



Der übliche Abendstau vor dem Gubrist-Ostportal, dem Ort auf dem Schweizer Strassennetz mit den meisten Unfällen. Fotos: Dominique Meienberg

# Am Gubrist fehlt vielen die Geduld

**Unfall-Hotspot** Nirgends «chlöpfts» mehr als am Ostportal des Gubristtunnels. Was das bedeutet, erzählt der Chef von Kenny's Auto-Center, der dort fast täglich im Stau steht.

**Daniel Schneebeli**

Schon von weitem leuchten die Verkehrsschilder am Brückengeländer, unter dem sich die Autobahn A1 beim Katzenssee Richtung Gubristtunnel durchzwingt. Tempo 80 statt 100, wobei ein Tempolimit an einem normalen Werktag um 17.30 Uhr eigentlich unnötig ist.

Um diese Zeit ist hier fast immer Stau. Tausende sind unterwegs von ihren Arbeitsplätzen in Zürich-Nord oder am Flughafen heim ins Limmattal, in den Aargau oder in die Innerschweiz.

Einer von ihnen ist Marc Eichenberger, Geschäftsführer von Kenny's Auto-Center. Er hat uns auf seiner Fahrt von seiner neuesten Filiale in Dietlikon nach Baden mitgenommen, wo er zu Hause ist.

**So viele Unfälle wie nirgends sonst**

Der Verkehr ist am Gubrist-Ostportal so dicht, dass es regelmässig zu Unfällen kommt, fast immer sind es Auffahrkollisionen. Gemäss den aktuellen verfügbaren Daten waren es zwischen 2019 und 2021 bei der Überdeckung Katzenssee 32 Unfälle mit «Personenschaden», in zwei Fällen gab es auch Schwerverletzte. Gar 41 Unfälle mit «Personenschaden» gab es etwa einen Kilometer weiter vorn, direkt bei der Einfahrt in den Tunnel.

Effektiv ist die Zahl der Unfälle noch um ein Vielfaches höher. Gemäss Zürcher Kantonspolizei gibt es nämlich bei fünf von sechs Auffahrunfällen nur Blechschaden. Nirgends in der Schweiz ist die Häufung von Unfällen grösser als auf diesem Strecken-



**«Die Auflösung von Staus hat auf der Strasse offenbar nur zweite Priorität.»**

**Marc Eichenberger**  
Chef von Kenny's Auto-Center

abschnitt. Einzig in Schönbühl vor Bern, wo es ebenfalls viel stockenden Verkehr gibt, liegt die Zahl der Unfälle auf ähnlichem Niveau wie am Gubrist.

**Ausweichroute ist ebenfalls verstopft**

An diesem Februarabend ist der Verkehr vor dem Gubristtunnel vergleichsweise flüssig. Stop-and-go natürlich, aber lange sind die Stopps nicht. «Wenns läuft wie heute, ist's kein Problem», sagt Eichenberger auf der Fahrt im Gubrist-Stossverkehr.

Aber so wie heute ist es meistens nicht. Besonders mühsam wirds, wenn es vorn beim Tun-

nel wieder «gchlöpft hat», sagt Eichenberger. «Dann dauerts schnell eine halbe Stunde länger.» Und über die Landstrasse ist er auch nicht schneller, da die Ausweichroute über Regensdorf durchs Furttal nach Wettingen Minuten nach einem Unfall auch verstopft ist. «Meist bleibt nichts anderes übrig, als die Zeit im Stau abzuhocken», sagt Eichenberger.

**Sofort Verkehrsmeldung abgesetzt**

Wegen der vielen Unfälle hat er sich an die Staus gewöhnt: «Das gehört auf dieser Strecke dazu.» Trotzdem ärgert er sich manchmal. Seiner Meinung nach dauert es meist zu lange, bis die Unfallstellen geräumt sind. Und was Eichenberger besonders stört: «Im Stau wirst du kaum informiert über Wartezeiten und Ursachen.» Im öffentlichen Verkehr werde dies viel professioneller getan: «Die Auflösung von Staus hat auf der Strasse offensichtlich nur zweite Priorität.»

Dem widerspricht Florian Frei, Sprecher der Kantonspolizei. Als Beispiel nennt er den jüngsten Unfall auf dem erwähnten Streckenabschnitt am Samstag, 4. Februar, um 16.30 Uhr. Drei Autos sind 50 Meter nach der Einfahrt in den Gubristtunnel auf der Überholspur ineinandergefahren. Nachdem die Meldung zum Unfall bei der Polizei eingegangen sei, habe man sofort die Verkehrsmeldung abgesetzt mit der Bitte, eine Rettungsgasse zu bilden.

**Problematische Verkehrsführung**

Für die Verkehrssicherheit auf Nationalstrassen ist das Bundes-

amt für Strassen zuständig. Dort führt man die Häufung der Unfälle vor dem Gubristtunnel in erster Linie auf das hohe Verkehrsaufkommen zurück. Mit 130'000 Fahrzeugen pro Tag ist der Verkehr nirgends in der Schweiz so dicht wie hier.

