



Regierungsrat Schaffhausen  
Regierungsgebäude  
Beckenstube 7  
8200 Schaffhausen

Schaffhausen, 16. November 2022

## Kleine Anfrage 2022/42

### Verkehrszahlen und Flankierende Massnahmen

Sehr geehrte Dame und Herren Regierungsräte

Der Bundesrat plant, die zweite Fäsenstaubröhre in den „STEP 2030“ des Nationalstrassenbauprogramms aufzunehmen. Die Kantonsregierung geht sogar noch weiter und will einen vierspurigen Ausbau bis Thayngen erreichen, um die Schweiz im Kanton Schaffhausen ans deutsche Autobahnnetz anzuschliessen.

In diesem Zusammenhang stellen sich mir folgende Fragen:

1. Wie setzt sich der Verkehr im Fäsenstaub nach den aktuellsten Zahlen des Astra zusammen? Wie gross ist der Anteil des Transitverkehrs, wie hoch der des Binnen-, Ziel- und Quellverkehrs?
2. Kennt der Regierungsrat die „Verkehrsstudie Hoahrhein-Bodensee<sup>1</sup>“ des Landes Baden-Württemberg vom Mai 2022? Angenommen, die heute zweispurige Strecke Schaffhausen-Thayngen würde auf vier Spuren erweitert: Was für einen Schluss für die Entwicklung des grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehrs zieht der Regierungsrat aus dieser Studie?
3. Ist der Regierungsrat der Ansicht, dass angesichts der Klimakatastrophe und der zwingenden Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, bis hin zur Erreichung des Netto-Null-Zieles weitere Ausbauten der Strasseninfrastruktur noch statthaft sind?
4. Wie präsentieren sich die Kosten der „Engpassbeseitigung A4 Schaffhausen-Süd – Herblingen“ mittels zweiter Röhre im Vergleich zur Erstellung eines Sicherheitsstollens für den bestehenden Fäsenstaubtunnel?
5. Verzichten wir auf den Bau einer zweiten Fäsenstaubröhre, bleibt die Achse Bachstrasse/Fulachstrasse weiterhin Ausweichroute für den Fall einer Sperrung des bestehenden Tunnels. Welche Umgestaltung der Bachstrasse resp. Fulachstrasse wäre unter diesen Umständen wegen zwingender Vorschriften des Bundesrechts absolut undenkbar (Tempo 30/ Aufhebung der Einspurstreifen Repfergasse resp. Schlagbaumstrasse / durchgängige Reduktion auf je ein Fahrstreifen pro Richtung)?
6. Flankierende Massnahmen sind im Zusammenhang mit dem Kapazitätsausbau auf der Stadtdurchfahrt in aller Munde. In welcher Grössenordnung (in % des Projektbudgets und Millionen Franken) könnte eine allfällige Bundesbeteiligung ausfallen? Und welche Eigenschaften müssen Projekte erfüllen um als flankierende Massnahme mit Bundesfinanzierung eingestuft zu werden? Würde sich der Bund bspw. an einer durchgehenden, vom motorisierten Verkehr getrennten, Veloroute Rheinuferstrasse-Herblingen oder Ähnlichem beteiligen?

Danke für die Beantwortung und freundliche Grüsse

Hannes Knapp

<sup>1</sup> [https://rp.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/RP-Internet/Freiburg/Abteilung\\_4/Verkehrsstudie\\_Hoahrhein-Bodensee.pdf](https://rp.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/RP-Internet/Freiburg/Abteilung_4/Verkehrsstudie_Hoahrhein-Bodensee.pdf)  
abgerufen am 31.10.2022.