht notwendigerweise kommentiert werden müssen. Die Erklärung hierfür sollte der Wissenschaft überlassen werden.

Mit welchen Methoden könnten die Ursachen ermittelt werden?

Wichtig ist es festzustellen, dass die Ursachen für das unbestreitbare Wachstum multikausal sind und sowohl in der Gesell-

«Chancen sehe ich bei der Begrenzung des Güterverkehrs auf der Strasse während der Ferienzeiten.»

Timo Ohnmacht
Hochschule Luzern

schaft als auch in der gebauten Umwelt in Form der Infrastruktur zu suchen sind. Viele Effekte überlagern und verstärken sich. Der Gotthardstrassentunnel hält Raumpartnerschaften aufrecht, sei es für die Deutschschweizer, die im Tessin in ihren Ferienwohnungen und Hotels die Ferien oder gar ihren Ruhestand verbringen, sei es für die Süddeutschen, die an die italienische Adria fahren oder für Güter, die von Rotterdam nach Genua gebracht werden. Diese Raumpartnerschaften haben an Bedeutung gewonnen und führen zu mehr Verkehrsnachfrage. Die Gesellschaft altert, mit unternehmungslustigen und kaufkräftigen Frührentnern, die Feiertage sind in manchen Jahren günstig für Kurzreisen gelegen. Der Binnenverkehr zwischen Deutschschweiz und Tessin steigt nicht zuletzt aufgrund des Bevölkerungswachstums in der Schweiz. Der Verkehr ist auch hausgemacht.

Warum funktioniert die Verlagerung auf die Bahn nicht besser?

Auch die Bahn ist zu diesen Stauzeiten voll. Sie steckt zwar nicht im Stau, dafür stehen die Personen in den Zügen, und die Reisegruppen stehen sich zudem auf den Füßen. Man kann schlicht die Infrastruktur nicht auf die Spitzenzeiten ausbauen.

Unter welchen Umständen würde eine Maut etwas bringen?

Preis- und zeitsensitive Reisenden werden zum Umlenken motiviert. Dies schafft Ungleichheit, da sich dies nicht alle leisten können oder wollen. Chancen sehe ich bei der Begrenzung des Güterverkehrs auf der Strasse während der Ferienzeiten. Hier muss die Maut ansetzen, damit Güter auf die Schiene verlagert werden oder die Transporte ausserhalb der Ferienzeiten abgewickelt werden.

Was halten Sie von einem Reservationssystem?

Dieses ist zu unflexibel, da sich durch lange Anfahrtszeiten Verzögerungen an anderen Orten eingehandelt werden können. Das führt zu Chaos. Die Kapazitäten im Tunnel sind ja schon ein Reservationssystem, wodurch die Strasse zum Parkplatz wird.

Wenn das Nadelöhr am Gotthard beseitigt würde: Welche Auswirkungen hätte dies auf das übrige Strassennetz?

Der Gotthard wird ein Nadelöhr bleiben. Das liegt in der Natur der Sache.

Unterscheidet sich der Gotthardstau von anderen Staus in der Schweiz?

Definitiv. Da dieser durch das Reisemotiv der Freizeit entsteht und somit Engpässe vorhersehbar sind und damit auch theoretisch beeinflussbar sind.

Wie ist Ihre Prognose punkto Stautunden und Verkehrsaufkommen am Gotthard?

Meine Empfehlung ist abwarten und weiter beobachten. Die Zeitreihendaten werden durch eine nachträgliche Überkompensation im Reiseverkehr durch die Coronapandemie vermutlich überlagert. Das Wachstum bleibt, fällt zukünftig aber weniger stark aus.

Sollte das Szenario eintreffen, dass dereinst pro Rich-

tung zwei Fahrspuren offen sind: Inwiefern würde sich die Verkehrssituation Ihrer Ansicht nach verändern?

Das wird zehn Jahre gut gehen, bis sich das Stauproblem wieder einstellen wird. Los Angeles versucht seit dem Automobilzeitalter durch Ausbau der Lage Herr zu werden. Wir wissen, dass dies das Problem nicht entschärft hat. Lothar Späths Aussage ist zwar abgedroschen, aber bringt's für mich immer wieder auf den Punkt: Wer Strassen säht, wird Verkehr ernten. Neue Möglichkeiten in Form von erhöhter Durchlässigkeit erzeugen neue Bedürfnisse, ergo Nachfrage. Vor dem Hintergrund der Alpen-Initiative ist es mir persönlich lieber, dass der Verkehr sich durch Stau selber reguliert, mit all dessen negativen Effekten, die sich für Mensch und Umwelt vor Ort einstellen. So wird deutlich, dass unsere Ressourcen begrenzt sind, wie auch die Durchfahrtskapazitäten im Gotthardtunnel, gleich ob eine Spur oder zwei Spuren pro Richtung.

