

Nationalstrassenprojekt Schaffhausen Süd - Herblingen

Medienorientierung vom 25. September 2024

- Begrüssung und Hauptbotschaften
- Sorgfältig ausgearbeitetes Nationalstrassenprojekt
- Bedeutung des Projekts aus volkswirtschaftlicher Sicht
- Bedeutung des Projekts für Stadt und Land
- Schlusswort

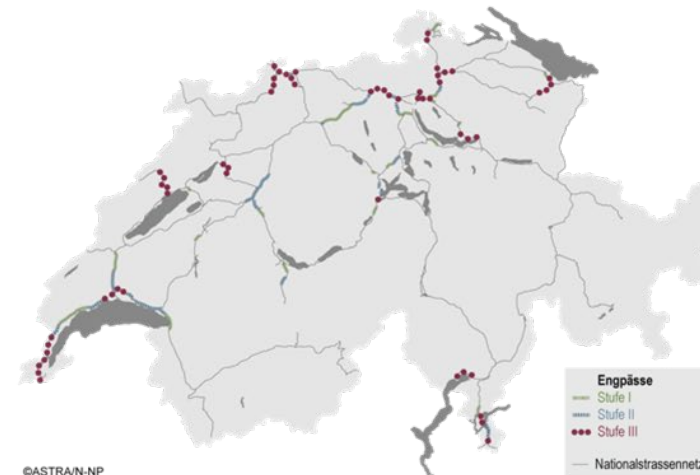
Verlässliches Nationalstrassennetz ist Grundvoraussetzung für funktionierendes Verkehrssystem



Bereits **heute** über weite Teile **stark ausgelastet** (ca. 32'000 Staustunden 2021)
Verkehrsüberlastung als Stauursache Nummer 1 (in 88 % der Fälle)

**Verkehrssituation 2040
(ohne Gegenmassnahmen):**

Über 450 Kilometer des
Nationalstrassennetzes sind
regelmässig überlastet!



Weitere (punktuelle) Defizite:
Verträglichkeit; Störungsanfälligkeit/Redundanz; Sicherheit

Der Regierungsrat begrüsst die Aufnahme des Projekts «Fäsenstaubtunnel II» im «Ausbauschritt 2023». Das Nationalstrassenprojekt stellt die langfristige Betriebsfähigkeit der A4 sicher und unterstützt die Ziele des Agglomerationsprogramms.

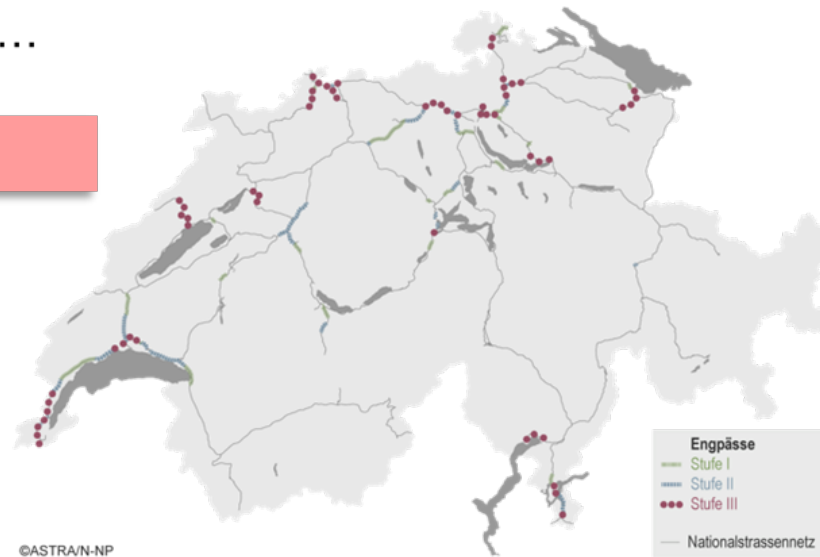
Strategie des Bundes ist auch Strategie des Kantons und der Agglomeration Schaffhausen

Punktuellem Ausbau der Nationalstrassen für...

... robuste und sichere Schlagadern

In Schaffhausen

- Verlagerung Verkehr auf A4
- Entlastung städtische Verkehrswege
- Mehr Raum für Fuss/-Veloverkehr, ÖV & Stadtentwicklung
- Erhöhung der Sicherheit
- Umweltverträgliche, optimale Nutzung der bestehenden Verkehrsflächen



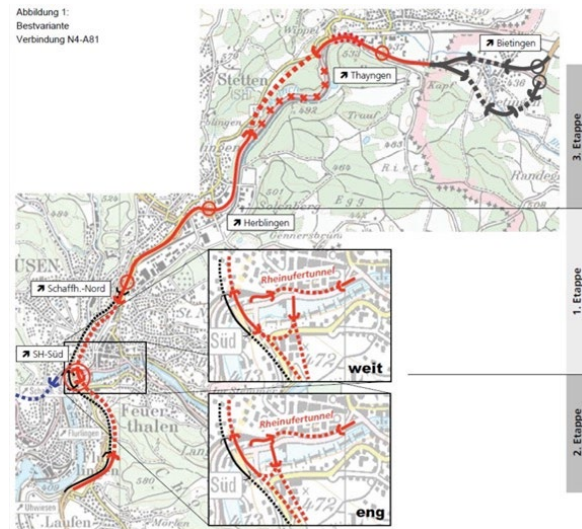
Der Verzicht auf den Nationalstrassenausbau in Schaffhausen ist für den Regierungsrat gegenüber den nächsten Generationen nicht verantwortbar. Das Verkehrssystem kollabiert.

Sorgfältig ausgearbeitetes Nationalstrassenprojekt unter Einbindung von Kanton und Stadt Schaffhausen



2007 - 2009

Beurteilung Zweckmässigkeit
Mit ausgedehntem
Variantenstudium



2012 - 2017

Generelles Projekt zur
Projektkonzeption mit
Bundesratsbeschluss



2019 - 2023

Ausführungsprojekt mit
Umweltverträglichkeitsbericht

- Ausschreibung der Planerleistungen im 2018
- Start der Planerleistungen im 2019; Projektteam für Bereiche Umwelt, Bau, Geologie, Verkehr, Betrieb, Sicherheit und Gestaltung
- Regelmässige Projektabstimmung mit Stadt, Kanton, SBB/DB
- Projekt durch zentrale Bundesstellen im 2023 geprüft
- Abschliessende Abklärungen zu städtischen Anliegen
- Öffentliche Auflage nach der Volksabstimmung "Referendum STEP NS"

Das Ausführungsprojekt hat die Projektreife für die öffentliche Auflage nach Nationalstrassengesetz erreicht. Auflagebehörde ist das UVEK.

Quelle: Tiefbau Schaffhausen

Qualitativ hochstehendes Nationalstrassenprojekt bereit für die öffentliche Auflage



Das Projekt im Überblick

Anschluss Schaffhausen-Süd

In Fahrtrichtung Thurgau/Bargen wird die Fahrspur ab der Rheinbrücke als linker Fahrstreifen in den neuen Fäsenstaubtunnel II geführt. Der Gegenverkehr im Tunnel erfüllt künftig bei der Auffahrt in Richtung Norden muss zudem nicht mehr eingeleitet werden. Die Auffahrspur wird als rechter Fahrstreifen durch den neuen Tunnel geleitet (sogenannte Spuraaddition).
Der bestehende Fäsenstaubtunnel I wird für die beiden Fahrspuren Richtung Süden genutzt. Bei der Ausfahrt Schaffhausen-Süd führt die rechte Spur wie heute ins Bahnhofs-Galgenbuckeltunnel, die linke Spur führt geradeaus weiter über die Rheinbrücke in den Chollfahrtunnel.



Zweite Röhre Fäsenstaubtunnel

Die zweite Röhre des Fäsenstaubtunnels verläuft parallel zum bestehenden Tunnel und weist zwei Fahrspuren auf. Mit der Erweiterung kann der Verkehr richtungsgerecht geführt werden, womit die Verkehrssicherheit massgeblich erhöht wird. Im Ernstfall dient die nicht betroffene Röhre zudem als Fluchweg. Weiter sieht bei künftigen Unterhalts- oder Sanierungsarbeiten am Tunnel stets eine Röhre für den Verkehr zur Verfügung. Damit werden Umleitungen über das Stadtgebiet vermieden.



