



Vierspurige Autobahn unter der Stadt: Die geplanten Massnahmen in der Grobskizze. Insbesondere die Reduktion des Anschlusses SH Nord macht die Mitglieder der IG Fäsenstaub stutzig. GRAFIK BUNDESAMT FÜR STRASSEN (ASTRA)

«Es gibt wahnsinnig viele offene Fragen»

Eine neu gebildete Interessengemeinschaft fordert von der Stadt und vom Bundesamt für Strassen eine transparentere Informationspolitik in Sachen zweiter Fäsenstaub-Tunnelröhre. Bereits nächstes Jahr soll das 470-Millionen-Franken-Projekt öffentlich aufgelegt werden.

Mark Liebenberg

SCHAFFHAUSEN. Das Volk wird dazu nichts zu sagen haben: Gut 470 Millionen Franken teuer soll der Ausbau der Schaffhausen-Stadttangente werden. Sie umfasst eine zweite Tunnelröhre unter dem Stadthügel Fäsenstaub, die Erweiterung der «Galerie Schönenberg» auf zwei übereinanderliegende Fahrbahnen, einen neuen Auf- und Abfahrtnoten zur A4 im Mutzentäli und Weiteres mehr.

Sorgen bereiten die im Januar vom Bundesrat genehmigten Pläne einer wachsenden Zahl von Personen und Organisationen in der Stadt Schaffhausen. Am vergangenen Montag wurde deshalb die Interessengemeinschaft (IG) Fäsenstaub ins Leben gerufen. Ihr gehören Vertreter der angrenzenden Quartiervereine, Vertreter von Interessenvereinigungen wie Pro Velo oder Pro City, aber auch interessierte Laien an.

So einer ist der IT-Mensch Sebastian Schmid, der die IG zusammen mit dem Verkehrsplaner Andri Hirsiger präsidiert. «Wir verstehen die IG als eine Informationsdrehscheibe zur geplanten Stadttangente», sagt Schmid.

Bereits im nächsten Jahr soll nämlich die sogenannte Planaufgabe durch das Bundesamt für Strassen (Astra) erfolgen – höchste Zeit für die IG, aktiv zu werden. Denn bisher, so Schmid, fließen die Informationen zum Projekt nur spärlich. «Wo gebaut wird, da sind auch Menschen betroffen. Anwohner, Verkehrsteilnehmer und die Stadtbevölkerung möchten die konkreten Auswirkungen kennen.» Die Einsprachefrist für Anwohner im Planverfahren wird nämlich gerade mal 30 Tage

nach Publikation im Amtsblatt zu einem unbekanntem Zeitpunkt im Verlauf des Jahres 2023 betragen. Bisher wurde indes sehr zurückhaltend über das Projekt informiert. «Die Sichtung aller Unterlagen in einer so kurzen Zeitspanne ist für Einzelpersonen eine Herkulesaufgabe.»

Informationen fließen spärlich

Das Bundesamt, aber auch die Stadt hätten aus Sicht der IG noch einiges an Aufklärung nachzuholen. «Es gibt aus unserer Sicht wahnsinnig viele offene Fragen», sagt Schmid. Insbesondere die Auswirkung für die Quartiere, den Verkehr und die Bewohner müssten klarer aufgezeigt werden – und über die flankierenden Massnahmen sei ebenfalls fast nichts bekannt. «So besteht die Gefahr, dass man es verpasst, Schwächen und allenfalls eine fehlende Bevölkerungsakzeptanz frühzeitig zu erkennen und Verbesserungen einfließen zu lassen.» Umgekehrt würden Anwohner vor vollendete Tatsachen gestellt, was langwierige Einspracheverfahren zur Folge haben könne. «Wir möchten einen konstruktiven Dialog zwischen Bevölkerung, Politik und Behörden ermöglichen.»

Zwar sind die Eckpunkte bekannt, aber und vor allem die Auswirkungen des Projekts auf die zu erwartenden Verkehrsflüsse in der Stadt seien unbekannt – und das bereitet den IG-Mitgliedern schon jetzt Sorgen. «Die Umsetzung einer Stadttangente muss sich daran messen lassen, inwiefern sie Altstadt und Quartiere tatsächlich entlastet», sagt Schmid. Dies sei jedenfalls seine zentrale Motivation, in der IG Fäsenstaub mitzutun.

Drei Punkte werfen besonders viele Fragen auf. «Stutzig macht uns etwa, dass der

Anschluss SH Nord beim Güterbahnhof reduziert wird.» Es stehe zu befürchten, dass dies zu einer Verlagerung des Verkehrs in die Altstadt und in Wohnquartiere führt. Dabei geht es laut Schätzungen um 9100 Fahrzeuge pro Tag – ähnlich viele wie das gesamte heutige Verkehrsaufkommen auf der Bachstrasse.

Denn die Verlagerung der A4-Auffahrt nach Norden in den Bereich Mutzentäli könnte folgenden Effekt haben: Automobilisten aus den Quartieren Hochstrasse, Geissberg, aber auch Ebnet, Gruben, Emmerberg würden tendenziell in Richtung Süden ausweichen, um dort auf die Autobahn zu gelangen – was die heute schon hoch ausgelasteten Achsen Spitalstrasse-Obertorkreis-Grabenstrasse und ab dort die Mühlental- und die Rheinuferstrasse zum einen und zum anderen die Bachstrasse zusätzlich überlasten könnte.