Wie liesse sich Ihrer Meinung nach Stau am ehesten verhindern?

Solange die gesellschaftlichen Zeitregime durch Schulferien und Feiertage harmonisiert sind, wird Stau ein Begleitphänomen des touristischen Reisens sein. Eine Kontingentierung durch Slots oder eine Bepreisung nach Zeit kann zwar Abhilfe schaffen. Man handelt sich aber weitere Probleme ein. Eine kantonale Staffelung der Ferienzeiten in den Kantonen und auch deutschen Bundesländern schafft bereits Abhilfe.

Gibt es eine einfache Erklärung, wann der Verkehr zum Stocken und zum Stehen kommt? Und kann ich als Autofahrer dies mit meinem Verhalten beeinflussen?

Der Freizeitverkehr unterliegt starken Schwankungen, wie es von den Frühlingsfeiertagen her bekannt ist. Durch die Gleichschaltung der Gesellschaft durch gemeinsame Freizeit formieren sich die kollektiven Reisekarawanen gegen Süden. Die Durchlässigkeit ist begrenzt. Tempo 80 auf der A2 in den Ferienzeiten wäre eine Möglichkeit, um den Verkehr zu verflüssigen. Dies hätte eine geringe Auswirkung auf die Gesamtreisezeit.

Klimakleber Gotthard: Die Auswirkung

Staudaten zeigen, was der Klimaprotest am Gotthard ausrichten konnte.

Zoe Gwerder

Die Demonstrierenden haben ihren Zeitpunkt an Karfreitag wohl nicht zufällig gewählt, wie die Daten des Verkehrsdienstes Viasuisse zeigen. Es war die Wachstumsphase, an welcher der Stau bereits viele Kilometer weit reichte, allerdings noch immer anwuchs – genau so

wie im Vorjahr. Beim Start um 10 Uhr standen die Fahrzeuge bereits auf rund 15 Kilometern Länge.

Den Osterstau-Höchststand von 2022 wurde aber trotz der Sperre nicht erreicht. Der Stau stagnierte bei 19 Kilometern, während er im Vorjahr auf 22 Kilometer angeschwollen war.

Die Aktion scheint sich trotzdem auch auf den Verkehr ausgewirkt zu haben. Am Karfreitag stagnierte der Stau nach der Sperrung bis gegen 18 Uhr auf konstanter Länge. Im Vorjahr ging er trotz mehr Stau bereits ab 16 Uhr deutlich zurück.

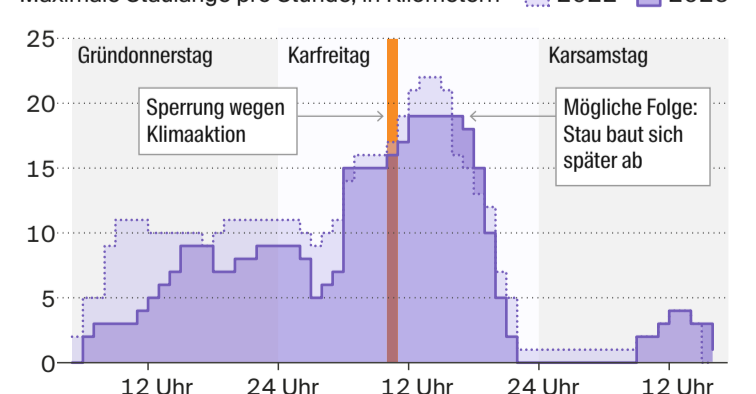
Gemäss Viasuisse-Redaktor Michael Krein ist es gut möglich, dass der Stau durch die Ak-

tion stärker stieg und etwas länger andauerte, als wenn der Gotthardtunnel immer passierbar gewesen wäre.

Im Allgemeinen könne man aber sagen, dass sich eine solche Aktion vor dem Gotthardtunnel weniger schlimm auswirke, als wenn dies auf der A1 auf zwei oder drei Spuren passieren würde.

Auswirkung der Klimaaktion auf den Gotthard-Stau

Maximale Staulänge pro Stunde, in Kilometern



Quelle: Viasuisse, eigene Auswertungen/Grafik: stb, zg