

Beschluss vom 25. März 2024

**Kleine Anfrage 2024/1
betreffend Fäsenstaubtunnel Variante 4**

In einer Kleinen Anfrage vom 22. Januar 2024 stellt Kantonsrätin Iren Eichenberger verschiedene Fragen zum Projekt Fäsenstaubtunnel.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

Die Exekutivbehörden und die Parlamentarierinnen und Parlamentarier von Kanton und Stadt Schaffhausen tragen gemeinsam die Verantwortung für die Lebensqualität der kommenden Generationen in unserer Region. Mit dem gezielten Ausbau der Nationalstrasse zwischen Schaffhausen Süd und Schaffhausen Herblingen und den Agglomerationsprogrammen werden heute die Weichen für die Verkehrsinfrastruktur von morgen gestellt.

Die Nationalstrasse A4 mit dem Zollübergang in Thayngen-Bietingen verbindet die Wirtschaftsräume Stuttgart und Zürich. Täglich werden in Thayngen gegen 2'000 Lastwagen und Lieferwagen abgefertigt. Zusätzlich passieren täglich knapp 15'000 Personenwagen den Zollübergang. In der Galerie Schönenberg beträgt das Verkehrsaufkommen circa 28'000 und im Fäsenstaubtunnel sind es gegen 35'000 Fahrzeuge, welche den nicht richtungsgetrennten Tunnel täglich durchqueren. Die Verkehrszahlen sind für einen Tunnel und eine Galerie im Gegenverkehr äusserst hoch. Im Vergleich zum Gotthardtunnel sind es im Fäsenstaubtunnel rund doppelt so viele Fahrzeuge. Das Risiko von länger andauernden Unterbrüchen z.B. bei einem Unfall mit Brandfolge ist nicht zu unterschätzen. Die Auswirkungen eines gesperrten Fäsenstaubtunnels in der Stadt Schaffhausen sind bekannt: Der Verkehr bricht innert wenigen Minuten zusammen. Und nicht zuletzt wird die bestehende Tunnelröhre in circa 20-30 Jahren sanierungsbedürftig sein. Eine Sanierung unter Betrieb ist bei diesen Verkehrsmengen schlicht nicht möglich. Für den Regierungsrat ist deshalb klar: Der vom Bundesrat geplante Vierspurausbau zwischen Schaffhausen Süd und Herblingen ist zwingend notwendig. Es geht um die langfristige Sicherstellung der Funktionsfähigkeit unseres Verkehrssystems.

Mit dem Ausbau der Nationalstrasse ergeben sich aber auch Chancen für die Agglomeration Schaffhausen, die zwingend zu nutzen sind. Ein Grossteil des Verkehrsaufkommens in der Agglomeration kann langfristig über die Nationalstrasse abgewickelt werden. Die heutige Umleitungsrouten durch die Stadt Schaffhausen verliert ihre Bedeutung. Das gibt Spielraum für die

Verbesserung der städtischen Infrastruktur zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs. Auf der Parallelachse Bachstrasse und Fulachstrasse nach Herblingen sind entsprechende flankierende Massnahmen geplant. Zusammen mit den Projekten der Agglomerationsprogramme bilden sie ein Paket, das sich positiv auf den Modalsplit auf dem untergeordneten Strassennetz auswirkt. Das ist nötig, um die Wohnqualität in der Agglomeration Schaffhausen langfristig auf hohem Niveau zu halten und die Wettbewerbsfähigkeit für die Industrie und das Gewerbe sicherzustellen.

