

Logistikexperte fordert „neue Denkansätze“ gegen Gotthardstau

Erschienen: Urner Wochenblatt vom 8. Juli 2023

Autor: Mathias Fürst

Weniger Stau dank besserem Verkehrsfluss

Slotsystem, Maut, Kapazitätserweiterung, Ausfahrten schliessen... Es vergeht kaum ein Tag ohne eine neue, ungeprüfte Idee, wie sich der Stau am Gotthard lösen liesse. Alle haben sie gemeinsam, dass sie erst in Jahren umgesetzt werden könnten. Weil entweder bauliche Massnahmen nötig sind oder aber rechtliche Anpassungen. Man könnte aber auch mit der bestehenden Infrastruktur und dem geltenden rechtlichen Rahmen mehr Fahrzeuge durch den Gotthard bringen und somit die Situation zeitnah entschärfen. Das sagt Dr. Peter Acél, Logistikexperte und Dozent an der ETH Zürich. Er kritisiert die geltenden Verkehrsleitmassnahmen am Gotthard.



Der Stau am Gotthard ist bisher eine unendliche Geschichte. Das müsste nicht sein, findet Logistikexperte Peter Acél.

«Die Fachleute drehen sich in ihrer eigenen fachlichen Denkblase», moniert er. Niemand wolle die Verantwortung übernehmen. «Zudem gibt es zu viele Profiteure von der aktuellen Situation.» Die aktuelle Diskussion drehe sich um Massnahmen zur Vergrämung des Transitverkehrs. «Ein Slotsystem würde zu einer weiteren Verschlechterung der Situation führen», sagt Peter Acél. So würde der Durchsatz – also die Anzahl Fahrzeuge, die pro Stunde durch den Tunnel fahren – noch weiter reduziert. Ausserdem wäre Mehrverkehr auf den Urner Kantonsstrassen zu erwarten. «Jeder, der keinen Slot hat oder ihn verpasst hat, geht auf die Kantonsstrassen oder in einen Warteraum», erklärt er. «Das ist Chaos pur!» Auch bei einer Tunnelgebühr sei ein Ausweichen auf die Kantonsstrassen zu erwarten. «Der Ausweichverkehr wird zunehmen, bis es ein zeitliches Gleichgewicht zwischen den Fahrrouten

gibt.» Auch am Brenner gebe es Stau, trotz Maut. «Und es stellt sich die Frage, wer dann die Einnahmen erhält. Der Kanton Uri, quasi als Schmerzensgeld?»

Auch eine Erweiterung der Kapazität auf vier Spuren bringe nicht zwingend eine Lösung. «Eine Erweiterung um eine Spur bringt maximal ein Plus an Kapazität von 50 bis 60 Prozent, je nach Dosiersystem und Sicherheitsvorgaben.» Sie stehe zudem im Widerspruch zur Verfassung und liege noch weit in der Zukunft. In der Zwischenzeit werde Zeit verschwendet, um die Ursachen anzugehen.

Mehr Durchfluss statt Blockaden

Mit der Acél/Schindler-Methode liesse sich die Staubildung verzögern, damit entsteht weniger häufig ein Stau. Auch die Spitze von Verkehrsstaus lasse sich reduzieren, «diese lösen sich damit schneller auf», so Peter Acél. «Dazu braucht es eine Denkweise über die klassische Verkehrsplanung hinaus und fundiertes Fachwissen aus ergänzenden Gebieten.» Die Politik muss jetzt neue Denkansätze zur Verkehrslenkung fördern. Heute mache sie meist das Gegenteil. Als Beispiel nennt er das Dosiersystem beim Gotthardtunnel, das nach dem verheerenden Brand 2001 eingeführt wurde. Aus seiner Sicht «eher ein Blockiersystem». Der Sicherheitsbezug dieser Massnahme sei nicht nachvollziehbar. «Aber die Massnahme senkt den Durchfluss durch den Gotthardtunnel», so Peter Acél. Er schlägt stattdessen eine «orchestrierte Verkehrslenkung» vor, die helfe, den Verkehrsfluss aufrechtzuerhalten, und die heutige Sicherheit bleibt gewährleistet. «In 3-D Videomodellierungen lässt sich zeigen, dass die Staubildung so effektiv reduziert werden kann», hält er fest. Es gelte, primär die Zeit im Stau zu verkürzen, statt pro forma die Staulänge.