

An den  
Grossen Stadtrat  
8200 Schaffhausen

Schaffhausen, 10. Mai 2022

**Kleine Anfrage Stefan Bruderer, «Fäsenstaubtunnel - Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt in der Stadt Schaffhausen (Nr. 11/2022)»**

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Datum vom 16. März 2022 hat Grossstadtrat Stefan Bruderer eine Kleine Anfrage zum zweiten «Fäsenstaubtunnel» und deren Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt in der Stadt Schaffhausen eingereicht.

Die A4 zwischen Uhwiesen und Herblingen wurde 1996 in Betrieb genommen. Mit dieser Inbetriebnahme wurde die Stadtdurchfahrt über die Feuerthalerbrücke, Bachstrasse und Fulachstrasse vom Durchgangsverkehr befreit. Zudem wurde auch ein Teil des städtischen Binnenverkehrs sowie des Ziel- und Quellverkehrs auf die Nationalstrasse verlagert. Die negativen Auswirkungen des Verkehrs wie Lärm- und Luftbelastungen konnten dadurch auf der Stadtdurchfahrt reduziert werden, mit positiven Auswirkungen auf die Lebensqualität und Standortattraktivität von Schaffhausen.

Im «Fäsenstaubtunnel» lag der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) im Jahr 2000 bei rund 21'500 Fahrzeugen. Heute liegt er bei rund 30'000 Fahrzeugen. Der Anteil an Binnen-, Ziel- und Quellverkehr, der über die Nationalstrasse abgewickelt wird, liegt in den Agglomerationen schweizweit bei rund 80 Prozent. In Schaffhausen dürfte dieser Anteil aufgrund der Agglomerationsgrösse etwas tiefer liegen. Während der Abendspitzenstunde (17.00 bis 18.00 Uhr) bilden sich zunehmend stockender Verkehr und Stau, was zu einem Ausweichen auf das untergeordnete Strassennetz führt und die Verkehrssicherheit sowie die Lebensqualität beeinträchtigt. Jährlich kommt es auf der A4 im Stadtgebiet zudem zu über 60 Betriebsunterbrüchen (Voll- oder Teilsperungen der Stadttangente) infolge Unterhaltsarbeiten oder im Ereignisfall. Angesichts der Verkehrszunahme wird die Anzahl unvorhergesehener Beeinträchtigungen tendenziell zunehmen. Bei Betriebsunterbrüchen wird der Verkehr über das Kantonsstrassennetz durch die Stadt geleitet (Bachstrasse, Fulachstrasse). Die Kapazität des städtischen Netzes

ist dabei überschritten. Je nach Tageszeit bildet sich in kürzester Zeit ein durchgängiger Stau auf der Stadtdurchfahrt. Mit dem Projekt «A4 Engpassbeseitigung Schaffhausen Süd – Herblingen» beseitigt der Bund den verkehrlichen Engpass auf der Nationalstrasse.

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

1. *Welche Haltung vertritt der Stadtrat zum geplanten Bauprojekt des zweiten Fäsenstaubtunnels?*

Der Stadtrat unterstützt den Ausbau der A4 Stadtdurchfahrt zwischen den Anschlüssen Schaffhausen Süd und Herblingen mit einem zweiten «Fäsenstaubtunnel» aus den folgenden Gründen:

- Mit einer zweiten Tunnelröhre wird die Verkehrssicherheit auf der Nationalstrasse stark verbessert, da der Verkehr richtungsgetreunt durch die beiden Röhren geführt werden kann.
- Mit dem Bau einer zweiten Tunnelröhre werden die Voraussetzungen geschaffen, um langfristig die bestehende Tunnelröhre sanieren zu können. Eine Sanierung unter Betrieb ist nicht möglich.
- Mit dem Ausbau der Nationalstrasse werden Umleitungen infolge Unterhaltsarbeiten oder im Ereignisfall durch die Stadt vermieden. Dadurch ergeben sich Chancen zur gestalterischen und verkehrlichen Aufwertung der Nord-Süd Achse «Fulachstrasse / Ebnatstrasse – Bachstrasse».
- Mit dem Kapazitätsausbau wird eine Verlagerung des Verkehrs auf das städtische Strassennetz während den Spitzenverkehrszeiten verhindert.
- Negative Auswirkungen des Verkehrs bezüglich Sicherheit, Umwelt und Lärm werden reduziert und damit die Lebensqualität in der Stadt Schaffhausen erhöht.