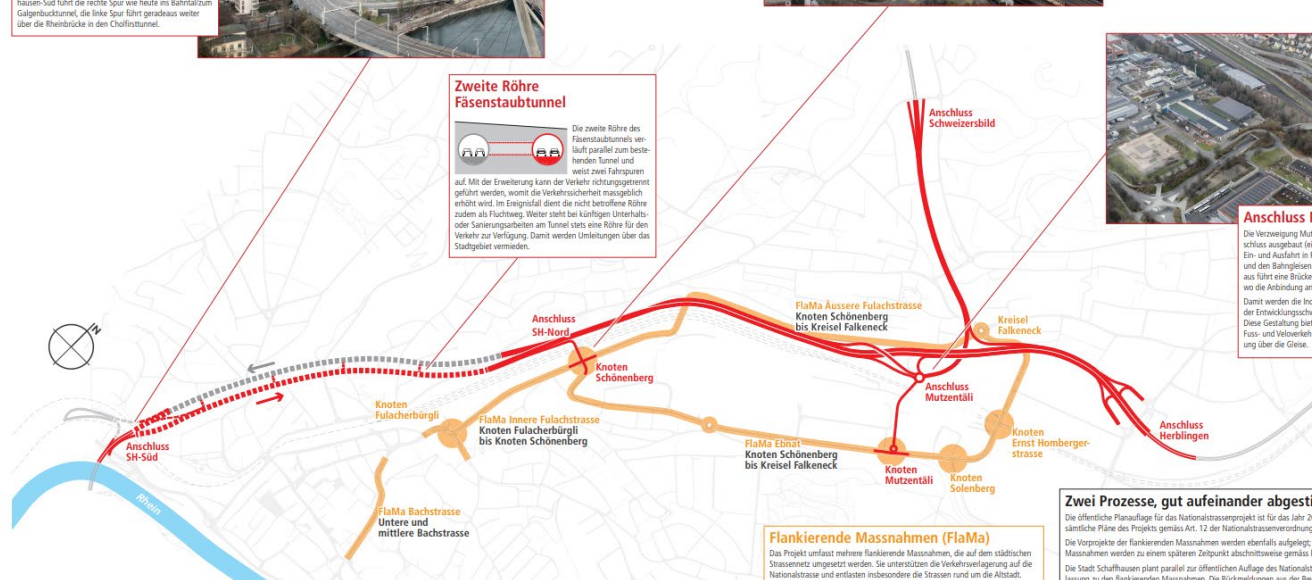
Anschluss Schaffhausen-Nord / Galerie Schönenberg

In und auf der Galerie Schönenberg wird ein neues Verkehrsregime umgesetzt – dies aufgrund des Ausbaus auf vier Fahrspuren. Die zwei Fahrspuren in Richtung Winterthur führen durch die Galerie, während die beiden Spuren in Richtung Thurgau/Bargen neu auf der oberen Ebene der Galerie liegen.
Aus Platzgründen muss der Anschluss Schaffhausen-Nord teilweise aufgehoben werden. Die Einfahrt in die Ausfahrt ist dort nicht mehr möglich, die Ausfahrt nur noch von Winterthur herkommend.



Anschluss Mutzental

Die Verzweigung Mutzental wird zu einem Dreierst-Anschluss ausgebaut (eine Ausfahrt in Richtung Thurgau, Ein- und Ausfahrt in Richtung Winterthur). Zwischen der A4 und dem Bahngelände entsteht ein neuer Kreis. Vor dort aus führt eine Brücke über die Gleise bis zur Ebnatstrasse, wo die Anbindung an das städtische Netz liegt.
Damit werden die Industrie- und Gewerbezone Ebnat und der Entwicklungsbereich Hertenberg aufgewertet. Diese Gestaltung bietet auch neue Möglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere eine Nord-Süd-Verbindung über die Gleise.



Umweltschutz

Der Naturschutz ist wichtiger Bestandteil von Nationalstrassenprojekten. Ein Umweltverträglichkeitsbericht gibt Aufschluss über Pflanzen- und Tierarten und erforderliche Schutzmassnahmen. Eine Umweltausschusskommission achtet darauf, dass das Projekt mit größtmöglicher Rücksicht auf Natur und Lebenswelt umgesetzt wird. Beeinträchtigungen für Anwohnende und Verkehrsteilnehmende werden so weit wie möglich vermieden.
Das heutige Erhaltungskonzept wird genau geprüft und wo nötig verbessert. Teilweise werden bestehende Sammelanlagen und Schächte ersetzt.



Lärmschutz

Der Schutz vor Strassenlärm ist für das ASTRA ein zentrales Anliegen. Die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben wird überprüft, und Massnahmen zur Minderung der Lärmbelastung werden festgelegt.
Heute können nicht alle Grenzwerte eingehalten werden. Deshalb sind im Rahmen des Projekts diverse Lärmschutzmassnahmen vorgesehen. Diese umfassen den Einbau eines Lärmschutts, aber auch die Bau von neuen Lärmschutts zwischen bzw. die Erweiterung von bestehenden Lärmschutts (bzw. an der Fulachstrasse).

Flankierende Massnahmen (FlaMa)

Das Projekt umfasst mehrere flankierende Massnahmen, die auf dem städtischen Strassenetz umgesetzt werden. Sie unterstützen die Verkehrsverlagerung auf die Nationalstrasse und entlasten insbesondere die Strassen rund um die Altstadt.
Der Verkehr aus den Wohnquartieren sowie den Industrie- und Gewerbegebieten wird gezielt zum nächstgelegenen Anschluss der A4 geführt. Zudem werden auch der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr in der Stadt gefördert. Die Planung und Umsetzung der Massnahmen erfolgen in Zusammenarbeit mit der Stadt und dem Kanton Schaffhausen.
Folgende flankierende Massnahmen sind geplant:
• Die **Bachstrasse, das Fulacherbürgli und die Fulachstrasse** werden gestalterisch und vor allem für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet. Auf dem ganzen Strassenzug wird Tempo 30 signalisiert, was den Durchfahrtszustand erhöht und so den motorisierten Individualverkehr auf die Nationalstrasse lenkt.
• Auf der **westlichen Ebnatstrasse** von der Fulachstrasse bis zum Kreisell Ebnat wird ebenfalls Tempo 30 signalisiert, sodass der Verkehr aus Industrie/Gewerbe und dem Hülkassen- und Grubenquartier auf den neuen Anschluss Mutzental geleitet wird.
• Auf der **östlichen Ebnatstrasse** zwischen dem Kreisell Ebnat und dem neuen Anschluss Mutzental bzw. dem Anschluss und dem Falkeneckkreisel bleibt Tempo 50. Der Verkehr wird so zum neuen Anschluss geleitet. Der Fuss- und Veloverkehr wird separat geführt.

Zwei Prozesse, gut aufeinander abgestimmt

Die öffentliche Planauflage für das Nationalstrassenprojekt ist für das Jahr 2024 vorgesehen. Aufgelegt werden sämtliche Pläne des Projekts gemäss Art. 12 der Nationalstrassenverordnung.
Die Vorprojekte der flankierenden Massnahmen werden ebenfalls aufgelegt; die Bauprojekte zu den flankierenden Massnahmen werden zu einem späteren Zeitpunkt abschrittweise gemäss kantonalen Strassenrecht genehmigt.
Die Stadt Schaffhausen plant parallel zur öffentlichen Auflage der Nationalstrassenprojekte eine öffentliche Vernehmlassung zu den flankierenden Massnahmen. Die Rückmeldungen aus der Bevölkerung werden geprüft und fassen nach Möglichkeit in die Ausarbeitung der Bauprojekte ein.

	bis 2017	bis 2024	2024 bis ca. 2026	2027 bis ca. 2030	ca. 2030 bis 2038
Projekt Nationalstrasse Holzleibstrasse Gemeinsames Geistes Nationalstrasse	Zweckbestimmungs- bestimmung Generelles Projekt (Entwurf) Stellungnahme Kanton/Stadt Genehmigung Baubehörde	Ausführungs- projekt Pflanzengestaltung Verfahren	Öffentliche Auflage Planung Vorgehen	Öffentliches Projekt aufgelegt und Realisierung vorgesehen Verfahren	Realisierung
Abstimmungsprozess		Konzept Kommunikation Entwurf Vorgehen	Öffentliche Vernehmlassung Vorgehen Anpassung Bauprojekte Realisierung Abschluss Bachstrasse (2027)	Öffentliche Auflage aufgelegt und Realisierung vorgesehen Verfahren	Öffentliche Auflage aufgelegt parallel zur Nationalstrasse Realisierung
Flankierende Massnahmen Kommunikation Strassenzug		Konzeptentwurf Kommunikation Verfahren Kanton/Stadt	Öffentliche Vernehmlassung Vorgehen Anpassung Bauprojekte Realisierung Abschluss Bachstrasse (2027)	Öffentliche Auflage aufgelegt und Realisierung vorgesehen Verfahren	Öffentliche Auflage aufgelegt parallel zur Nationalstrasse Realisierung

www.faesentraubtunnel.ch

Regierungsrat teilt Einschätzung des Stadtrats nicht



Engpassbeseitigung Autobahn N04, Schaffhausen

Expertise mit Handlungsoptionen



Kunde:
Stadtplanung Schaffhausen
Kirchplatz 19
8201 Schaffhausen
Datum:
14.05.2024

Van de Wetering
Atelier für Städtebau GmbH

Basler & Hofmann

Ausbau Fäsenstaubtunnel und A4: Stadtrat gelangt mit sechs Forderungen ans Astra

Der Schaffhauser Stadtrat kämpft im Hintergrund mit dem Bundesamt für Verkehr. Das riesige Projekt zum Ausbau des Fäsenstaubtunnels hat in seiner aktuellen Ausführung diverse Mängel, die der Stadt mehr schaden als nützen. Nun wird ein Bericht dazu öffentlich. Hier sind die wichtigsten Punkte.

Dario Hüter

SCHAFFHAUSEN: «Engpassbeseitigung A4» heisst das Unterfangen des Bundesamts für Strassen (ASTRA). Mittlerweile ist ein zweites Leben durch den Fäsenstaubtunnel und den Ausbau der Nationalstrasse zwischen Thurgau und Nordostschweiz. Das Projekt polarisiert seit einiger Zeit, die Interessengruppen sind sich nicht einig. Das Astra kritisiert die Pläne und will, dass das Astra klar kommuniziert.