Die Planung des Projekts «Engpassbeseitigung A4 Schaffhausen-Süd – Herblingen» liegt beim Bundesamt für Strassen ASTRA. Das Planungsverfahren, das Bewilligungsverfahren und die Realisierung des Projekts richten sich nach der eidgenössischen Gesetzgebung, da es sich bei den Nationalstrassen um eine Bundesaufgabe handelt. Die zuständigen Behörden von Kanton und Stadt Schaffhausen wurden in der Projekterarbeitung des Generellen Projekts (Vorprojekt) und des Ausführungsprojekts miteinbezogen. Der Regierungsrat und der Stadtrat Schaffhausen haben zum Generellen Projekt im Jahr 2017 zustimmend Stellung genommen. Ende 2017 hat der Bundesrat das Generelle Projekt genehmigt und das Bundesamt für Strassen mit der Ausarbeitung des Ausführungsprojekts beauftragt. Dieses wiederum ist Teil des "Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen", das vom Bundesparlament in der zweiten Jahreshälfte 2023 beschlossen wurde. Gegen diesen Beschluss wurde das Referendum ergriffen. Die Volksabstimmung dazu wird voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2024 stattfinden.

Weitere Informationen sind auch auf der Webseite www.faesenstaubtunnel.ch und im aktuellen Newsletter des ASTRA (vgl. Beilage) zu finden.

Vor diesem Hintergrund lassen sich die spezifischen Fragen zusammengefasst wie folgt beantworten:

1. *Waren die Detailpläne, wie sie nun vorliegen, dem Kanton bereits vor der neulichen Veröffentlichung in den Medien bekannt? Falls ja warum hat der Kanton die Astra-Pläne der Öffentlichkeit nicht zur Verfügung gestellt?*

Die Planungs- und Bewilligungsverfahren von Nationalstrassen sind auf Bundesebene im Nationalstrassengesetz und in der Nationalstrassenverordnung geregelt. Die Kommunikationshoheit zum Nationalstrassenprojekt liegt beim Bund. Die Planungs- und Bewilligungsverfahren zu den flankierenden Massnahmen auf dem städtischen Strassennetz richten sich nach dem kantonalen Strassengesetz bzw. der Verfassungen von Kanton und Stadt Schaffhausen betreffend die Finanzierung. Die Verfahren von Bund, Kanton und Stadt sowie das Nationalstrassenprojekt und die Konzepte der verkehrlich flankierenden Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz werden aufeinander abgestimmt.

Das Bundesamt für Strassen hat deshalb die zuständigen politischen und fachlichen Verantwortungsträger bei der Entwicklung des Nationalstrassenprojekts angemessen miteingebunden. So wurde u.a. bereits bei der Erarbeitung des Generellen Projekts ab 2012 eine Begleitkommission unter Einbezug des Baudirektors und des zuständigen städtischen Baureferenten bzw. der zuständigen Baureferentin sowie des Kantonsingenieurs und des Stadtgenieurs bzw. später Stadtplaners eingerichtet. Die Varianten zu den Anschlüssen Nord und Mutzentäli wurden in der Begleitgruppe intensiv diskutiert und abgewogen. Auf den damaligen Variantenanalysen basiert die nun vorliegende Bestvariante mit der Beibehaltung der Ausfahrt in Fahrtrichtung Nord und dem neuen Ersatzanschluss im Mutzentäli.