Damit der Verkehr in der Stadt Schaffhausen langfristig effizient und stadtverträglich abgewickelt werden kann, strebt der Stadtrat wie im Gesamtverkehrskonzept (GVK) 2020 festgehalten eine Veränderung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs (öV) und vor allem des Fuss- und Veloverkehrs an. Der Ausbau der Nationalstrasse mit den flankierenden Massnahmen, das GVK 2020 der Stadt Schaffhausen und die Massnahmen der Agglomerationsprogramme sind aufeinander abgestimmt und ergänzen sich gegenseitig.

2. *Welche Einschränkungen und Auswirkungen sind während der Bauzeit für die Anwohnenden sowie für den Verkehr generell (Strassen, ÖV, Langsamverkehr) auf Stadtgebiet zu erwarten?*

Die Festlegung der Bauphasen wird nach Abschluss des Ausführungsprojekts des Bundesamts für Strassen (ASTRA) im Detailprojekt vertieft. Die Bauabläufe werden dahingehend optimiert, dass die bestehende Achse A4 während der Bauzeit in Betrieb bleibt. Wesentliche Einschränkungen auf das untergeordnete Strassennetz, für den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr sind nicht zu erwarten.

Das Projekt soll gemäss den Planungen des ASTRA in platzsparender und effizienter Bauweise ausgeführt werden, sodass nur wenige zusätzliche Flächen benötigt werden. Eine Umweltbaubegleitung achtet darauf, dass das Projekt mit grösstmöglicher Rücksicht auf Anwohnende sowie Flora und Fauna umgesetzt wird.

3. *Welche Massnahmen erachtet der Stadtrat als sinnvoll, um die negativen Auswirkungen während der Bauzeit abzumildern?*

Siehe Beantwortung der Frage 2.

4. *Welche Auswirkungen hat der Bau des zweiten Fäsenstaubtunnels auf das restliche Strassennetz der Stadt Schaffhausen und den Langsamverkehr? Sind Folgeprojekte und -kosten zu erwarten? Ist allenfalls eine Anpassung des Gesamtverkehrskonzepts notwendig?*

Bei der Ausarbeitung von Nationalstrassenprojekten werden die Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz analysiert und gezielt flankierende Massnahmen festgelegt. Die flankierenden Massnahmen sind Bestandteil des Nationalstrassenprojekts und optimieren dessen Wirkung. Ziel ist, dass der regionale Verkehr zwischen den Räumen Schaffhausen Süd und Schaffhausen Nord möglichst über die Nationalstrasse abgewickelt wird.

Der Verkehr aus den Wohnquartieren sowie den Industrie- und Gewerbegebieten wird mittels der flankierenden Massnahmen zum nächstgelegenen Nationalstrassenanschluss geführt. Die veränderte Anschlusssituation (Anschluss Schaffhausen Nord wird auf eine Ausfahrt Richtung Thayngen reduziert, Verzweigung Mutzentäli wird zu  $\frac{3}{4}$ -Anschluss ausgebaut) hat dabei einen Einfluss auf die künftigen Verkehrsbelastungen.

Zu erwarten ist, dass insbesondere die Strassen rund um die Altstadt (Bachstrasse, Spitalstrasse), aber auch die innere Fulachstrasse, die Hochstrasse und Sonnenburggutstrasse durch die flankierenden Massnahmen teils deutlich entlastet werden im Vergleich zum Referenzzustand ohne Engpassbeseitigung. Auf diesen Strassen kann die Belastung damit voraussichtlich auf dem heutigen Niveau gehalten werden – dies trotz des jährlichen prognostizierten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums von 0,5 bis 1,0 Prozent in der Stadt Schaffhausen.