Im März hat sich der Schaffhauser Stadtrat immer hinter das Projekt gestellt. Gleichzeitig betonte die Regierung, dass sie sich im Hintergrund in Gesprächen mit dem Astra für Verbesserungen an der Variante interessiert. Zugleich wurde ein Expertenbericht in Auftrag gegeben. Dieser liegt seit März und wurde von der Stadt am Montag veröffentlicht. Er enthält scharfe Kritik am Projekt des Bundes, die auch die wichtigsten Probleme.

Gesamtfazit

Auf 67 Seiten beschreiben die Experten von Basler & Hofmann und von der Verkehrsbauerei, welche Verbesserungsoptionen es für das aktuelle Projekt für den Fäsenstaubtunnel, in Form abgewandelter Varianten, gibt. Die Varianten des Projekts in der heutigen Zeit eingepreist zu sein und eine wirtschaftliche, städtische Ausbaulösung der Strecke unterbreitet.

Die Varianten des Projekts, die einen reduzierten Stauspannungswert, einen «geringeren Mehrwert» für die Stadtentwicklung darstellen. Das aktuelle Projekt hat derweil «verschiedene unerwünschte Effekte» durch Verdrängungseffekte, die sogar negative Folgen für die wirtschaftliche Entwicklung.

1. Gesamtfazit

Auf 67 Seiten beschreiben die Experten von Basler & Hofmann und von der Verkehrsbauerei, welche Verbesserungsoptionen es für das aktuelle Projekt für den Fäsenstaubtunnel, in Form abgewandelter Varianten, gibt. Die Varianten des Projekts, die einen reduzierten Stauspannungswert, einen «geringeren Mehrwert» für die Stadtentwicklung darstellen. Das aktuelle Projekt hat derweil «verschiedene unerwünschte Effekte» durch Verdrängungseffekte, die sogar negative Folgen für die wirtschaftliche Entwicklung.

2. Die Situation im Mobilfunk

Von der 10. Fäsenstaubtunnel bereits mehrfach kritisiert werden die Bauplanungen im Mobilfunk. Im Mobilfunk ist ein sogenannter Zwischenangriff geplant. Das heisst, von dort aus soll gebildet werden. Die Funktionen können gemäss dem neuen Bericht stark reduziert werden, indem der Tunnel stärker als geplant aus dem Tunnel hergeführt wird.

3. Flankierende Massnahmen

Zusätzlich zum Hauptprojekt des Astras sind flankierende Massnahmen von der Stadt geplant. Beim Stadium der Unterlagen zu den flankierenden Massnahmen fällt auf, dass kein Konzept zu den Ver-



Die Autobahnauffahrt Schaffhausen Nord soll im Rahmen des Fäsenstaubtunnelprojekts reduziert werden.

«Bis jetzt sehen wir den Erfolg unserer Bemühungen nicht.»

Karin Basler, Baureferentin Stadt Schaffhausen

4. Umweltverträglichkeit

Das Astra hat zwei einen Umweltverträglichkeitsbericht verfasst. Doch dieser liegt der Stadt nicht als Ganzes vor, sondern lediglich die Schlussfolgerungen. Die Kommission der jetzt veröffentlichten Expertenberichte zum Schluss, dass sich nicht entscheiden lässt, ob die Angaben im Bericht vollständig, zweckdienlich und angemessen sind. In vielen Fällen konnten Massnahmen für den Umweltschutz zu finden.

5. Qualität der Gestaltung

Das Astra hat zwei einen Umweltverträglichkeitsbericht verfasst. Doch dieser liegt der Stadt nicht als Ganzes vor, sondern lediglich die Schlussfolgerungen. Die Kommission der jetzt veröffentlichten Expertenberichte zum Schluss, dass sich nicht entscheiden lässt, ob die Angaben im Bericht vollständig, zweckdienlich und angemessen sind. In vielen Fällen konnten Massnahmen für den Umweltschutz zu finden.

6. Qualität der Gestaltung

Das Astra hat zwei einen Umweltverträglichkeitsbericht verfasst. Doch dieser liegt der Stadt nicht als Ganzes vor, sondern lediglich die Schlussfolgerungen. Die Kommission der jetzt veröffentlichten Expertenberichte zum Schluss, dass sich nicht entscheiden lässt, ob die Angaben im Bericht vollständig, zweckdienlich und angemessen sind. In vielen Fällen konnten Massnahmen für den Umweltschutz zu finden.

7. Qualität der Gestaltung

Das Astra hat zwei einen Umweltverträglichkeitsbericht verfasst. Doch dieser liegt der Stadt nicht als Ganzes vor, sondern lediglich die Schlussfolgerungen. Die Kommission der jetzt veröffentlichten Expertenberichte zum Schluss, dass sich nicht entscheiden lässt, ob die Angaben im Bericht vollständig, zweckdienlich und angemessen sind. In vielen Fällen konnten Massnahmen für den Umweltschutz zu finden.

8. Qualität der Gestaltung

Das Astra hat zwei einen Umweltverträglichkeitsbericht verfasst. Doch dieser liegt der Stadt nicht als Ganzes vor, sondern lediglich die Schlussfolgerungen. Die Kommission der jetzt veröffentlichten Expertenberichte zum Schluss, dass sich nicht entscheiden lässt, ob die Angaben im Bericht vollständig, zweckdienlich und angemessen sind. In vielen Fällen konnten Massnahmen für den Umweltschutz zu finden.

«Bis jetzt sehen wir den Erfolg unserer Bemühungen nicht.»

Karin Basler, Baureferentin Stadt Schaffhausen

1. Gesamtfazit

Auf 67 Seiten beschreiben die Experten von Basler & Hofmann und von der Verkehrsbauerei, welche Verbesserungsoptionen es für das aktuelle Projekt für den Fäsenstaubtunnel, in Form abgewandelter Varianten, gibt. Die Varianten des Projekts, die einen reduzierten Stauspannungswert, einen «geringeren Mehrwert» für die Stadtentwicklung darstellen. Das aktuelle Projekt hat derweil «verschiedene unerwünschte Effekte» durch Verdrängungseffekte, die sogar negative Folgen für die wirtschaftliche Entwicklung.

2. Die Situation im Mobilfunk

Von der 10. Fäsenstaubtunnel bereits mehrfach kritisiert werden die Bauplanungen im Mobilfunk. Im Mobilfunk ist ein sogenannter Zwischenangriff geplant. Das heisst, von dort aus soll gebildet werden. Die Funktionen können gemäss dem neuen Bericht stark reduziert werden, indem der Tunnel stärker als geplant aus dem Tunnel hergeführt wird.

3. Flankierende Massnahmen

Zusätzlich zum Hauptprojekt des Astras sind flankierende Massnahmen von der Stadt geplant. Beim Stadium der Unterlagen zu den flankierenden Massnahmen fällt auf, dass kein Konzept zu den Ver-

4. Umweltverträglichkeit

Das Astra hat zwei einen Umweltverträglichkeitsbericht verfasst. Doch dieser liegt der Stadt nicht als Ganzes vor, sondern lediglich die Schlussfolgerungen. Die Kommission der jetzt veröffentlichten Expertenberichte zum Schluss, dass sich nicht entscheiden lässt, ob die Angaben im Bericht vollständig, zweckdienlich und angemessen sind. In vielen Fällen konnten Massnahmen für den Umweltschutz zu finden.

5. Qualität der Gestaltung

Das Astra hat zwei einen Umweltverträglichkeitsbericht verfasst. Doch dieser liegt der Stadt nicht als Ganzes vor, sondern lediglich die Schlussfolgerungen. Die Kommission der jetzt veröffentlichten Expertenberichte zum Schluss, dass sich nicht entscheiden lässt, ob die Angaben im Bericht vollständig, zweckdienlich und angemessen sind. In vielen Fällen konnten Massnahmen für den Umweltschutz zu finden.

«Bis jetzt sehen wir den Erfolg unserer Bemühungen nicht.»

Karin Basler, Baureferentin Stadt Schaffhausen

1. Gesamtfazit

Auf 67 Seiten beschreiben die Experten von Basler & Hofmann und von der Verkehrsbauerei, welche Verbesserungsoptionen es für das aktuelle Projekt für den Fäsenstaubtunnel, in Form abgewandelter Varianten, gibt. Die Varianten des Projekts, die einen reduzierten Stauspannungswert, einen «geringeren Mehrwert» für die Stadtentwicklung darstellen. Das aktuelle Projekt hat derweil «verschiedene unerwünschte Effekte» durch Verdrängungseffekte, die sogar negative Folgen für die wirtschaftliche Entwicklung.

2. Die Situation im Mobilfunk

Von der 10. Fäsenstaubtunnel bereits mehrfach kritisiert werden die Bauplanungen im Mobilfunk. Im Mobilfunk ist ein sogenannter Zwischenangriff geplant. Das heisst, von dort aus soll gebildet werden. Die Funktionen können gemäss dem neuen Bericht stark reduziert werden, indem der Tunnel stärker als geplant aus dem Tunnel hergeführt wird.

