



Kurzreplik zum Bericht «Engpassbeseitigung Autobahn N04 Schaffhausen, Expertise mit Handlungsoptionen»

Am Montag, 9. September, veröffentlichte der Stadtrat Schaffhausen den Bericht «Engpassbeseitigung Autobahn N04, Expertise mit Handlungsoptionen». Die vorliegende Replik beinhaltet eine erste vorläufige Stellungnahme zu den zentralen Punkten und Anträgen, die der Stadtrat im Bericht an das ASTRA richtet, und wurde auf der Projektwebseite «faesenstaubtunnel.ch» am 16. September veröffentlicht.

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.

1. Gesamtfazit

«Der einseitige Fokus auf dem Verkehr und dem Verkehrswachstum des MIV ist frappant.»

Die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes erfolgt über das strategische Entwicklungsprogramm (STEP), das alle vier Jahre an die aktuellen Rahmenbedingungen angepasst wird. Bestehende oder sich abzeichnende Engpässe werden schweizweit analysiert und den Ausbausritten zugeteilt. Diese Analysen der Verkehrszahlen haben gezeigt, dass der Ausbau des Abschnitts Schaffhausen Süd – Herblingen zweckmässig ist und dessen Priorisierung sogar erhöht werden musste, da sich die Verkehrszahlen auf der A4 noch stärker entwickelt haben, als vor rund 20 Jahren angenommen. Damit sich der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr in der Region positiv entwickeln können, benötigt es eine leistungsstarke Nationalstrasse, die den motorisierten Güter- und Personenverkehr langfristig aufnehmen kann, damit er nicht auf das untergeordnete Strassennetz ausweicht.

Darüber hinaus werden der Velo- und Fussverkehr im Projekt auch aktiv gefördert. Im Rahmen der flankierenden Massnahmen werden durch die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit, die Umgestaltung der Fahrbahnen und die Aufwertungsmassnahmen attraktivere Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen. Grossräumig ist angedacht, bestehende Lücken im städtischen Velowegnetz zu schliessen und neue Verbindungen zu schaffen. Im Herblingertal beispielsweise wird die Veloinfrastruktur deutlich ausgebaut. Sowohl quer zur Nationalstrasse (zwischen Ebnetstrasse und Falkeneggkreisel) als auch parallel (zwischen Krebsbachstrasse und Ernst-Hombergerstrasse) entstehen attraktive Fuss- und Velowege.

«Die Varianten mit einem reduzierten Strassenausbau stellen einen grossen Mehrwert für die Stadtentwicklung dar.»

Das ASTRA hat mögliche Projektvarianten sorgfältig geprüft, insbesondere auch eine Variante, die sich auf die zweite Fäsenstaub-Tunnelröhre beschränkt. Mit der zweiten Tunnelröhre durch den Fäsenstaub alleine werden die Probleme nicht gelöst. Nur mit durchgehend richtungsgetrennten Fahrbahnen werden die angestrebten Ziele des Projekts (Entlastung der Stadt und Erhöhung der Verkehrssicherheit)



erreicht. Die Verbesserung der Sicherheit betrifft dabei nicht nur den Fäsenstaubtunnel, sondern auch die Galerie Schönenberg. Gemäss der Weisung «Sicherheitsanforderungen an Tunnel im Nationalstrassennetz» des ASTRA sind zwei Tunnelröhren mit richtungsgetrenntem Verkehr notwendig, wenn das prognostizierte Verkehrsaufkommen mehr als 10'000 Fahrzeuge pro Tag und Fahrstreifen beträgt. Für die Galerie Schönenberg gilt diese Regelung ebenfalls. Ausserdem wären weiterhin Umleitungen durch das Stadtgebiet nötig, etwa bei Unterhaltsarbeiten in der Galerie Schönenberg.

