

Beschluss vom 29. Oktober 2024

Kleine Anfrage 2024/21

betreffend ASTRA Nationalstrassenprojekt Engpassbeseitigung A4 / Fäsenstaubtunnel, 2. Tunnelröhre versus Expertenbericht Basler & Hofmann

In einer Kleinen Anfrage vom 12. September 2024 stellt Kantonsrat Lorenz Laich verschiedene Fragen zum Nationalstrassenprojekt Engpassbeseitigung A4 / Fäsenstaubtunnel, 2. Tunnelröhre versus Expertenbericht Basler & Hofmann.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

Die Nationalstrasse A4 mit dem Zollübergang in Thayngen-Bietingen verbindet die Wirtschaftsräume Stuttgart und Zürich. Täglich werden in Thayngen rund 2'000 Lastwagen und Lieferwagen abgefertigt. Zusätzlich passieren täglich rund 15'000 Personenwagen den Zollübergang. In der Galerie Schönenberg beträgt das Verkehrsaufkommen zirka 28'000 und im Fäsenstaubtunnel sind es gegen 35'000 Fahrzeuge, welche den nicht richtungsgetrenten Tunnel an einem Werktag 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 weniger Minuten zusammen. Und nicht zuletzt wird die bestehende Tunnelröhre in zirka 20-30 Jahren sanierungsbedürftig sein. Eine Totalsanierung 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 unabdingbar. Es geht um die langfristige Sicherstellung der Funktionsfähigkeit unseres Verkehrssystems.

Mit dem Ausbau der Nationalstrasse ergeben sich aber auch Chancen für die Agglomeration Schaffhausen. Ein Grossteil des Verkehrsaufkommens in der Agglomeration soll 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 städtischen 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. Das Ausführungsprojekt liegt seit 2023 auflagebereit vor. Die Interessen von Kanton und Stadt Schaffhausen sind bestmöglich eingeflossen. In der nächsten Projektphase des Detailprojekts wird sich der Regierungsrat weiterhin im Rahmen des Handlungsspielraums für die übergeordneten öffentlichen Interessen einsetzen.

Das Bundesparlament hat am 29. September 2023 dem Kredit für den Ausbauschritt 2023 des «Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen» zugestimmt. Der Nationalstrassenausbau in Schaffhausen ist eines von insgesamt sechs Nationalstrassenprojekten des Ausbauschritts 2023. Gegen diesen Bundesbeschluss wurde das Referendum ergriffen. Am 24. November 2024 findet die Volksabstimmung dazu statt.

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. Der Regierungsrat setzt sich deshalb mit grosser Überzeugung für das Nationalstrassenprojekt in Schaffhausen ein und empfiehlt den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern, am 24. November 2024 dem Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen zuzustimmen.

In seiner Ansprache am 25. Oktober 2024, anlässlich der Schaffhauser Herbstmesse, hat es auch Bundesrat Albert Rösti in aller Deutlichkeit gesagt: "Wird der Ausbauschritt 2023 abgelehnt, wird es keine zweite Röhre Fäsenstaubtunnel geben, stattdessen wird ein Sicherheitsstollen gebaut, welcher dann für 20-30 Jahre Bestand haben wird."

Vor diesem Hintergrund lassen sich die Fragen wie folgt beantworten:

1. *Welche Bedeutung misst der Regierungsrat einem gut ausgebauten und funktionsfähigen Strassennetz im Ballungsraum Stadt Schaffhausen bei?*

Der Regierungsrat misst einem gut ausgebauten, nachhaltig unterhaltenen sowie stets funktionsfähigen Strassennetz eine äusserst hohe Bedeutung zu.

Ein funktionsfähiges Verkehrssystem ist die Grundvoraussetzung für eine langfristig hohe Wohnqualität auf hohem Niveau und für die Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit unserer Industrie und unseres Gewerbes. Dazu benötigen wir eine langfristig betriebs- und unterhaltsfähige Nationalstrasse, die den Transitverkehr und einen möglichst hohen Anteil des Ziel- und Quellverkehrs und des Binnenverkehrs aufnehmen kann.

2. *Wie gross schätzt der Regierungsrat die Wichtigkeit einer intakten, störungsfrei nutzbaren Verkehrsinfrastruktur in der Region Schaffhausen ein?*
 - a) *dies im Kontext einer wirtschaftlichen Prosperität im Kanton Schaffhausen?*
 - b) *im Zusammenhang mit den Bemühungen um Ansiedlung neuer Firmen, welche Arbeitsplätze und Steuersubstrat generieren?*

Die Infrastruktur ist die Basis für eine hohe volkswirtschaftliche Wertschöpfung und damit den Wohlstand in unserem Land und unserer Region. Die geographische Lage von Schaffhausen direkt an der Landesgrenze zu Deutschland ist besonders für international tätige Industriebetriebe ein sehr bedeutender Standortvorteil. Eine gute Anbindung von Schaffhausen an den Metropolitanraum Zürich über die Nationalstrasse A4 und die Nebenachse Neuhausen am Rheinfall – Bülach – Kloten (Zürich Flughafen) sowie an Deutschland über die Bundesstrasse B34 und die Bundesautobahn A81 ist für Schaffhausen äusserst wichtig. Die gute, überregionale Verkehrsanbindung unterstützt den Kanton in seinen Bemühungen, für die Industrie und das Gewerbe möglichst gute Rahmenbedingungen zu schaffen.