3. Flankierende Massnahmen

Zusätzlich zum Hauptprojekt des Astras sind flankierende Massnahmen von der Stadt geplant. Beim Stadium der Unterlagen zu den flankierenden Massnahmen fällt auf, dass kein Konzept zu den Ver-

4. Umweltverträglichkeit

Das Astra hat zwei einen Umweltverträglichkeitsbericht verfasst. Doch dieser liegt der Stadt nicht als Ganzes vor, sondern lediglich die Schlussfolgerungen. Die Kommission der jetzt veröffentlichten Expertenberichte zum Schluss, dass sich nicht entscheiden lässt, ob die Angaben im Bericht vollständig, zweckdienlich und angemessen sind. In vielen Fällen konnten Massnahmen für den Umweltschutz zu finden.

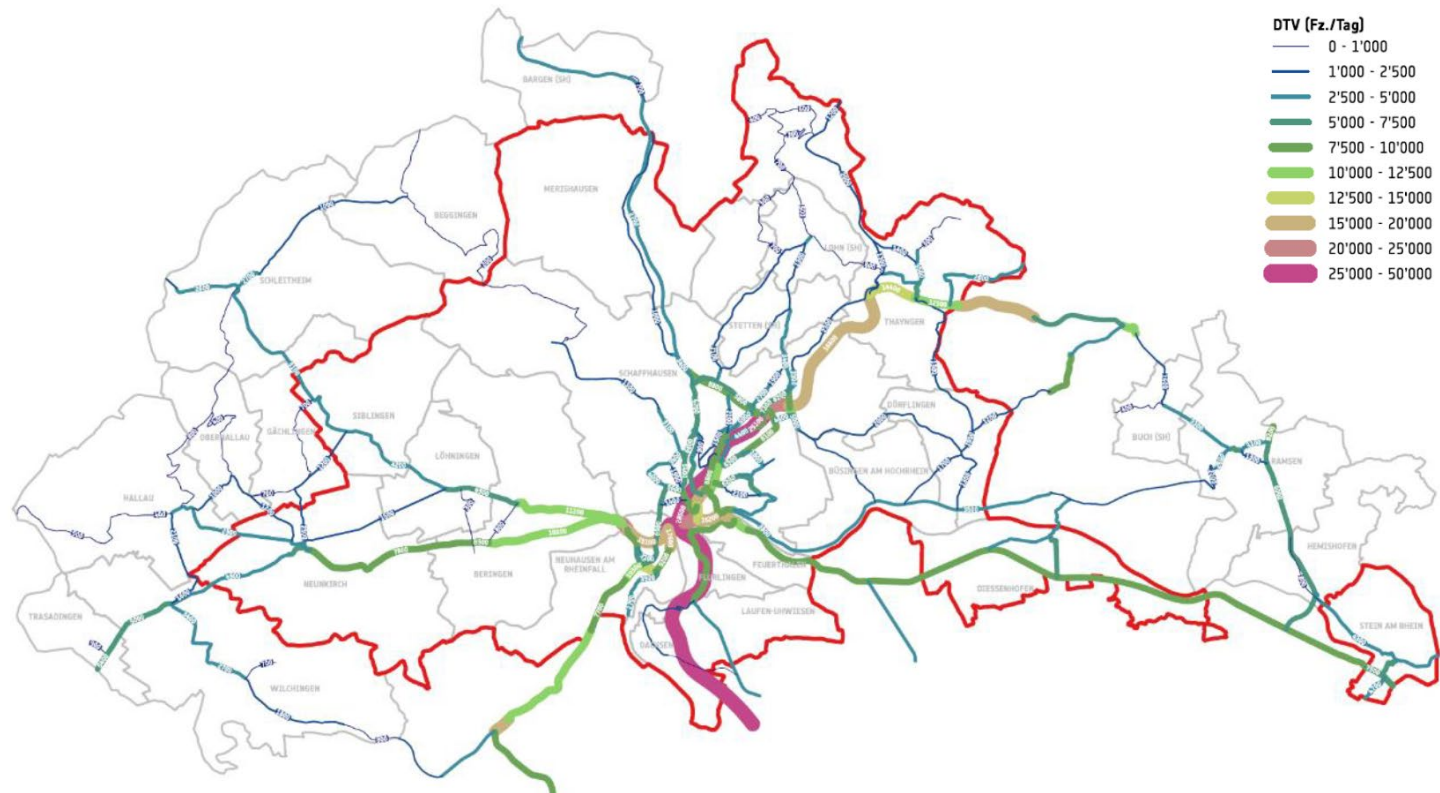
5. Qualität der Gestaltung

Das Astra hat zwei einen Umweltverträglichkeitsbericht verfasst. Doch dieser liegt der Stadt nicht als Ganzes vor, sondern lediglich die Schlussfolgerungen. Die Kommission der jetzt veröffentlichten Expertenberichte zum Schluss, dass sich nicht entscheiden lässt, ob die Angaben im Bericht vollständig, zweckdienlich und angemessen sind. In vielen Fällen konnten Massnahmen für den Umweltschutz zu finden.

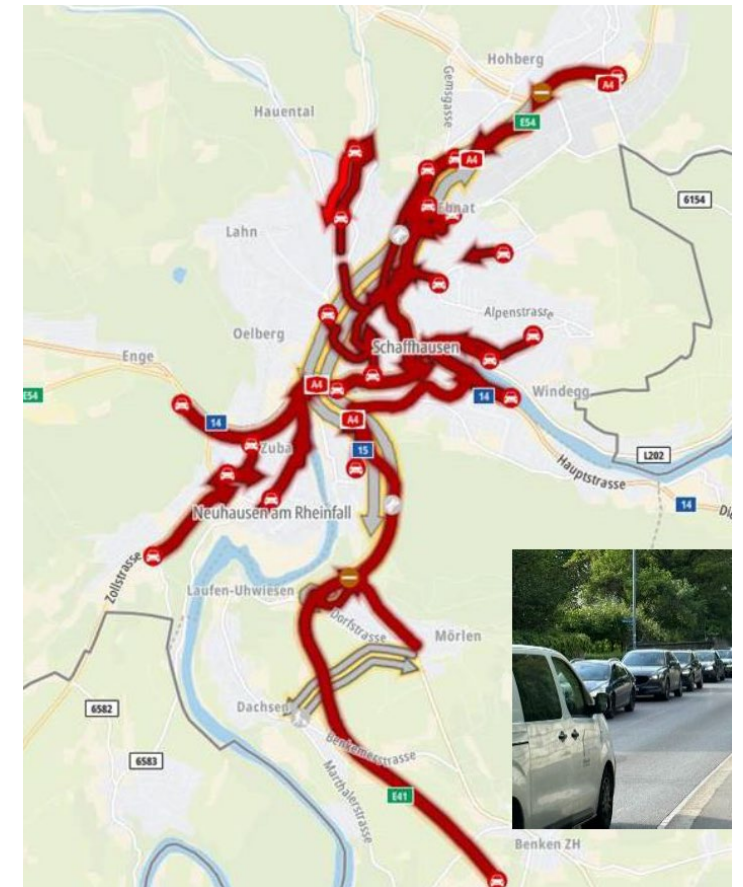
- Handlungsspielraum bei Gestaltung der Bauwerke und nach Möglichkeit im Bauprozess;
- Kein Handlungsspielraum in der Projektkonzeption; das vom Bund vorgelegte Projekt ist die Bestvariante;
- Unrealistische Verkehrsprognosen des Stadtrats ohne Risikobeurteilung und Vorschläge für nicht umsetzbare Varianten führt zu Verunsicherungen in der Bevölkerung

- Begrüssung und Hauptbotschaften
- Sorgfältig ausgearbeitetes Nationalstrassenprojekt
- Bedeutung des Projekts aus volkswirtschaftlicher Sicht
- Bedeutung des Projekts für Stadt und Land
- Schlusswort