Würde entgegen des klar formulierten Auftrags des Bundesparlaments und des Bundesrats zudem lediglich die 2. Röhre des Fäsenstaubtunnels erstellt, so wäre einerseits die Leistungsfähigkeit der A4 zwischen Schaffhausen-Nord und Mutzentäli – vor allem in Richtung Thayngen – ungenügend. Andererseits würden für den nachfolgenden Verkehr gefährliche Rückstauungen im Tunnel resultieren. Eine Entlastung der Altstadt kann nur dann erfolgen, wenn der Verkehr auf der Nationalstrasse mit genügender Leistungsfähigkeit abgewickelt wird und der Ziel- und Quellverkehr damit nicht auf das nachgelagerte Verkehrsnetz ausweichen muss. Dafür werden zwei Fahrstreifen pro Richtung und entsprechend die Umgestaltung der Anschlüsse Schaffhausen-Nord und Mutzentäli benötigt. Letzterer hat den zusätzlichen Vorteil, dass das Entwicklungsgebiet Herblingertal eine bessere Anbindung erhält.

2. Zwischenangriff Mühlental

«Die Emissionen im Mühlental könnten stark reduziert werden, indem der Tunnel stärker als geplant von Süden her gebohrt wird. Mit dieser Variante verkürzen sich die Bauarbeiten im Mühlental um etwa zwei Jahre, und die Variante ist günstiger.»

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. Würde auf diesen Vortrieb (Zwischenangriff) verzichtet werden, würde sich dies zwar positiv auf die Bauzeit im Vorderen Mühlental auswirken, die Gesamtbauzeit und ihre generellen Auswirkungen auf die Region würden sich hingegen verlängern.

Das Materialbewirtschaftungskonzept sieht eine maximale Wiederverwendung des Ausbruchmaterials innerhalb des Projektperimeters vor, beispielsweise für Aufschüttungen oder Betonherstellung. Insgesamt werden rund 70 Prozent des Ausbruchmaterials wiederverwendet. Mit der «Alternative verstärkter Süd-vortrieb» nimmt der Wiederverwendungsgrad ab, gleichzeitig nehmen Umweltemissionen und der Aufwand für Logistikflüsse und Zwischendeponien zu, was zugleich zu erheblichen Mehrkosten führt.

Die Variante mit stärkerem Süd-vortrieb würde mit der Verlängerung der Gesamtbauzeit, des niedrigeren Wiederverwendungsgrads des Ausbruchmaterials, der Umverteilung von Umweltemissionen und des höheren Aufwands für Logistikflüsse und Zwischendeponien sowie der erheblichen Mehrkosten viele unerwünschte Nebeneffekte mit sich bringen.

3. Autobahnanschluss Mutzentäli

«Der Autobahnanschluss Mutzentäli stellt eine grosse stadträumliche Zäsur dar.»

Der Anschluss Mutzentäli ist notwendig, um das städtische Kantonsstrassennetz langfristig vom Verkehr zu entlasten. Für die Stadtentwicklung erachtet das ASTRA den Anschluss nicht als störend; für die Industrie und das Gewerbe im Gebiet ist er sogar eine grosse Chance. Der Anschluss bindet das verkehrsintensive Gewerbe- und Industriegebiet mit zunehmendem Dienstleistungsangebot im Ebnat sowie das sich in Entwicklung befindende südliche Herblingertal an und entlastet damit den Anschluss Herblingen sowie die städtischen Parallelachsen zur Nationalstrasse, was letztlich auch den Langsamverkehr auf diesen Strassen aufwertet.

«Die neue Veloverbindung weist viele Mängel auf.»

Das ASTRA hat die kantonalen und städtischen Fachstellen eng in die Ausarbeitung der Veloführung miteinbezogen. Die Velonetzplanungen von Kanton und Stadt sind auf das Nationalstrassenprojekt



abgestimmt. Die vorgeschlagene Veloführung weist gegenüber der heutigen Situation über die Äussere Fulachstrasse, den Falkeneckkreisel und die Ebnetstrasse grosse Vorteile auf. Es gibt geringe, normkonforme Steigungen, die zudem von Fachstellen als unproblematisch beurteilt werden. Insgesamt unterstützt das Nationalstrassenprojekt mit seinem gleichzeitigen Ausbau der Veloinfrastruktur die Bestrebungen der Agglomeration Schaffhausen, den Modalsplit auf dem untergeordneten Strassennetz zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu beeinflussen.

4. Flankierende Massnahmen

«Es wurde kein Konzept zu den Verkehrsmengen und deren Bewirtschaftung erstellt.»