3. *Welche Konsequenzen sind zu gewärtigen, wenn es bei der aktuellen Strassenführung der A4 bei einem Status Quo bleiben würde?*

Der Regierungsrat beurteilt das Unfallrisiko mit Betriebsfolgen auf der im Gegenverkehr betriebenen Nationalstrasse A4 in Schaffhausen als beträchtlich. Bei einem Verzicht auf eine zweite Tunnelröhre wird ein Sicherheitsstollen zum heutigen Fäsenstautunnel gebaut, in den bei einem Unfall oder einem Brand geflüchtet werden kann. Damit würde die Eintretenswahrscheinlichkeit von schweren Unfällen mit Betriebsunterbrüchen und der daraus resultierende Ausweichverkehr auf das städtische Strassennetz nicht reduziert, einzig die Auswirkungen von Unfällen oder eines Brandes würden gemindert. Dabei ist zu beachten, dass sich die Anzahl Unfälle

pro Jahr im Abschnitt Schaffhausen Süd - Herblingen in den letzten Jahren fast verdoppelt hat. Im 2018/2019 und 2022/2023 haben die Unfälle sprunghaft zugenommen auf ca. 25-30 Unfälle pro Jahr, Tendenz steigend. Diese sprunghafte Zunahme ist auf die Erreichung der Kapazitätsgrenze im Fäsenstaubtunnel während der Spitzenverkehrszeiten zurückzuführen.

Weiter müsste der Verkehr auf der Nationalstrasse bei der zwangsläufig anstehenden Sanierung des bestehenden Fäsenstaubtunnels auf das untergeordnete Strassennetz abgeleitet werden. Die tiefgründige Sanierung einer korrodierten Betonstruktur ist aufwändig und zeitintensiv. Sie dauert mindestens zwei bis drei Jahre und kann nicht unter Betrieb erfolgen. Nur der Vierspurausbau der Nationalstrasse ermöglicht eine Sanierung unter Betrieb der Nationalstrasse, indem der Verkehr über die zweite Tunnelröhre abgewickelt werden kann.

Weil die Kapazitätsgrenze der Nationalstrasse auf der Stadtdurchfahrt erreicht ist, wird der Binnen- und Ziel-Quellevkehr in den kommenden Jahren deshalb vermehrt auf das nachgelagerte Strassennetz ausweichen. Zudem ist mit dem prognostizierten Bevölkerungswachstum in der Agglomeration Schaffhausen mit Mehrverkehr zu rechnen. Diese Überlagerung von Ausweichverkehr von der Nationalstrasse und induziertem Mehrverkehr aus der Agglomeration führt zu einer Mehrbelastung des städtischen Kantonsstrassennetzes. Der öffentliche Verkehr (öV) sowie der Fuss- und Veloverkehr (FVV) werden dabei behindert und die Umweltemissionen im städtischen Raum nehmen zu. Die Verkehrsmodellierungen von Bund und Kanton zeigen diese mittel- bis langfristige Mehrbelastung des städtischen Strassennetzes ohne Nationalstrassenausbau auf. Mit dem geplanten Nationalstrassenausbau werden die städtischen Parallelachsen zur Nationalstrasse hingegen massgeblich entlastet, was wiederum Spielraum für die Förderung des öV und des FVV gibt. Dem grossen Nutzen für die allermeisten Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Schaffhausen steht ein verträglicher, zu erwartender Mehrverkehr auf einzelnen Strassenzügen gegenüber.

4. Gemäss Äusserungen der Kritiker des ASTRA-Projekts torpediere der Bericht der Firma Basler & Hofmann das bestehende Projekt. Es sollen dort gar Statements bestehen, welche dem Bundesamt für Strassen Planungsmängel unterstellen. Wie stellt sich der Regierungsrat zu diesem Bericht und den darin geäusserten Vorwürfen?

Die im Bericht der beiden Zürcher Planungsbüros aufgeworfenen Anpassungen der Projektkonzeption (Module 6 und 7) würden zu erheblichen Nachteilen für Bevölkerung, Industrie und Gewerbe führen bzw. sind nicht machbar. Das vom Bund erarbeitete Nationalstrassenprojekt wurde in allen Projektphasen unter Erwägung eines breiten Variantenfächers und unter Mitwirkung der kantonalen und städtischen Behörden sorgfältig entwickelt. Das vorliegende, ausgereifte Ausführungsprojekt ist nur als Ganzes umsetzbar und funktionsfähig. Die Realisierung nur eines

Teilabschnitts oder das Weglassen eines Anschlusses ist nicht möglich. Für den Regierungsrat ist nicht verständlich und nicht nachvollziehbar, weshalb die Planungsbüros Basler & Hofmann und Van de Wetering einen Handlungsspielraum suggerieren, der gar nicht gegeben ist. Durch die Veröffentlichung dieses Berichts wurde die Bevölkerung verunsichert.