Ohne funktionsfähige Nationalstrasse kollabiert das Verkehrssystem

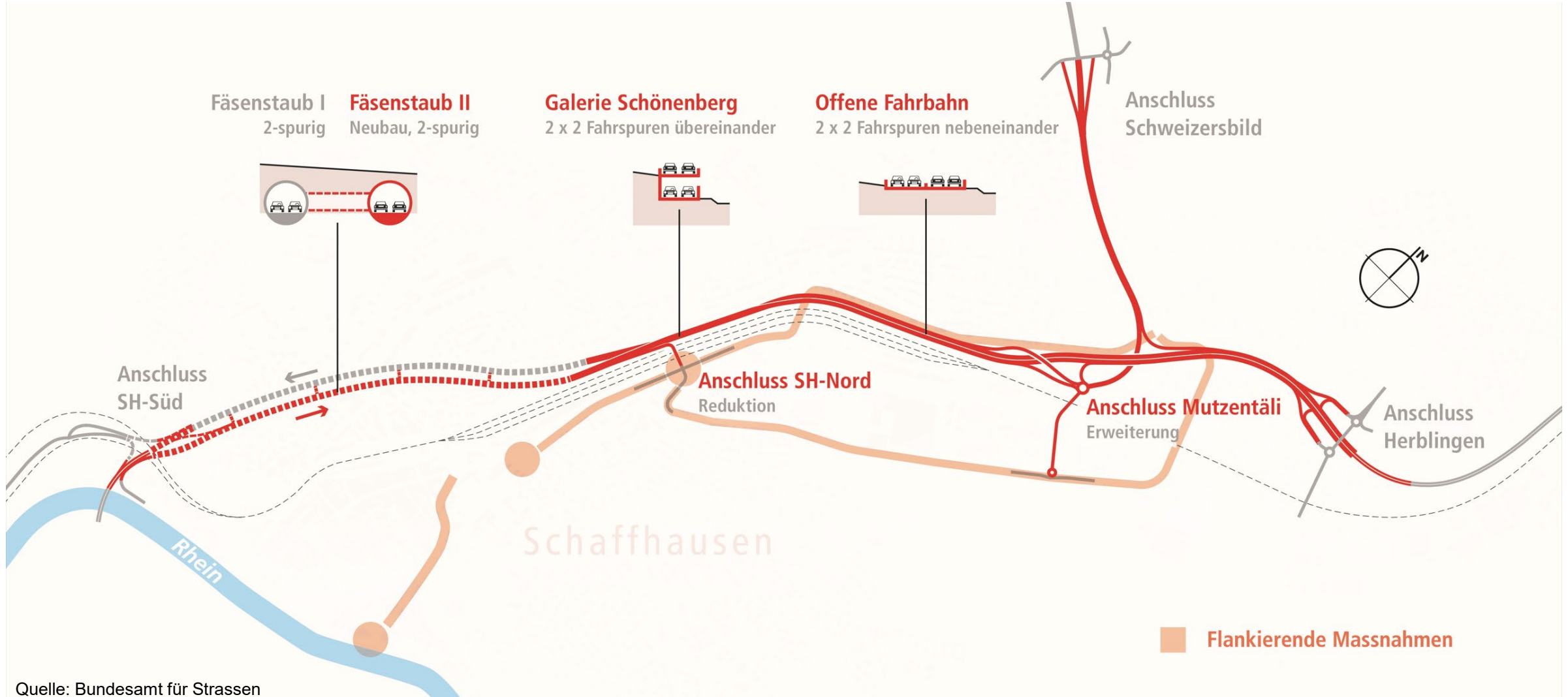


Nationalstrasse übernimmt mit 17 km Netzlänge rund 50% der Verkehrsleistung!



Quelle: Tiefbau Schaffhausen

Nationalstrassenprojekt im Überblick



Schaffhausen Süd – ohne Nationalstrassenausbau



Quelle: Bundesamt für Strassen

Schaffhausen Süd – mit Nationalstrassenausbau



Quelle: Bundesamt für Strassen

Schaffhausen Nord – ohne Nationalstrassenausbau



Quelle: Bundesamt für Strassen

Schaffhausen Nord – mit Nationalstrassenausbau



Quelle: Bundesamt für Strassen

Herblingertal – ohne Nationalstrassenausbau



Quelle: Bundesamt für Strassen

Herblingertal – mit Nationalstrassenausbau



Quelle: Bundesamt für Strassen

Ausgestaltung Lärmschutzwände



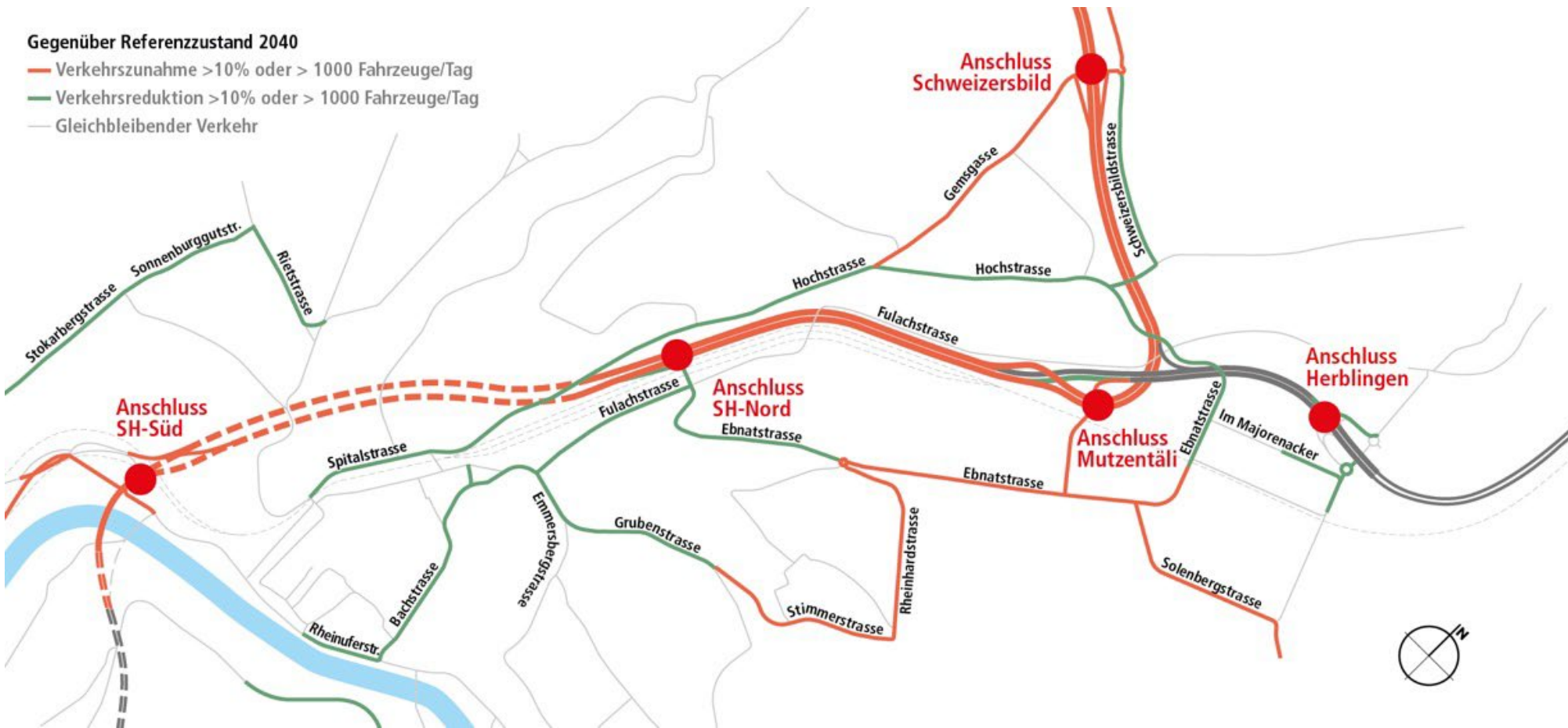
Quelle: Bundesamt für Strassen

Neuer Anschluss Mutzentäli



Quelle: Bundesamt für Strassen

Insgesamt sehr positive verkehrliche Auswirkungen des Nationalstrassenprojekts

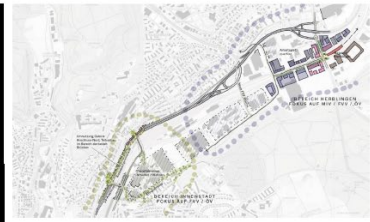


Quelle: Bundesamt für Strassen / Tiefbau Schaffhausen

Engpassbeseitigung Autobahn N04, Schaffhausen

Expertise mit Handlungsoptionen

Kunde
Stadtplanung Schaffhausen
Kirchplatz 19
8201 Schaffhausen
Datum
14.05.2024



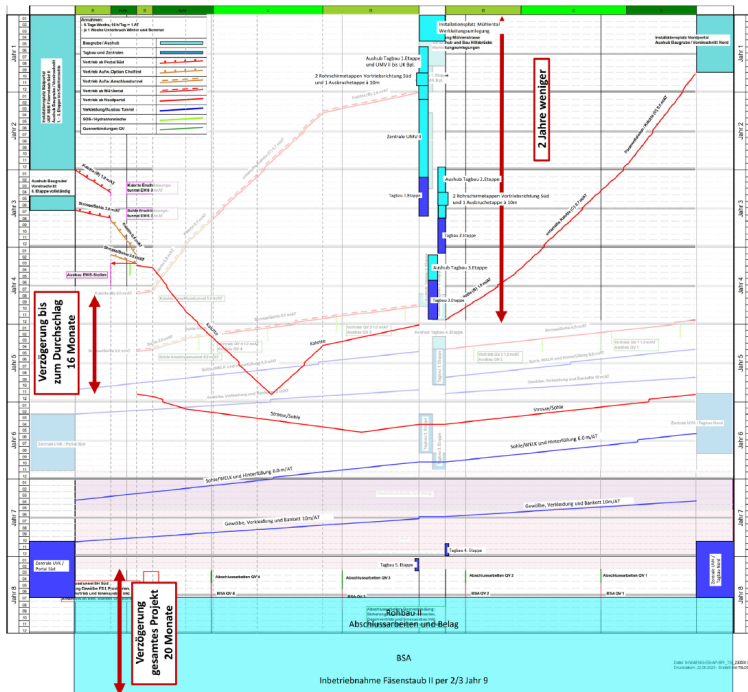
Van de Wetering
Atelier für Städtebau GmbH

Basler & Hofmann

Inhalte

- Modul 1 **Mühlental**
- Modul 2 **Anschluss Mutzentäli**
- Modul 3 **Äussere Fulachstrasse (FlaMa)**
- Modul 4 **Umweltverträglichkeitsbericht (UVB)**
- Modul 5 **Gestaltung**
- Module 6 & 7 **Schönenbergbrücke & Reduktion Planungsperimeter**

Gutachten des Stadtrats



Untersuchung Entlastung Mühental

- Vorschlag «verstärkter Südvortrieb»
 - Kein Tunnelvortrieb im Mühental, Verkehrsentlastung und keine Bauarbeiten früh Morgens und spät Abends
 - Verkürzung der Bauzeit im Mühental um ca. 2 Jahre (Hauptarbeiten)
 - Keine Baupausen am Südportal
 - Verlängerung der Gesamtbauzeit um ca. 1.5 Jahre

Bauprogramm Tunnel Fäsenstaub II_INGE SHplus (bearbeitet)

Replik Kanton

- Bund, Kanton und Stadt sind sich der Relevanz bewusst;
- Spielraum zur Optimierung des Vortriebskonzepts erkennbar;
- Erhebliche Auswirkungen auf Bauzeit, Kosten, Umwelt und Verkehr;
- Vertiefte Abklärungen in Phase Detailprojekt.

