

T +41 52 632 71 11
F +41 52 632 72 00
staatskanzlei@sh.ch

Regierungsrat

IG Fäsenstaub
Ulmenstrasse 18
8200 Schaffhausen

Schaffhausen, 12. Dezember 2023

Beantwortung der Petition «für ein besseres Fäsenstaub-Projekt»

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 27. Oktober haben Sie beim Regierungsrat eine Petition für ein besseres Fäsenstaub-Projekt eingereicht. In Ihrer Petition heisst es: *«Der Ausbau der A4 zwischen Schaffhausen-Süd und Herblingen in der aktuell geplanten Variante führt in mehreren Quartieren und rund um die Altstadt zu massiv mehr Autoverkehr und Lärm, belastet während der Bauzeit Wohnquartiere sehr stark mit Lärm und die Strassen mit unnötigem Schwerverkehr und bringt im Abschnitt SH-Nord – Herblingen bei hohen Kosten kaum Nutzen. Mit dieser Petition fordern wir Sie auf, sich für die Interessen der Bewohnerinnen und Bewohner sowie der betroffenen Stadtquartiere einzusetzen».*

Die Nationalstrasse A4 mit dem Zollübergang in Thayngen-Bietingen verbindet die Wirtschaftsräume Stuttgart und Zürich. Der Abschnitt zwischen den Anschlüssen Schaffhausen-Süd und Herblingen ist verkehrlich sehr stark belastet und als Engpass im Nationalstrassennetz ausgewiesen. Im Fäsenstaubtunnel sind es gegen 35'000 Fahrzeuge, welche den nicht richtungsgetrenten Tunnel täglich durchqueren und zwischen dem Anschluss Schaffhausen Nord und dem Mutzentäli verkehren rund 28'000 Fahrzeuge pro Tag. Die Verkehrszahlen sind für einen Tunnel und eine Galerie im Gegenverkehr äusserst hoch (im Vergleich: Gotthardtunnel ca. halbes Verkehrsvolumen). Das Risiko von länger andauernden Unterbrüchen z.B. bei einem Unfall mit Brandfolge ist nicht zu unterschätzen. Wir kennen alle die Auswirkungen in der Stadt Schaffhausen. Der Verkehr bricht bei einem Unterbruch der Hauptverkehrsachse innert Minuten zusammen.

Und nicht zuletzt wird der bestehende Fäsenstautunnel 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 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, 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, Fulachstrasse und Ebnetstrasse nach Herblingen sind entsprechende flankierende Massnahmen geplant. Zusammen mit den Projekten der Agglomerationsprogramme bilden sie ein Paket, das sich positiv auf den Modalsplit 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 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 Herblingen sowie den Agglomerationsprogrammen stellen wir heute die Weichen für die Verkehrsinfrastruktur von morgen. Der vom Bundesrat und der Bundesversammlung geplante Nationalstrassenausbau in Schaffhausen ist unabdingbar und verdient unsere volle Unterstützung.

Zu den in Ihrer Petition aufgeführten Forderungen nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Verkehrliche Auswirkungen des Projekts

Die verkehrlichen Auswirkungen des Nationalstrassenprojekts wurden mit Verkehrsmodellierungen vertieft untersucht. Das Nationalstrassenprojekt wirkt sich insgesamt positiv auf die Belastung des Strassennetzes auf dem Stadtgebiet und in der Agglomeration aus. Nur mit einer langfristig ausreichenden Kapazität der Nationalstrasse kann der Verkehr gezielt auf diese gelenkt und so das untergeordnete Strassennetz vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden. Die Modellierungen zeigen, dass mit dem Nationalstrassenausbau der motorisierte Individualverkehr auf dem städtischen Strassennetz trotz prognostiziertem Bevölkerungswachstum auf dem heutigen Niveau stabilisiert werden kann. Ohne Nationalstrassenausbau fehlt hingegen die Kapazität, um den Binnenverkehr und Ziel-Quellverkehr aufzunehmen; es entsteht ein relevanter Ausweichverkehr auf dem städtischen Strassennetz.

2. Veränderung der Nationalstrassenanschlüsse

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. 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 Gemsgasse, die das Kantonsspital an die Nationalstrassen anbindet, wird zugunsten der Hochstrasse mehrbelastet.

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 wird nicht behindert.