Die flankierenden Massnahmen fördern auch den Fuss- und Veloverkehr bzw. wird die Infrastruktur für den Veloverkehr ausgebaut. Temporeduktionen sind ein Mittel, um den Verkehr auf die Nationalstrassen zu lenken. In Abstimmung mit dem Nationalstrassenprojekt wird auch die Veloverbindung Nord-Süd zwischen dem Herblingertal und der Altstadt ausgebaut. Im Bereich des neu geplanten Nationalstrassenanschlusses im «Mutzentäli» ist zudem eine Veloverbindung Nord-Süd über die Gleisanlagen vorgesehen.

Im generellen Projekt zum Nationalstrassenprojekt (Stufe Vorprojekt) wurde für die flankierenden Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz von Kosten von rund 15 Mio. Franken ausgegangen, wobei die Kosten zwischen Bund, Kanton und Stadt Schaffhausen aufgeteilt werden. Die Teilprojekte zu den flankierenden Massnahmen werden derzeit im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten konkretisiert. Das Gesamtverkehrskonzept 2020 der

Stadt Schaffhausen ist mit dem Nationalstrassenprojekt und den flankierenden Massnahmen abgestimmt. Eine Anpassung ist deshalb nicht nötig.

5. *Wie beurteilt der Stadtrat die Gefahr, dass durch den Ausbau der Stadttangente Schaffhausen zu einem Teil einer ausgebauten Nord-/Süd-Achse werden könnte mit Anschluss an das deutsche Autobahnnetz? Wie ist in diesem Zusammenhang die Haltung des Stadtrats zu einem möglichen Ausbau der A4 zwischen Schaffhausen und Thayngen?*

Mit dem Ausbau der Nationalstrasse auf dem Abschnitt Schaffhausen Süd – Herblingen wird das am stärksten belastete Teilstück der A4 im Raum Schaffhausen ausgebaut. Mit dem Projekt wird die Funktionsfähigkeit der A4 durch die Stadt Schaffhausen langfristig sichergestellt. Die Durchfahrtszeit wird sich tagsüber gegenüber heute kaum verändern. Die Attraktivität der Verkehrsachse verändert sich deshalb für den internationalen Transitverkehr kaum. Während der Spitzenverkehrszeit werden hingegen Staubildungen reduziert, sodass ein Ausweichen des Verkehrs auf das untergeordnete Strassennetz verhindert wird.

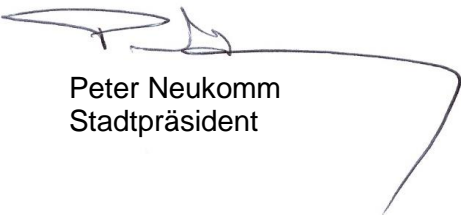
Mit einem Ausbau der A4 zwischen Herblingen und Thayngen auf vier Spuren ist in den kommenden 30 Jahren nicht zu rechnen. Die Erreichbarkeit der Region Schaffhausen über das übergeordnete Strassennetz ist heute als sehr gut zu beurteilen, weshalb für den Stadtrat kein Bedarf für einen Ausbau des Streckenabschnitts Schaffhausen – Thayngen besteht.

6. *Wie verträgt sich der drohende Mehrverkehr mit dem umwelt- und klimapolitischen Zielen der Stadt Schaffhausen?*

Durch den Ausbau der A4 zwischen Schaffhausen Süd und Herblingen wird die Kapazität der übergeordneten Verkehrsachse gezielt ausgebaut. Ohne diesen Ausbau droht der Stadt Schaffhausen ein Mehrverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz. Unliebsame Umleitungen durch die Stadt werden verhindert. Das Nationalstrassenprojekt ermöglicht in Verbindung mit den flankierenden Massnahmen Aufwertungen auf dem untergeordneten Strassennetz. Davon profitieren sowohl der Fuss- und Veloverkehr als auch der öffentliche Verkehr.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATS



Peter Neukomm  
Stadtpräsident



Yvonne Waldvogel  
Stadtschreiberin