Projektdiskurs: Anschluss Mutzentäli (Modul 2)

Gutachten des Stadtrats

Optimierung Autobahnanschluss Mutzentäli?

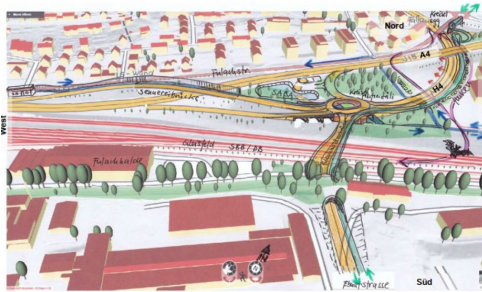


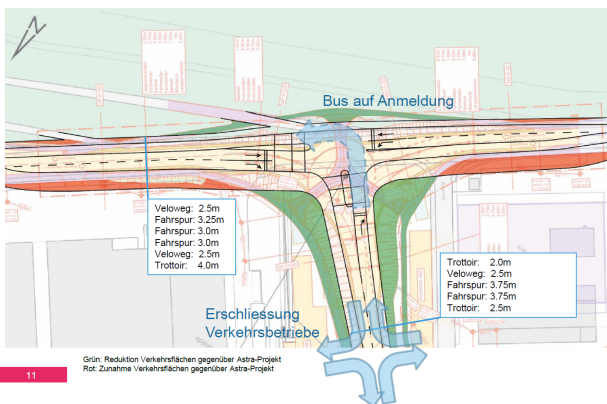
Abbildung 5: Visualisierung Linienführungen für den LV: Ost-West (blau) und Nord-Süd (grün).
Quelle: Ausführungsprojekt, Empfehlungspapier Nr. T12, ASTRA, 25. März 2022



Quelle: van de Wetering 2023

Absenkung Grosskreisel Mutzentäli wegen Sichtweiten auf Grosskreisel nicht machbar
> Optimierung Veloführung nicht realistisch.

Knoten Ebnatstrasse Süd: Ideenskizze 1



- Knotenlayout: Ohne Linksabbieger Richtung Herblingen
- Einrichtungsveloweg (beide Richtungen)
- Knotenauslastung: ~95%, ohne Reserven, Zustand: ASP 2040
- Reduzierter Flächenverbrauch, ohne Tangierung Baulinien, Umsetzung Verkehrsmanagement-Massnahmen möglich
- Betriebliche Flexibilität Busbetrieb sichergestellt, direktes Abbiegen auf Ebnatstrasse zu den Liegenschaften via Multifunktionsstreifen (BGK)

Basler & Hofmann

Quelle: Stadt Schaffhausen

Replik Kanton

- Nicht realisierbare und nicht finanzierungsfähige «Optimierungsideen» in der Fuss- und Veloverkehrsführung;
- Knotenform mit Lichtsignalanlage weist erhebliche Nachteile auf – insbesondere für Fuss- und Veloverkehr;
- Lenkungsmassnahmen an Nationalstrassenanschlüssen wirken sich negativ aus;
- Die im Nationalstrassenprojekt integrierte Fuss- und Veloführung stellt für die Stadt eine grosse Chance dar.

Projektdiskurs: Umweltverträglichkeitsbericht (Modul 4) und Gestaltung (Modul 5)



Gutachten des Stadtrats

UVB-Themen

- Landschaftspflegerischerbegleitplan (LBP) und Erläuterungsbericht: die Unterlagen sind stufengerecht und auf einem hohen Stand.
- **Schlussfolgerungen des Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) enthalten keine Angaben zu den Auswirkungen auf die Luft- und Lärmbelastung während der Bauphase.** Die lange Bauzeit sowie die Schwere der Eingriffe (erheblicher Anfall an Aushub- und Ausbruchmaterial) verdeutlichen die Notwendigkeit umfangreicher Massnahmen zum Schutz der städtischen Bevölkerung vor den Emissionen.
- **Das grösste Optimierungspotenzial wird im Verzicht des Zwischenangriffs Mühlental gesehen.** Den Vorteilen für die Bevölkerung im Mühlental gegenüber steht die Verlängerung der Bauzeit. Aus Umweltsicht wird eine vertiefte Untersuchung der Variante «verstärkter Südvortrieb» empfohlen.

Gestaltung

- Für die weiteren Planungsarbeiten am Ausführungsprojekt ist das Team durch ein mit solchen Aufgaben anerkanntes Architekturbüro zu ergänzen.
- Eine einwandfreie städtebauliche und architektonische Wirkung der raumrelevanten gestalterischen Bestandteile ist entweder mittels qualitätssichernden Konkurrenzverfahren in Anlehnung an die einschlägigen SIA Normen oder im Austausch mit der Stadtbildkommission sicherzustellen.

Replik Kanton

- Erfahrene Umweltplaner im Projektierungsteam Nationalstrassenprojekt, UVB sorgfältig ausgearbeitet;
- Kanton Schaffhausen wird UVB im Rahmen der kantonalen Stellungnahme zum Ausführungsprojekt detailliert prüfen;
- Gestaltung der Bauwerke (Materialisierung, Oberflächen, Begrünung etc.) erfolgt im Detailprojekt; Einbindung Kanton und Stadt seitens Bund sichergestellt

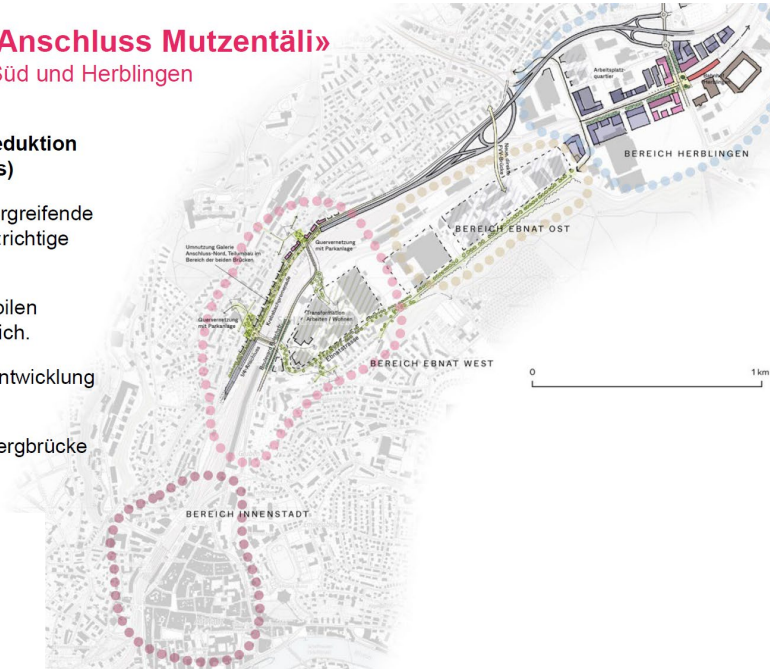
Projektdiskurs: Schönenbergbrücke und Reduktion Planungssperimeter (Module 6 und 7)

Gutachten des Stadtrats

Variante 1 «Verzicht auf Anschluss Mutzentäli»

Fokussierung auf die Anschlüsse Süd und Herblingen

- Verzicht Anschluss Mutzentäli, Reduktion Anschluss Nord (nur ¼-Anschluss)
- Grundsatz: integrale, massstabsübergreifende Abstimmung Verkehr – Städtebau («richtige Nutzung am richtigen Ort»).
- Fokus auf Stadtreparatur in den stabilen Wohnquartieren / im Innenstadtbereich.
- Vielseitige, robuste wirtschaftliche Entwicklung im Herblingertal / Ebnat.
- Trennwirkung im Bereich Schönenbergbrücke bleibt.



Replik Kanton

- Die «Expertenvariante 1» ohne neuen Anschluss Mutzentäli führt zu negativen verkehrlichen Auswirkungen:
 - Überlastung Anschluss und Strassennetz Bereich Herblingertal / Herblingen;
 - Mehrbelastung städtische Parallelachsen und Stadtring;
- Anbindung im Mutzentäli dient v.a. der Industrie und dem Gewerbe, Entwicklungsgebiet Herblingertal sehr gut angebunden an Autobahn.

