

## **Leserbrief zum Artikel "Ideenfeuerwerk gegen den Stau am Gotthard"**

Nidwaldner Zeitung: Ausgabe vom 16. Mai

### **Vier Spuren am Gotthard werden Stau in Luzern, Ob- und Nidwalden verursachen**

Im Artikel werden diverse Ideen zur Linderung der Stauproblematik vorgestellt. Jedoch ist die Feststellung, wie klein der Autoverkehrsfluss am Gotthard ist, interessanter: 19'000 Fahrzeuge pro Tag im Durchschnitt. In Luzern (Reussport) gibt es hingegen fast 100'000 Fahrzeuge pro Tag, an vielen Hotspots (z.B. Wallisellen, MuttENZ, Grauholz) noch weit mehr. Die Schlussfolgerung ist, dass der sehr punktuell stattfindende Stau am Gotthard kein relevantes Problem auf dem Schweizer Strassennetz ist.

Übrigens ist im Tessin der Stau am Gotthard überhaupt kein Thema, weder in den Medien, noch in der Politik. Wer mit dem Auto im Tessin unterwegs ist, kennt die Verhältnisse: in der Tat liegen die Probleme nicht am Gotthard, sondern u.a. im Raum Lugano - Chiasso oder Bellinzona – Locarno.

Welche Massnahmen lösen das Problem – zu viel Stau – wirklich? Wissenschaftlich ist die Antwort klar: mehr Spuren führen zu mehr Stau. Warum ist das so? Dies nennt sich induzierte Nachfrage und ist einfach zu verstehen: Ein Spurenausbau macht das Autofahren attraktiver. Die Menschen fahren in der Folge länger, öfter und machen sogar Umwege, um von der besser ausgebauten Strasse zu profitieren. Dies führt zu mehr Verkehr und mehr Stau und kann auch so ausgedrückt werden: «Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten».

Weiter verschieben sich Staus bei Verbesserung der Infrastruktur. Dies konnte sehr schön bei Zürich beobachtet werden: Vom Baregg hat sich zuerst der Stau zum Gubrist verschoben, und nun weiter Richtung Nordring / Wallisellen.

In der Folge, um den Autobahnverkehr in Luzern, Ob- und Nidwalden zum Erliegen zu bringen, gibt es keine bessere Lösung als alle vier Spuren am Gotthard zu öffnen. Dies ist wissenschaftlich erwiesen und wird leider in der Politik oft ignoriert oder verneint, auch von Ständerat Hans Wicki.

Wieso wird "nur" eine Maut vorgeschlagen? Sogar Avenir Suisse bedauert, dass der Fokus noch immer zu sehr auf Kapazitätsausbau und zu wenig auf Verkehrsdrösselung und –lenkung durch Preisanreize liege. Die Forderung sollte somit heissen: nicht nur eine Maut sondern ein vollwertiges, dynamisches Road Pricing einführen. Was in London und Stockholm sehr gut funktioniert, kann wohl auch am Gotthard erfolgreich umgesetzt werden.

Daniel Daucourt

Geschäftsführer

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Sektion Ob- und Nidwalden