

Beschluss vom 27. Juni 2023

**Kleine Anfrage 2023/12**

**betreffend Haltung der Regierung zum Ausbau des Nationalstrassenabschnitts Schaffhausen - Thayngen und Eindämmung des Schleichverkehrs durch Thayngen**

In einer Kleinen Anfrage vom 8. Mai 2023 stellt Kantonsrat Tim Bucher verschiedene Fragen zu einem möglichen zukünftigen Ausbau der Nationalstrasse A4 zwischen Schaffhausen und Thayngen und zum Schleichverkehr durch Thayngen.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

Per 1. Januar 2020 wurde der neue Netzbeschluss (NEB) des Nationalstrassennetzes umgesetzt. Die frühere Kantonsstrasse J15 zwischen Herblingen und Thayngen wurde damit zur Nationalstrasse A4 und der ehemalige Nationalstrassenast zwischen Schweizersbild Nord und dem Grenzübergang Bargaen neu zur Kantonsstrasse H4. Mit diesem Abtausch liegt die internationale Verkehrsachse A81 (D) und A4 (CH) zwischen Stuttgart und Zürich nun - übereinstimmend mit der Verkehrsnachfrage - in der Verantwortung der Bundesrepublik Deutschland bzw. der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Der Kanton Schaffhausen verfolgt seit Jahren das Ziel, den Verkehr weitest möglich auf der Hauptachse Nord - Süd, d.h. auf der Nationalstrasse A4 zu kanalisieren. Diese Strategie wird auch von den Nachbarkantonen Zürich und Thurgau mitgetragen. Ein regionaler Umgehungsverkehr über die Nebenachse Ramsen - Hemishofen - Stein am Rhein - Stammertal - Ossingen - Andelfingen bzw. Ramsen - Hemishofen - Basadingen - Trüllikon soll verhindert werden. Auf lokaler Ebene, d.h. in Thayngen, der Stadt Schaffhausen, in Neuhausen am Rheinflall und in den Zürcher Gemeinden Feuerthalen, Flurlingen und Dachsen-Uhwiesen soll der Transitverkehr auf der Nationalstrasse bleiben und zusätzlich der Binnen- und Ziel-Quellverkehr soweit möglich auf die Nationalstrasse gelenkt werden. Diese Kanalisierungsstrategie setzt voraus, dass erstens die Nationalstrasse A4 durchgehend die nötige Kapazität aufweist, um das Verkehrsaufkommen aufnehmen zu können, und zweitens die Verkehrsabwicklung und Zollabfertigung am Grenzübergang in Thayngen-Bietingen effizient abgewickelt werden kann. Widerstände auf der Hauptachse führen zu unerwünschtem regionalen und lokalen Umgehungsverkehr.

In den Jahren 2006-2008 hat der Kanton Schaffhausen - damals noch verantwortlich für die Nationalstrassenplanung - unter Einbindung des Bundes, zusammen mit den zuständigen Behörden in Deutschland, der Nachbarkantone und der betroffenen Gemeinden eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zum Ausbau der Hauptachse zwischen Uhwiesen und Thayngen erarbeitet. Dabei wurde ein breites Variantenstudium zur Linienführung gemacht. Es resultierte die Bestvariante eines durchgängigen Vierspurausbaus entlang der bestehenden Stammachse mit einer zweiten Tunnelröhre am Cholfirst inklusive Rheinübergang, einer zweiten Tunnelröhre am Fäsenstaub inklusive Vierspurausbau bis Herblingen und einem Tunnelausbau zwischen Herblingen und Thayngen u.a. zur Entlastung der Moorlandschaft im Fulachtal. Der Ausbau der Hauptachse wurde in Abhängigkeit der Verkehrsbelastung in Abschnitten priorisiert. Basierend auf der ZMB erarbeitete der Bund - mit dem NFA ab 2008 vollumfänglich für die Nationalstrassen zuständig - in den Folgejahren das Generelle Projekt und das Ausführungsprojekt (aktuell in Abschlussphase) für den prioritären Abschnitt Schaffhausen Süd - Herblingen. Die anderen Abschnitte Uhwiesen - Schaffhausen Süd und Herblingen - Thayngen wurden seitens Bund planerisch nicht mehr weiterbearbeitet. Parallel zum Cholfirsttunnel wird aktuell ein Sicherheitsstollen gebaut (Inbetriebnahme voraussichtlich Ende 2024), der aufwärtskompatibel zu einer zweiten Tunnelröhre in Fahrtrichtung Nord ist.