Projektdiskurs: Schönenbergbrücke und Reduktion Planungsperimeter (Module 6 und 7)

Gutachten des Stadtrats

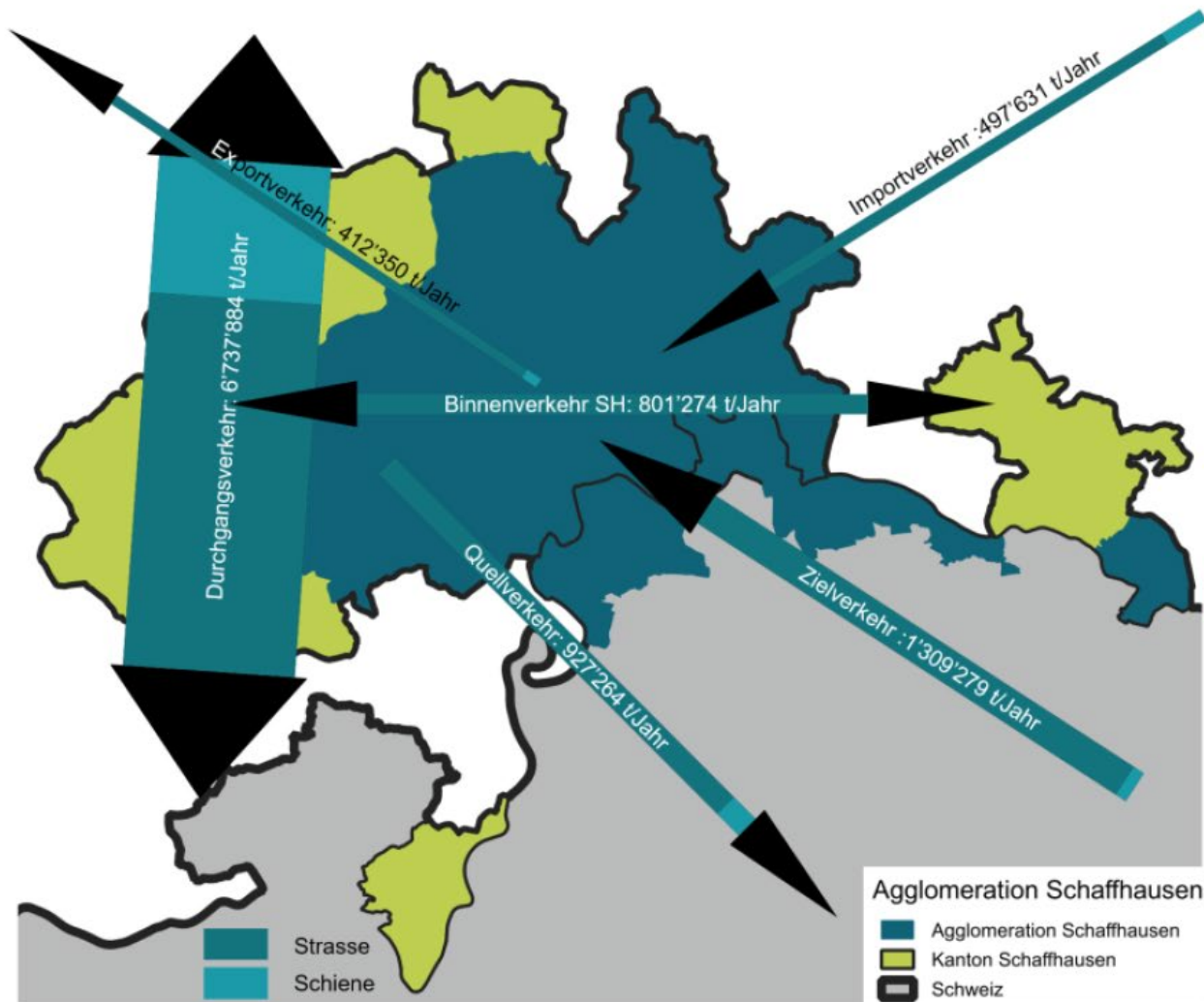


Replik Kanton

- Die «Expertenvariante 2» ohne Ausbau SH Nord – Herblingen (nur 2. Röhre Fäsenstaub) ist verkehrlich nicht machbar:
 - Gefährliche Spurwechsel im Tunnel;
 - Spurreduktion nach dem Tunnel führt zu gefährlichem Stau im Fäsenstaubtunnel;
- Selbst wenn die Variante machbar wäre, hätte sie verkehrliche Nachteile gegenüber dem vorgelegten Projekt des Bundes.

- Begrüssung und Hauptbotschaften
- Sorgfältig ausgearbeitetes Nationalstrassenprojekt
- Bedeutung des Projekts aus volkswirtschaftlicher Sicht
- Bedeutung des Projekts für Stadt und Land
- Schlusswort

Güterverkehr wird im Kanton Schaffhausen vorwiegend über die Nationalstrasse abgewickelt



Güterverkehrsaufkommen Kanton Schaffhausen:
 10.7 Mio. t/Jahr mit Durchgangsverkehr
 3.9 Mio. t/Jahr ohne Durchgangsverkehr

Anteil Schiene (Modal Split nach t):
 18.3% mit Durchgangsverkehr
 3.7% ohne Durchgangsverkehr

Anteil Schiene (Modal Split nach tkm):
 22.5% mit Durchgangsverkehr
 2.7% ohne Durchgangsverkehr

Durchgangsverkehr Strasse:
 Abgeschätzt aus GQGV, Grenzen SH

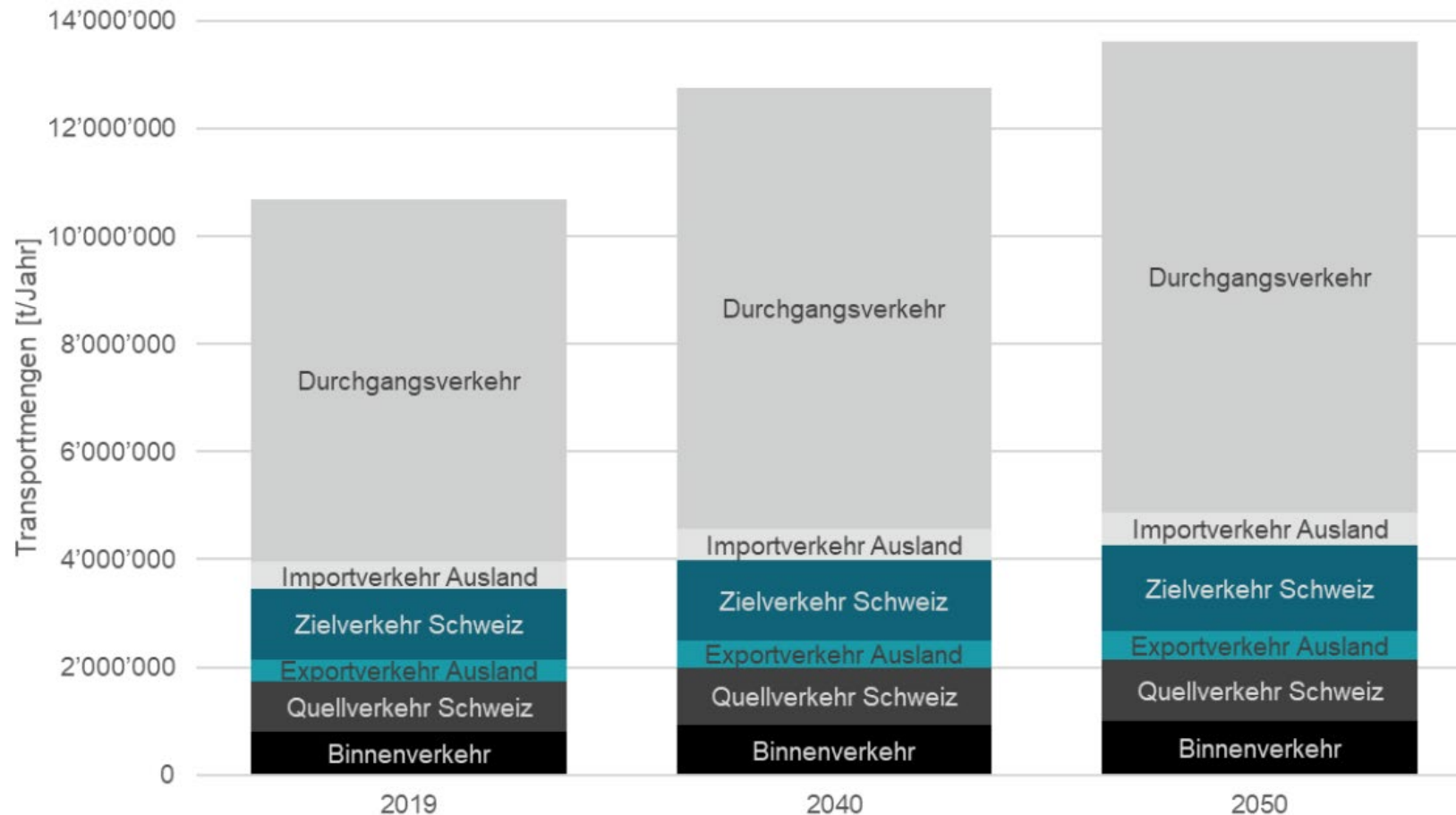
Durchgangsverkehr Schiene:
 Abgeschätzt aus Zugzahlen SBB

- Modal Split von 3.7% liegt deutlich tiefer als der CH-Durchschnitt von 10.2% (ohne Durchgangsverkehr)
- Mögliche Gründe:
 - Kleines Streckennetz
 - Wenige Bahnhöfe
 - Keine DB-Daten

Quelle: Tiefbau Schaffhausen, Güterverkehrsanalyse 2024 (Rapp)