Auf nationaler Ebene wird das nationale Verkehrsmodell für Verkehrsprognosen angewandt. Dieses wiederum basiert auf den Szenarien der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung in der Schweiz. Die Beurteilung des Nationalstrassenengpasses (Streckenabschnitte und Anschlüsse) erfolgt auf Bundesebene auf Basis des nationalen Verkehrsmodells.

Beim Ausführungsprojekt in Schaffhausen wurde in Ergänzung das kantonale Verkehrsmodell angewandt, um die Auswirkungen des Nationalstrassenausbaus auf das untergeordnete Strassennetz besser beurteilen zu können. Das kantonale Verkehrsmodell mit dem Modellzentrum Schaffhausen teilt die Kernagglomeration in feinmaschige, räumliche Zonen auf. So können lokale Entwicklungen wie z.B. Arbeitsplatzzunahmen sowie die Auswirkungen von Netzveränderungen besser berücksichtigt und beurteilt werden. Für die vorliegenden Simulationen zum Nationalstrassenprojekt wurden die Entwicklungsdaten (Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen) in den einzelnen Zonen von der Stadtplanung ermittelt.

«Mit acht Massnahmen kann die Situation für den Langsamverkehr verbessert werden. U.a. gibt es beim Falkeneck-Kreisel grosses Optimierungspotenzial.»

Neben dem Generellen Projekt wurden die flankierenden Massnahmen von ASTRA, Kanton und Stadt in jahrelanger Zusammenarbeit gemeinsam ausgearbeitet. Die Weiterentwicklung und allfällige Optimierung der flankierenden Massnahmen liegt in der Verantwortung der Stadt und wird in der nächsten Projektphase geprüft.

5. Umweltverträglichkeit

«Der UVB liegt der Stadt nicht als Ganzes vor; konkrete Massnahmen für den Umweltschutz sind keine zu finden.»

Die Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen wurden in jahrelanger, enger Zusammenarbeit mit den städtischen Fachstellen entwickelt und festgelegt. Sie sind der Stadt bekannt.

Der Stadt wurden weiter der landschaftspflegerische Begleitplan mitsamt zugehörigem Erläuterungsbericht abgegeben, sowie die Schlussfolgerungen aus dem Umweltverträglichkeitsbericht, bestehend aus der Beurteilung pro Umweltbereich, Angaben über verbleibende Belastungen sowie der Gesamtbeurteilung.



6. Qualität der Gestaltung

«Das ASTRA plant ohne Architekturbüro. Ein solches sollte für eine sorgfältige Gestaltung der Tunnelportale, Technikzentralen und Kunstbauten beigezogen werden.»

Die vom ASTRA ausgewählten Ingenieurbüros verfügen über die Fähigkeit, Infrastrukturbauten im gestalterischen Ausdruck sorgfältig zu konzipieren. Zudem wurde das Planungsteam bewusst über die gesamte Planungsphase durch einen Spezialisten für Landschaftsarchitektur und Städtebau ergänzt. Die definitive und detaillierte Ausgestaltung der Tunnelportale, Technikzentralen und Kunstbauten ist Aufgabe der nächsten Projektphase (Detailprojekt). Ziel ist es, die neuen Bauwerke so zu gestalten, dass die räumliche Wirkung möglichst dezent oder sogar positiv wahrgenommen wird.

Fazit

Zusammenfassend wird festgehalten, dass das Projekt zur Engpassbeseitigung Schaffhausen im Auftrag der eidgenössischen Räte und des Bundesrats durch das Bundesamt für Strassen ASTRA ausgeführt wird. Das Amt hat in jahrelanger Zusammenarbeit mit Kanton und Stadt Schaffhausen sowohl das Generelle Projekt als auch das darauf basierende Ausführungsprojekt erarbeitet, wobei sämtliche kantonalen und kommunalen Interessen in die Projektierung eingeflossen sind und umgesetzt wurden. Das ASTRA setzt weiterhin auf eine enge Zusammenarbeit mit allen Projektbeteiligten, weist gleichzeitig aber auch auf die Verbindlichkeit gemeinsam beschlossener Entscheide hin.