Im Hinblick auf die Umsetzung des NEB bzw. der Abgabe der damaligen Kantonsstrasse J15 an den Bund wurde im Jahr 2017 die Ausbauvariante der ZMB zwischen Herblingen und Thayngen durch den Kanton (in Zusammenarbeit mit der IVS) überprüft. Die Studie kommt zum Schluss, dass unter Berücksichtigung der Umweltvorgaben, u.a. der Moorschutz und der Wildtierübergang, eine günstigere Variante mit einer Teilnutzung der bestehenden Nationalstrasse in Fahrtrichtung Nord und einer Kurztunnelvariante in Fahrtrichtung Süd realisierbar wäre. Die Ausbaukosten für diesen Abschnitt wurden auf 420 Mio. Franken geschätzt. Die Studie wurde dem Bundesamt für Strassen übergeben. Zudem wurde mit der Abgabe der Strecke Herblingen - Thayngen dem Bund eine Verbesserung der Verkehrssicherheits- und Entwässerungsanlagen der bestehenden Infrastruktur beantragt, da der Ausbaustandard nicht dem Verkehrsaufkommen von heute rund 21'500 Fahrzeugen pro Tag (mit sehr hohem Schwerverkehrsanteil) entspricht.

Der Bundesrat legt dem Bundesparlament alle vier Jahre das «Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen STEP» vor. Der Bund beurteilt das Nationalstrassennetz laufend auf Engpässe und bestimmt die Projekte, die im STEP aufgenommen werden sollen. Innerhalb des Programms werden die Projekte in Prioritätsstufen – sogenannte Realisierungshorizonte – eingeteilt. Es gibt die Realisierungshorizonte 2030, 2040 und weitere Horizonte. Die Projekte im

Horizont 2030 befinden sich in einem fortgeschrittenen Planungsstand. Im Rahmen des Beschlusses über das Vier-Jahresbudget werden auch die dringlichen Engpassbeseitigungsprojekte alle vier Jahre im sogenannten «Ausbauschnitt» durch das Bundesparlament beschlossen.

Der Regierungsrat hat im Jahr 2021 Stellung genommen zum Entwurf des STEP 2024-2027. Für den Regierungsrat liegt die Priorität in Übereinstimmung mit dem Bund auf dem Ausbau des Abschnitts Schaffhausen Süd - Herblingen, der im Ausbauschnitt 2023 enthalten ist. Der Regierungsrat hat zudem beantragt, die Machbarkeit einer Sanierung des Cholfirstunnels unter Betrieb zu prüfen. Falls eine Sanierung unter Betrieb nicht möglich sein sollte, wäre die Priorisierung des Abschnitts Uhwiesen - Schaffhausen Süd zu erhöhen, da eine über Jahre andauernde Schliessung des Cholfirstunnels für die Region Schaffhausen schlicht nicht zumutbar ist. Weiter hat der Regierungsrat dem Bund beantragt, die Strecke zwischen Herblingen und Thayngen inklusive die Grenzzollanlage Thayngen-Bietingen im Hinblick auf die Fortschreibung des STEP NS im Jahr 2027 nochmals umfassend zu überprüfen. Der Regierungsrat hat weiter beantragt, im Abschnitt Herblingen-Thayngen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zur Reduktion der Umweltrisiken und zur Vernetzung des überregionalen Wildtierkorridors anzugehen.

Zusammenfassend hält der Regierungsrat fest, dass die Kapazität der Nationalstrasse A4 durchgehend sichergestellt sein muss, um die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems in der Region Schaffhausen langfristig sicherzustellen. Nur so können die Industrie und das Gewerbe wettbewerbsfähig und die Agglomeration Schaffhausen für die Wohnbevölkerung auf hohem Niveau attraktiv bleiben. Eine funktionierende Nationalstrasse ist zudem Voraussetzung für eine möglichst ökologische, sichere und verträgliche Mobilität in der Agglomeration Schaffhausen. Hier setzen die Massnahmen des Agglomerationsprogramms an. Der Regierungsrat setzt sich für den bedarfsgerechten Ausbau der Nationalstrasse und das Agglomerationsprogramm ein. Diese beiden Bundesprogramme ergänzen sich gegenseitig.