Mit dem Vierspurausbau zwischen Schaffhausen-Süd und Herblingen kann der Anschluss Schaffhausen-Nord in der heutigen Form nicht erhalten bleiben. Die Platzverhältnisse lassen einen Ausbau in der Fläche nicht zu; zudem wies diese Variante sicherheitstechnische und verkehrliche Mängel auf, weshalb sie damals nicht weiterverfolgt wurde. Eine Untertunnelung hätte verkehrliche Nachteile und wird als unverhältnismässig beurteilt. Der Regierungsrat und der Stadtrat konnten in der Projektphase «Generelles Projekt» die Beibehaltung der Ausfahrt in Fahrtrichtung Nord durchsetzen. Mit dem neu geplanten Anschluss Mutzentäli werden in Fahrtrichtung Nord somit fünf Ausfahrten zwischen Uhwiesen und Herblingen angeboten. Die heutigen Anschlussbeziehungen am Anschluss Schaffhausen-Nord in bzw. aus Richtung Norden sowie die Auffahrt in Richtung Süden werden durch den neuen Anschluss Mutzentäli und den bestehenden Anschluss Herblingen ausreichend kompensiert. Die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Anschlussveränderung wurden detailliert untersucht. Die Anschlussveränderung wirkt sich insgesamt positiv auf das untergeordnete Verkehrsnetz aus. Insbesondere die Parallelachsen Fulachstrasse und Hochstrasse werden verkehrlich entlastet. Die Industrie- und Gewerbegebiete Ebnat und Herblingen werden noch besser angebunden. Im Quartier Gruben–Niklausen wird aufgrund der Anschlussveränderung mit einer leichten Verkehrsumlagerung gerechnet (Minderbelastung untere Grubenstrasse und Mehrbelastung Stimmerstrasse–Rheinhardstrasse). Die Hochstrasse wird entlastet, indem der Verkehr vermehrt über die Gemsgasse, die das Kantonsspital an die Nationalstrasse anbindet, geführt wird. Konkret heisst das, Kanton und Stadt sind in die Planungen des ASTRA miteinbezogen, wann und wie kommuniziert wird, entscheidet jedoch das ASTRA.

- 2. Wie die Regierung mehrfach erwähnte, gab es oder gibt es zusammen mit der Stadt noch Gespräche mit dem Astra, um die Anliegen der Region und der Quartiere einzubringen. Gibt es diesbezügliche Erfolge, wenn ja, welche? Ist der Kanton für die weitere Entwicklung offen für das Gespräch mit den Quartieren und ihren Vertreter*innen?*

Werden für den Langsamverkehr im neuen Kreiselkonstrukt an der Ebnatstrasse geeignete Lösungen zur Überwindung der zum Teil beträchtlichen, zusätzlichen Höhenunterschiede angestrebt?

Die Projektpartner ASTRA, Regierungsrat und Stadtrat Schaffhausen stehen seit Projektbeginn im engen Austausch. Um die Bedürfnisse von Region und Stadt noch besser in das Projekt einfließen zu lassen, haben die Projektpartner an einer Koordinationssitzung in der zweiten Jahreshälfte 2023 beschlossen, weitere Abklärungen einzuleiten und allfällige Projektoptimierungen zu prüfen. Im Zuge dessen wurde die öffentliche Auflage des Nationalstrassenprojekts zeitlich verschoben. Ist das Ausführungsprojekt aufgelegt, wird sich auch die Schaffhauser Bevölkerung zum Projekt «Engpassbeseitigung A4 Schaffhausen» einbringen können. Der Kanton war immer und ist weiterhin bereit, die Verantwortungsträgerinnen und -träger der Quartiervereine über das Nationalstrassenprojekt im Rahmen der öffentlich zugänglichen Informationen zu orientieren.

Betreffend die Führung des Veloverkehrs beim neuen Anschluss Mutzentäli erachtet der Regierungsrat das Nationalstrassenprojekt als ausgereift. Die Veloführung wird optimal eingebunden und führt nicht zu zusätzlichen Höhenunterschieden, sondern im Gegenteil zu direkten Verbindungen in beide Richtungen Nord-Süd und Ost-West mit möglichst geringen Höhendifferenzen.

3. *Die Stadt will im Rahmen ihrer Schulhausplanung auf dem Areal des Schulhauses Alpenblick einen Erweiterungsbau erstellen, in dem die Oberstufenschüler*innen der Quartiere Niklausen/Ebnat und Buchthalen gemeinsam unterrichtet werden sollen. Zwingende Voraussetzung dafür sind sichere Verkehrswege für Schülerinnen und Lehrpersonen. Ist dieses Ziel angesichts des zu erwartenden Mehrverkehrs, speziell im Bereich der Stimmerstrasse/Reinhardstrasse (Verzweigung Alpenblick) erreichbar? Wird der Kanton die Stadt bei ihren Forderungen an das Astra unterstützen?*