Die Bedeutung der Nationalstrasse für den Güterverkehr wird weiter zunehmen

Güterverkehrsaufkommen Kanton Schaffhausen
2019, 2040 und 2050 - Verkehrsart (alle Verkehrsträger)

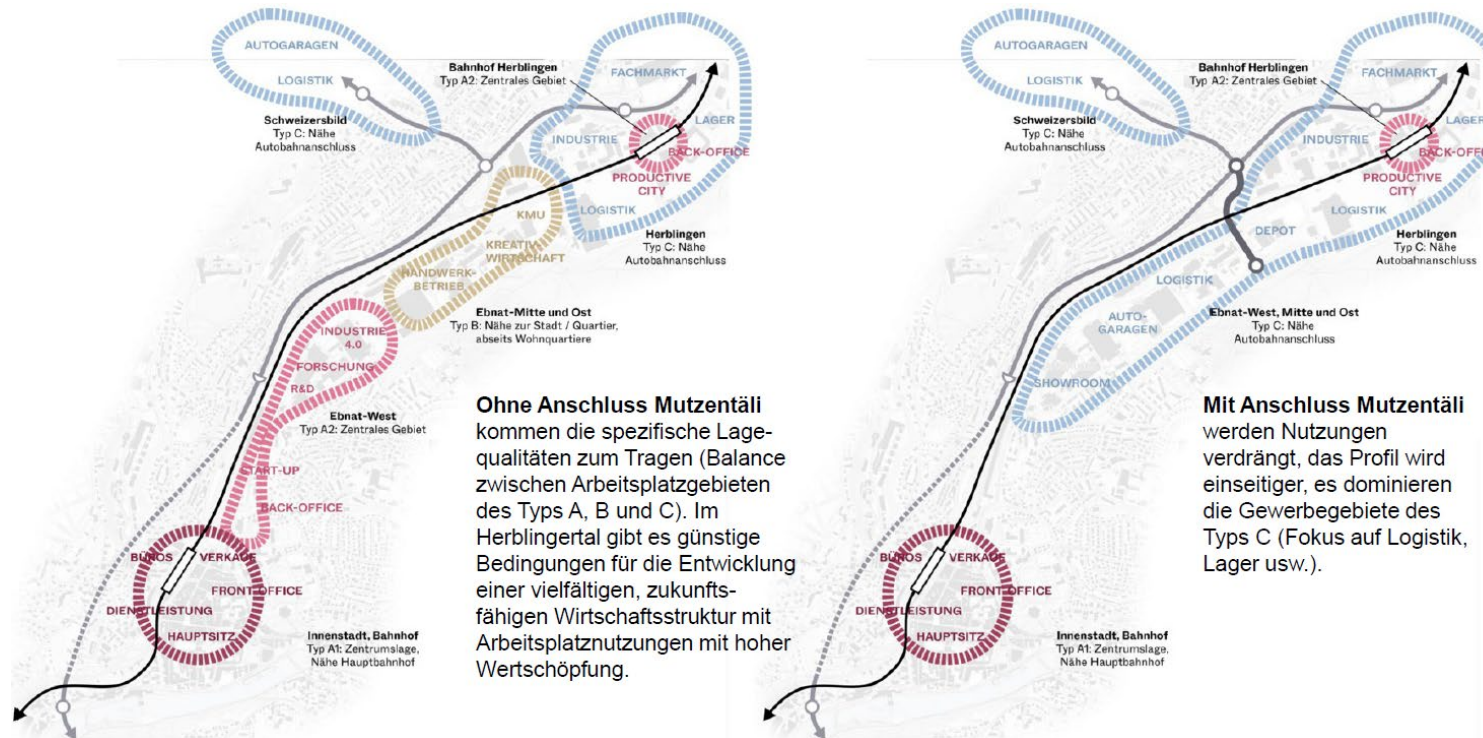


**Zunahme Durchgangsverkehr
2017 – 2050: Circa 25%**

Quelle: Tiefbau Schaffhausen,
Güterverkehrsanalyse 2024 (Rapp)

Wirtschaft und Gewerbe hat wenig Verständnis für die Einschätzung des Stadtrats

Gutachten des Stadtrats

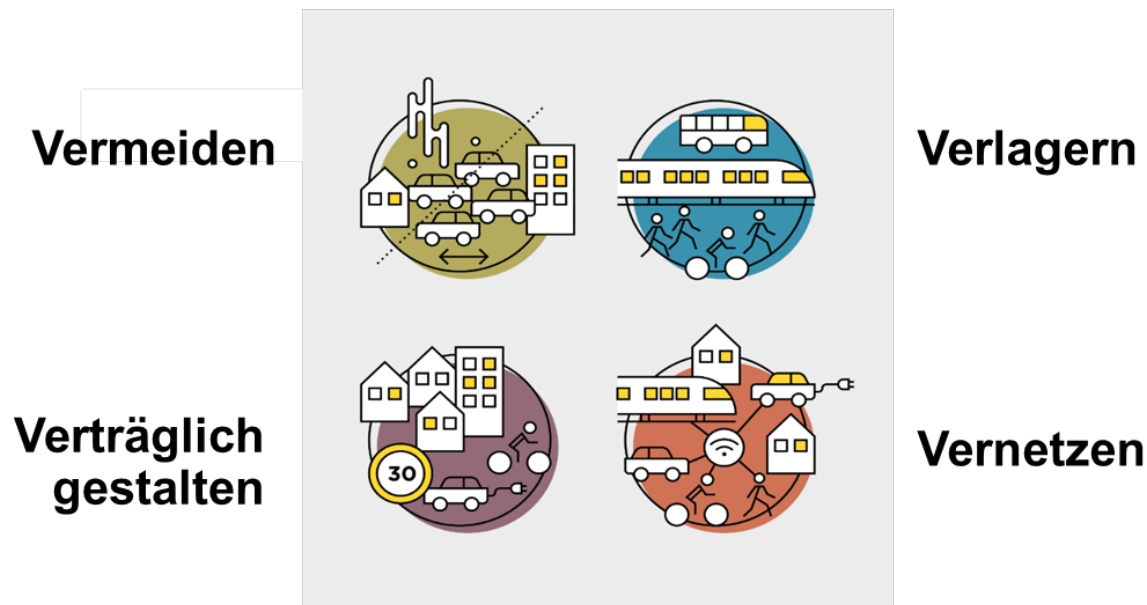


- Kaum steuerbare Idealvorstellungen der Stadtplanung; die Unternehmen bestimmen, wie sie ihre Entwicklung gestalten;
- Wirtschafts- und Gewerbetätigkeiten generieren Arbeitsplätze und Wertschöpfung;
- Funktionsfähiges Verkehrssystem ist Voraussetzung für effiziente Wirtschaftstätigkeit.

- Begrüssung und Hauptbotschaften
- Sorgfältig ausgearbeitetes Nationalstrassenprojekt
- Bedeutung des Projekts aus volkswirtschaftlicher Sicht
- Bedeutung des Projekts für Stadt und Land
- Schlusswort

Mobilitätsstrategie Kanton Schaffhausen: Besondere Bedeutung des Nationalstrassenprojekts

Mobilitätsstrategie des Kantons Schaffhausen (4-V als etablierter Rahmen)



- Verlässliche Nationalstrasse vermeidet Verkehr in Agglomeration und Region;
- Genügende Kapazität ist Voraussetzung für Verlagerung MIV auf Nationalstrasse;
- Nationalstrassenprojekt ermöglicht Aufwertung städtischer Parallelachse Fulachstrasse – Bachstrasse (FlaMa);
- Nationalstrassenprojekt entlastet Stadtnetz zugunsten öV und Fuss- und Veloverkehr

Flankierende Massnahmen als integrierender Bestandteil des Nationalstrassenprojekts

*

Bestandteil der flankierenden Massnahmen des Nationalstrassenprojekts; vorgezogene Realisierung über das Agglomerationsprogramm der 2. Generation

**

Finanzierung und Projektierung im Rahmen flankierender Massnahmen des Nationalstrassenprojekts



- Begrüssung und Hauptbotschaften
- Sorgfältig ausgearbeitetes Nationalstrassenprojekt
- Bedeutung des Projekts aus volkswirtschaftlicher Sicht
- Bedeutung des Projekts für Stadt und Land
- Schlusswort

Langfristig verlässliche Nationalstrasse ist Voraussetzung für ein funktionsfähiges Gesamtverkehrssystem



- Nachhaltige Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems:
 - Motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr möglichst konfliktfrei abwickeln;
 - in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung
- Gezielter Ausbau der Nationalstrasse und konsequente Umsetzung des Agglomerationsprogramms in Ergänzung sind notwendig;

Durchdachtes und ausgereiftes Nationalstrassenprojekt



- Vorgelegtes und über Jahre entwickeltes Nationalstrassenprojekt des Bundes ist durchdacht und ausgereift;
- Konzeptionelle Projektanpassungen wie die Reduktion des Planungssperimeters sind nicht möglich;
- Bedürfnisse von Kanton und Stadt Schaffhausen werden bestmöglich berücksichtigt;
- Bund und Kanton unterstützen die Stadt Schaffhausen bei den flankierenden Massnahmen inkl. der geplanten Fuss- und Veloinfrastruktur.

Der Gesamtregierungsrat empfiehlt ...



... in Übereinstimmung mit dem Bundesrat und dem Bundesparlament:

Ja zum STEP Nationalstrasse bzw. Nein zum ergriffenen Referendum