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

1. *Fordert der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen nach wie vor den Vierspurausbau des Nationalstrassenabschnitts Schaffhausen - Thayngen? Falls ja, weshalb ignoriert er dabei a) die ablehnende Haltung und Argumentation von Bundesrat und ASTRA, b) die fehlende Abstimmung mit Deutschland und c) die starken negativen Auswirkungen auf die Natur?*

Der Regierungsrat fordert vom Bund die Sicherstellung der Nationalstrassenkapazität zwischen Uhwiesen und Thayngen sowie eine effiziente Zollanlage am Grenzübergang Thayngen-Bietingen, um ein Ausweichen des Verkehrs auf das untergeordnete Strassennetz zu verhindern. Der Ausbaustandard des Abschnitts Herblingen - Thayngen wird im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms STEP periodisch überprüft. Es ist heute davon auszugehen, dass in den kommenden zwei bis drei Jahrzehnten der Ausbau des Abschnitts Herblingen - Thayngen nicht nötig sein wird und somit der Verkehr auf der bestehenden, zweispurigen Nationalstrasse 2. Klasse abgewickelt wird. Der Regierungsrat fordert deshalb vom Bund Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Umweltrisiken und der ökologischen Vernetzung an der bestehenden Infrastruktur. Dazu laufen zurzeit Abklärungen. Selbstverständlich werden bauliche und betriebliche Massnahmen auf der Nationalstrasse A4 oder an der Grenzzollanlage zwischen den zuständigen Behörden der Schweiz und von Deutschland abgesprochen und koordiniert geplant und umgesetzt. Bei einem allfälligen, zukünftigen Ausbau des Abschnitts werden die Auswirkungen auf die Natur umfassend und gesetzeskonform untersucht.

2. *Mit welchen Massnahmen wird der Schleichverkehr in Thayngen heute entgegengewirkt? Sind diese ausreichend? Wären die bestehenden und geplanten Massnahmen auch nach einem allfälligen Vierspurausbau des Abschnitts Schaffhausen-Thayngen noch ausreichend.*

Der Regierungsrat setzt sich für eine effiziente Zoll- und Verkehrsabwicklung am Grenzübergang Thayngen-Bietingen ein, damit der Ausweichverkehr auf die Nebenübergänge möglichst gering bleibt. Seit Jahren ist ein Ausweichverkehr von Berufspendlern und von der lokalen Bevölkerung über die Kantonsstrasse K744 (Ebringerstrasse) erkennbar. Das Verkehrsaufkommen ist in den letzten Jahren allerdings stabil geblieben und mit knapp 3'000 Fahrzeugen pro Tag für eine Kantonsstrasse relativ gering. Der Regierungsrat erachtet hingegen den Ausweich- bzw. Umleitungsverkehr durch den Ortskern von Thayngen bei einem Unterbruch der A4 zwischen Thayngen und Herblingen als sehr problematisch. Der Kanton wird deshalb den Knoten alte Thayngerstrasse - Schaffhauserstrasse (zwischen Kesslerloch und Wippel) zeitnah umbauen, sodass eine Umleitung über den Anschluss Thayngen Süd (Bibern) möglich wird. Aus Sicht des Regierungsrats sind zum heutigen Zeitpunkt keine weiteren Massnahmen zur Reduktion von Schleichverkehr nötig. Bei einem allfälligen Ausbau der Nationalstrasse zwischen Herblingen und Thayngen werden u.a. die verkehrlichen Auswirkungen auf die Region vertieft untersucht und auch verkehrlich flankierende Massnahmen festgelegt.

3. *Welche Massnahmen wären aus Sicht des Regierungsrates ansonsten geeignet, um den Schleichverkehr in Thayngen einzudämmen?*

Siehe Antwort zur Frage 2.