Die Stimmerstrasse und die Rheinhardstrasse weisen für städtische Sammelstrassen mit weniger als 4'000 Fahrzeugen pro Tag - je nach Standort - relativ geringe Verkehrsbelastungen auf. Im Quartier Gruben-Niklausen wird aufgrund der Anschlussveränderung mit einer leichten Verkehrsumlagerung innerhalb des Quartiers gerechnet. Die heute stärker belasteten Strassen untere Grubenstrasse (ca. 6'500 Fahrzeuge pro Tag) und untere Emmersbergstrasse (ca. 9'500 Fahrzeuge pro Tag) werden minderbelastet und die heute weniger belasteten Stimmerstrasse und Rheinhardstrasse werden im gleichen Ausmass mehrbelastet. Gemäss Verkehrsmodell liegt die Umlagerung je nach zu erwartender Siedlungsentwicklung und je nach Standort bei rund 1'250 Fahrzeugen pro Tag bzw. bei rund 2-3 Fahrzeugen pro Minute während der Spitzenverkehrszeit.

Bei der unteren Grubenstrasse und der unteren Emmersbergstrasse handelt es sich um städtische Hauptstrassen und bei der Stimmerstrasse und der Rheinhardstrasse um städtische Sammelstrassen. Die Verantwortung für diese Strassenkategorien obliegt dem Stadtrat. Der Regierungsrat begrüsst es, wenn sich die kommunalen Behörden für eine hohe Verkehrssicherheit auf ihren Strassen engagieren und unterstützt diese selbstverständlich dabei.

4. *Die Betriebsabläufe bei den VBSH werden, wie erwähnt, zwangsläufig durch die Anpassung ihrer Verkehrswege tangiert. Es sind erhebliche Erschwernisse in den internen Betriebsabläufen zu erwarten. Mit welchen Kostenfolgen für Kanton und Stadt ist zu rechnen?*

Wird sich das Astra daran beteiligen?

Der geplante Anschluss Mutzentäli wird im Bereich des VBSH-Busdepots an die Ebnatstrasse angebunden. Die neue Einstellhalle der VBSH liegt westlich dieser Anbindung. Das Nationalstrassenprojekt wurde auf Wunsch der Stadt Schaffhausen so gestaltet, dass die Busse über eine Überführung zwischen den Busdepots zirkulieren können. Die Erschliessung ist damit sichergestellt und der öffentliche Verkehr bzw. die Betriebsabläufe werden nicht behindert, sondern im Gegenteil verbessert. Die Kosten für die Überführung zwischen dem alten und dem neuen Busdepot sowie den Anschluss an die Ebnatstrasse werden vollumfänglich vom Bund getragen.

5. *Die im November 2017 vorgelegte Projektvariante 4 sah die Zufahrt zum Anschluss Mutzentäli ab der Ebnatstrasse nördlich des Bahntrasses vor. Damit wären Konflikte mit dem Areal VBSH vermieden worden. Warum wurde das Projekt geändert?*

Im Zuge der Vertiefung des Nationalstrassenprojekts bzw. der im Ausführungsprojekt durchgeführten geologischen und statischen Untersuchungen hat sich aufgrund des darunterliegenden DB-Bahntunnels die Anbindung an die nordöstliche Ebnatstrasse als nicht machbar erwiesen. Der Bund hat daraufhin die Möglichkeiten geprüft und die Anbindung in Abstimmung mit der Begleitkommission angepasst. Die neue Anbindung an die südöstliche Ebnatstrasse im Bereich der Busdepots weist gegenüber der Variante aus dem Generellen Projekt wesentliche verkehrliche Vorteile auf und ermöglicht eine optimale Einbindung des Langsamverkehrs mit einer gewünschten Entflechtung der Infrastruktur.

Schaffhausen, 25. März 2024

DER STAATSSCHREIBER



Dr. Stefan Bilger

Beilage:

- Newsletter ASTRA (Projektinfo; Stand Januar 2024)