Im Rahmen der vorhergehenden und der aktuellen Projektphase wurden vertiefte Variantenprüfungen durchgeführt. Der von der IG Fäsenstaub angestrebte Verzicht auf den Ausbau zwischen Schaffhausen–Nord und Herblingen ist nicht machbar. Diese Variante würde auf der Stammachse Richtung Norden zu einem Abbau von zwei Spuren auf eine führen, was zu gefährlichen Spurwechseln und Rückstauungen im Tunnel führen würde. Dies ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht verantwortbar und würde zu einem Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz führen.

3. Zwischenangriff Mühlental und Materialbewirtschaftung

Im Vorderen Mühlental ist aufgrund der geringen Überdeckung der Tunnelbau über einen kurzen Abschnitt von rund 60 Metern im Tagbauverfahren notwendig. Zudem ist ein Vortrieb vom Mühlental aus in Richtung Süden geplant, um die Gesamtbauzeit zu reduzieren und die Wiederverwendung des Ausbruchmaterials zu maximieren. Auf diesen Vortrieb (Zwischenangriff) könnte

grundsätzlich verzichtet werden, was sich auf die Bauzeit im Vorderen Mühlental zwar positiv auswirken würde. Die Gesamtbauzeit würde sich hingegen verlängern. Die Direktion des Bundesamts für Strassen, der Regierungsrat und der Stadtrat haben Ende August gemeinsam entschieden, die Vor- und Nachteile sowie die Kostenfolge eines Verzichts auf diesen Zwischenanriff nochmals sorgfältig abzuwägen.

Das Materialbewirtschaftungskonzept sieht eine maximale Wiederverwendung des Ausbruchmaterials innerhalb des Projektperimeters vor. Insgesamt werden rund 70 Prozent des Ausbruchmaterials wiederverwendet. Die Umweltauswirkungen der Materialbewirtschaftung werden minimiert. Der Abtransport des Ausbruchmaterials über die Bahn wurde geprüft und verworfen. Die Wiederverwendungsquote des Ausbruchmaterials würde dadurch reduziert und das Ausbruchmaterial müsste über grössere Distanzen abtransportiert werden. Der Anteil des zugeführten Baumaterials nähme entsprechend zu. Das Materialbewirtschaftungskonzept sieht vor, die Materialflüsse soweit möglich über den Nationalstrassenperimeter abzuwickeln. Lastwagenfahrten über das Stadtzentrum sind nicht vorgesehen.

4. *Lärmschutz*

Die Grenzwerte der Lärmschutzverordnung werden mit dem Nationalstrassenprojekt eingehalten. Im Abschnitt zwischen Schaffhausen–Nord und Herblingen ist eine Erhöhung der Lärmschutzwände unumgänglich. Zu erwähnen ist, dass aufgrund heutiger gesetzlicher Vorgaben auch ohne Nationalstrassenausbau zusätzliche Lärmschutzmassnahmen an der Nationalstrasse nötig wären. Zudem nähmen die Lärmemissionen ohne Nationalstrassenausbau auf dem untergeordneten Strassennetz aufgrund des Ausweichverkehrs zu.

5. *Flankierende Massnahmen*

Die flankierenden Massnahmen auf den städtischen Kantonsstrassen sind ein integraler Bestandteil des Nationalstrassenprojekts und werden darauf abgestimmt. Die Bachstrasse wird im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation bereits vorgängig aufgewertet. Im Rahmen der Ausarbeitung des Detailprojekts (Nationalstrasse) und der Bauprojekte der betroffenen städtischen Kantonsstrassen werden die Möglichkeiten der zeitlichen Umsetzung – vorgezogene, parallele oder nachgelagerte Massnahmen – geprüft und festgelegt.

6. *Verfahren*

Die Planungs- und Bewilligungsverfahren von Nationalstrassen sind auf Bundesebene im Nationalstrassengesetz und in der Nationalstrassenverordnung geregelt. Das Bundesamt für Strassen hat sich an die Verfahrensvorgaben zu halten. 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 werden aufeinander abgestimmt.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und verweisen für weitere Informationen auf die Webseite www.faesenstaubtunnel.ch.



Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "D. Tamagni".

Dino Tamagni

Der Staatsschreiber:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Bilger".

Dr. Stefan Bilger