Der Bericht zeigt aber auch Handlungsfelder auf, bei denen es einen gewissen Spielraum gibt. So werden in der anstehenden Projektphase u.a. die Gestaltung der Bauwerke und die Bauabläufe weiter konkretisiert. Die Stadt Schaffhausen trägt zudem die Planungshoheit bei den flankierenden Massnahmen. Mit der Aufwertung des Strassenraums können Kanton und Stadt die Mobilität und den städtischen Strassenraum beeinflussen. Bund und Kanton unterstützen die flankierenden Massnahmen und werden die Stadt Schaffhausen in der Umsetzung angemessen unterstützen.

5. *Zu Handen von wem ist dieser Bericht ausgestellt und kann dieser der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden?*

Der Bericht der Planungsbüros Basler & Hofmann und Van de Wetering wurde vom Stadtrat Schaffhausen in Auftrag gegeben. Der Kanton hat sich nicht an den Kosten beteiligt. Der Stadtrat Schaffhausen hat den Bericht auf der Website der Stadt Schaffhausen aufgeschaltet. Er ist unter www.stadt-schaffhausen.ch/_docn/5274301/Astra_PI%C3%A4ne_N4_Expertise.pdf abrufbar.

6. *War der Regierungsrat in die Erarbeitung des Berichtes involviert und teilt er die kritische Haltung der Berichtsverfasser bzw. des Stadtrates?*

Tiefbau Schaffhausen wurde bei den Zwischenbesprechungen miteinbezogen und hat sich zu den Überlegungen der Planungsbüros und der Stadtplanung fachlich geäußert. Zudem hat Tiefbau Schaffhausen vor der Verabschiedung des Berichts dem Stadtrat auf Anfrage hin eine fachliche Stellungnahme abgegeben. Anfang Juli 2024 wurde der Bericht anlässlich einer Begleitkommissionssitzung zwischen dem Bundesamt für Strassen, dem Baudepartement und dem städtischen Baureferat besprochen und der Handlungsspielraum aufgezeigt. Der Regierungsrat war nicht in die Erarbeitung des Berichtes involviert und ist weiterhin von der Sinnhaftigkeit des Nationalstrassenprojektes überzeugt. Dementsprechend teilt der Regierungsrat die kritische Haltung nicht und lehnt insbesondere die im Expertenbericht vorgeschlagenen und dem ASTRA vom Stadtrat zur Prüfung beantragten Varianten 1A (Verzicht Anschluss Mutzentäli) und Variante 2 (Verzicht auf 4-Spur-Ausbau ab Anschluss Nord bis Herblingen, Doppelstock-Galerie und Anschluss Mutzentäli) im Modul 6 und 7, als nicht funktionsfähig ab.

7. Ist denkbar, dass sich dazu auch das ASTRA selbst äussert?

Das Bundesamt für Strassen hat am 16. September 2024 eine Kurzreplik zum Bericht «Engpassbeseitigung Autobahn N04 Schaffhausen, Expertise mit Handlungsoptionen» auf der Webseite www.faesentraubtunnel.ch (Media und Downloads) veröffentlicht.

Einleitend schreibt das ASTRA: "Mit dem Projekt «Engpassbeseitigung Schaffhausen» kommt das Bundesamt für Strassen ASTRA seinem Auftrag zur Behebung des verkehrlichen Engpasses in Schaffhausen nach, der ihm vom Bundesrat und den eidgenössischen Räten erteilt wurde. Das ASTRA plant das Projekt seit Jahren in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden von Kanton und Stadt Schaffhausen. So entstand bereits der Inhalt des durch den Bundesrat am 8. Dezember 2017 genehmigten Generellen Projekts, auf dessen Grundlage das derzeit in Erarbeitung befindliche Ausführungsprojekt basiert, in enger föderalistischer Zusammenarbeit. Vor der Verabschiedung des Generellen Projekts wurden auch die städtischen Behörden zur Stellungnahme eingeladen. Dabei zeigten sie sich dem Projekt gegenüber aufgeschlossen und stimmten einer weiterführenden Planung (Phase Ausführungsprojekt mit anschließender Auflage) auf den beschlossenen Grundlagen zu.

Die Verbesserungsmassnahmen aus dem Expertenbericht stellen das Projekt in seiner Gesamtheit in Frage. Die grundsätzliche Ablehnung des gemeinsam erarbeiteten Generellen Projekts durch die Stadt Schaffhausen widerspricht sowohl dem Entscheid des Bundesrates als auch dem Auftrag der eidgenössischen Räte, welche die Problematik des künftigen Engpasses auf der A4 in Schaffhausen gelöst haben wollen."

Schaffhausen, 29. Oktober 2024

DER STAATSSCHREIBER



Dr. Stefan Bilger