Zudem ist der Abschnitt noch immer eine Baustelle. So mussten die Autofahrer bis Ende November 2022 kurz vor dem Tunnelzugang von der bereits ausgebauten Fahrbahn zur neuen dritten Tunnelröhre mittels Bauabschrankungen in einer Kurve auf die alte Fahrbahn und in die alte Tunnelröhre geleitet werden.

Gemäss Angaben aus dem Bundesamt für Strassen (Astra) könnte die Verkehrsführung einer der Gründe für die hohe Zahl der Unfälle sein. Ein weiterer Grund könnte aber auch das Verhalten der Automobilisten sein.

So gibt es in Staus viele Automobilisten, welche sich mit ständigen Spurwechseln Vorteile zu verschaffen versuchen. Doch sie erreichen damit eher das Gegenteil. Erstens sind die Drängler

kaum schneller am Ziel, zwingen aber durch ihre Manöver zweitens stets eine ganze Reihe von Autofahrern zum Abbremsen. Das stört nicht nur den Verkehrsfluss und verlängert den Stau, sondern erhöht auch das Unfallrisiko massiv, was ein Astra-Sprecher bestätigt.

**Lieber im Stau als mit dem ÖV**

Zu den Dränglern gehört Autohändler Marc Eichenberger nicht. Er stellt in seinem elektrisch betriebenen Mercedes EQE 43 AMG im Stau den Autopiloten ein. Auch an diesem Abend kann er so die Hand vom Steuerrad und den Fuss vom Pedal nehmen, sein Wagen bewältigt das Stop-and-go selbstständig.

Gewöhnlich hört sich Eichenberger dann einen Podcast an oder führt Telefonate. Heute erzählt er, weshalb er trotz des Dauerstaus am Gubrist das Auto nimmt.

Natürlich hat er ausgerechnet, ob er mit dem öffentlichen Verkehr nicht schneller wäre. Das sei

aber nur selten der Fall. Von Haustür zu Haustür hätte er mit dem Zug 55 Minuten. Mit dem Auto ist er fast immer schneller, sofern sie am Gubrist nicht zusammengestossen sind.

45 Minuten ist die durchschnittliche Reisezeit – ohne Stau sind es gar nur 25 Minuten. Zudem sei er auch tagsüber häufig unterwegs und müsse deshalb so flexibel wie möglich sein. «Natürlich sind das auch Ausreden», räumt Eichenberger lächelnd ein, «ich bin ein leidenschaftlicher Autofahrer.»

Am Morgen informiert er sich beim Kaffeetrinken in Baden als Erstes über das Verkehrsaufkommen am Gubrist. Manchmal entscheide er sich dann für eine Ausweichroute: «Es ist schon vorgekommen, dass mir Google Maps die Route über Glattfelden und den Flughafen vorgeschlagen hat.»

In solchen Fällen beginnt Eichenberger seinen Arbeitstag manchmal zu Hause oder in der Filiale Wettingen. Im Notfall wird auch mal ein Meeting auf später verschoben.

**2027 soll alles besser werden**

Für die Zukunft ist Eichenberger zuversichtlich. Im April kann gemäss Astra die dritte Tunnelröhre eröffnet werden. «Das wird den Verkehrsfluss erhöhen», teilt auch Astra-Sprecher Thomas Rohrbach mit. So richtig fiebert Eichenberger aber dem Jahr 2027 entgegen. Dann sollen die beiden alten Tunnelröhren saniert sein. Und auf den total sieben Spuren hofft Eichenberger mit vielen Tausend anderen Pendlern auf freie Fahrt am Gubrist.

**Am gefährlichsten ist es innerorts**

Auf dem Strassennetz im Kanton Zürich ist es im vergangenen Jahr zu über 15'000 Unfällen gekommen. Der grösste Teil davon ereignete sich nicht auf den Autobahnen, sondern auf Nebenstrassen.

Wie die Verkehrsunfallstatistik der Zürcher Kantonspolizei zeigt, passiert es am meisten innerorts. Dort, wo am meisten Menschen unterwegs sind. Über ein Drittel aller Unfälle ereignet sich denn auch in der Stadt Zürich. Wie dem Dashboard aller Unfälle zu entnehmen ist, sind es hauptsächlich komplizierte Kreuzungen oder von mehreren Verkehrsmitteln befahrene Durchgangsstrassen, an denen es viele Unfälle gibt. In der Stadt Zürich sind das etwa die Hardbrücke, das Bellevue oder die Langstrasse.

Überdurchschnittlich häufig sind hier Fussgängerinnen- und -gänger sowie Velofahrerinnen und -fahrer involviert. Während auf der Autobahn hauptsächlich Auffahrunfälle registriert werden, sind es auf dem übrigen Strassennetz mehrheitlich Schleuder- und Selbstunfälle. (sch)