4. *Ist der Regierungsrat der Meinung, dass ein Vierspurausbau des Abschnitts mit seiner eigenen Klimastrategie (2020) vereinbar wäre, insbesondere mit der Massnahme M04.21 zur Modalsplit-Verlagerung zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs?*

Der Regierungsrat erachtet es als unwahrscheinlich, dass die Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft zukünftig abnehmen werden. Die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems muss langfristig sichergestellt sein. Punktuelle Ausbauten der Strasseninfrastruktur werden auch zukünftig nötig sein, insbesondere in den Agglomerationen, auf die sich das Bevölkerungswachstum konzentriert. Die Dekarbonisierung der Mobilität ist zweifelsohne von hoher Wichtigkeit. Die Fahrzeugflotte wird in den kommenden Jahren sukzessive elektrifiziert und/oder auf Antriebe mit alternativen Brennstoffen umgestellt. Der zusätzliche Strombedarf soll mit dem Zubau von erneuerbarer Energie gedeckt werden. Die Umstellung der Fahrzeugflotte leistet mit der Speicherung von Überschussenergie, vor allem Strom aus Photovoltaikanlagen, einen Beitrag in der Umsetzung der Energiestrategie sowie der Klimastrategie.

Eine funktionierende Nationalstrasse - auch zwischen Thayngen und Herblingen - ist Voraussetzung für eine Modalsplit-Verlagerung vom MIV hin zum öV sowie Fuss- und Veloverkehr (FVV) innerhalb der Agglomeration Schaffhausen. Ein Ausweichverkehr von der Nationalstrasse auf das untergeordnete Strassennetz aufgrund von Kapazitätsengpässen wirkt sich negativ auf die Mobilitätsabwicklung in der Agglomeration Schaffhausen und schränkt den Handlungsspielraum zur Verbesserung der Infrastruktur für Kanton und Gemeinden ein. Der Nationalstrassenausbau ist nötig, um das Ziel einer Modalsplit-Verlagerung zu erreichen.

5. *Entlang der A4 und der Bahn befindet sich ein Flachmoor von nationaler Bedeutung. Schon heute wird das Flachmoor durch Strasse und Bahn in die Teile Moos, Weierwis bzw. Chrebsbach zerschnitten. Welche Auswirkungen hätte eine Verbreiterung der A4 auf das Flachmoor flächenmässig, mikroklimatisch, bezüglich Wasserhaushalt und Schadstoffeintrag?*

Die gesetzlichen Vorgaben u.a. des Umweltschutzgesetzes werden bei Nationalstrassenausbauten eingehalten. Die Auswirkungen eines Ausbaus des Abschnitts Herblingen - Thayngen würden umfassend analysiert und in einem Umweltverträglichkeitsbericht festgehalten. Der Regierungsrat geht davon aus, dass sich ein Ausbau nicht negativ, sondern positiv auf die Umwelt und insbesondere auf das Flachmoor auswirken würde, da der Verkehr zumindest teilweise in einen bergseitigen Tunnel verlegt würde. Eine Variante mit einer Strassenverbreiterung auf vier Spuren beurteilt der Regierungsrat als nicht bewilligungsfähig.

6. *Im Flachmoor gibt es noch eine Restpopulation der Zwergmaus, die gesamtschweizerisch zu den gefährdeten Arten zählt. Wie würde sich eine weitere Habitatreduktion auf die Population dieser seltenen Art auswirken?*

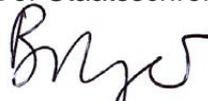
Aktuell ist die genaue Populationsstärke der Zwergmaus im Gebiet nicht bekannt. Eine klare Aussage/Abschätzung über die Auswirkungsstärke auf die Population kann zum jetzigen Zeitpunkt mit dem aktuell verfügbaren Wissen nicht gemacht werden.

7. *Wie kann sichergestellt werden, dass die heute durch die A4 isolierten Teilflächen des Moors so miteinander verbunden werden, dass eine Tierwanderung (Amphibien, Schling- und Ringelnattern sowie Rot- und Schwarzwild) zukünftig ermöglicht wird? Welche Auswirkungen wären bezüglich Tierwanderung durch eine Strassenverbreiterung zu erwarten?*

Der Wildtierwechsel im Fulachtal ist insbesondere durch die Nationalstrasse beeinträchtigt. Im kantonalen Richtplan ist der Korridor als überregionaler Wildtierübergang und als Amphibienwanderungsstelle erfasst. Der Regierungsrat erwartet vom Bund eine zeitnahe Prüfung von baulichen Massnahmen zur Verbesserung der Querung für das Wild, die Amphibien und auch für Kleinsäugetiere. Bauliche Massnahmen sollen in den kommenden Jahren umgesetzt werden.

Schaffhausen, 27. Juni 2023

Der Staatsschreiber:



Dr. Stefan Bilger