Das zweite Sorgenkind ist die geplante doppelstöckige Fahrbahn im Bereich Galerie Schönenberg – die obere Fahrbahn soll laut der bisher veröffentlichten Planung nämlich nicht überdacht sein. «Bisher bot die Schönenberg-Galerie im Fulachtal einen gewissen Lärmschutz. Neu verläuft die Autobahn auch oberhalb dieser Galerie. Dies führt zu einer stärkeren Lärmbelastung der Anwohner auf dem Geissberg und im Ebnet», ist Schmid überzeugt. Nicht zuletzt weil die Stadt vis-à-vis auf dem alten Güterbahnhof-Areal ein neues Quartier entstehen lassen will, sei da unklar, mit welchen Massnahmen dem Problem beizukommen wäre. «Die Informationen dazu sind sehr bruchstückhaft, das ist Stand heute eine Art Wundertüte.» Rund drei Prozent des Gesamtbudgets sollen die flankierenden Massnahmen auf Stadtgebiet ausmachen, wobei Bund, Kanton und die Stadt mitbezahlen. «Hier wollen wir die Stadt anspornen, möglichst bald eine Übersicht zu geben.» Denn die Befürchtung stehe im Raum, dass sich Massnahmen zur raschen Entlastung des Stadtverkehrs – namentlich des Fuss- und Veloverkehrs – aufgrund des Fäsenstaubprojekts um Jahrzehnte verzögern, da diese neu in das Gesamtprojekt eingebunden werden.

Auf die IG-Mitglieder kommt einiges an Arbeit zu. Doch so bunt zusammengewürfelt die IG ist, so erkennbar sind auch die dahinter liegenden, teils divergierenden Interessen. Die Spannweite bewegt sich zwischen jenen, welche Investitionen in den Strassenverkehr grundsätzlich für das Falsche halten, und einem Quartiervereinsmitglied, welches nur die konkreten Auswirkungen für sein Quartier im Auge haben möchte, grundsätzlich aber nichts gegen die zweite Fäsenstaub-Röhre hat.

«Das ist richtig», sagt Schmid. «Wir lassen uns politisch aber nicht instrumentalisieren. Es geht um vollständige und frühe Information und darum, den Dialog zu verbessern. Es handelt sich schliesslich um ein wichtiges Thema für die Verkehrs- und Stadtentwicklung Schaffhausens.»

Daher bestehe die IG Fäsenstaub sowohl aus Fachleuten wie auch aus Laien. In einem ersten Schritt will man sich nun in Arbeitsgruppen aufteilen, um die vorhandenen Unterlagen zu studieren. «Das braucht viel Zeit.» Von der Stadt fordert die IG bereits heute: «Ein Bekenntnis zu einer siedlungsgerichteten Verkehrsplanung und mehr Partizipation.»

«Die Stadttangente muss sich daran messen lassen, inwiefern sie Altstadt und Quartiere tatsächlich entlastet.»

Sebastian Schmid
Co-Präsident IG Fäsenstaub



Sebastian Schmid (l.) und Andri Hirsiger teilen sich den Vorsitz der IG Fäsenstaub. BILD J. VOGEL

Zweite Tunnelröhre: So geht es jetzt weiter

Im letzten Januar hat der Bundesrat entschieden, dass der Fäsenstaub in den sogenannten Ausbauschritt 2023 aufgenommen werden soll. Geplant ist eine zweite Tunnelröhre für die A4 unter der Stadt, sodass zwei Spuren je Fahrtrichtungen möglich sind – teilweise sollen diese Spuren sogar doppelstöckig übereinander geführt werden. Das Projekt «Engpassbeseitigung A4 Schaffhausen-Süd – Herblingen» wurde seit der öffentlichen Vorstellung 2016 konkretisiert, Umfang und Lage der Bauwerke festgelegt, der notwendige Landerwerb bestimmt, und die Umweltverträglichkeit erneut geprüft.

In dieser Phase befindet sich das Projekt im Moment, schreibt das Astra auf Anfrage. Um der Bevölkerung frühzeitig eine vertiefte Auseinandersetzung damit zu ermöglichen, werde das Ausführungsprojekt voraussichtlich im Frühling 2023 der Bevölkerung vorgestellt. Die öffentliche Planaufgabe ist für Ende 2023 vorgesehen. Aufgelegt werden sämtliche Pläne des Nationalstrassenprojekts und die Vorprojekte der flankierenden Massnahmen; im Rahmen des Verfahrens werden der Kanton und die Stadt Schaffhausen zur Stellungnahme eingeladen. Die Planaufgabe ist öffentlich einsehbar. Betrof-

fene können Ihre Interessen mit Einsprachen wahrnehmen. Das UVEK erstellt am Ende die Plangenehmigungsverfügung – quasi die «Baubewilligung» – mit allfälligen Auflagen. Gemäss aktuellem Zeitplan rechnet das Astra mit einer Plangenehmigungsverfügung in den Jahren 2025–2026. Im Anschluss wird das Detailprojekt erarbeitet, in dem sämtliche bautechnischen Einzelheiten festgelegt werden. Gemäss aktuellem Zeitplan ist der Baubeginn frühestens 2030 vorgesehen. Die Bauzeit dauert voraussichtlich acht Jahre, sodass mit einer Eröffnung frühestens 2038 gerechnet werden könne. (lbb)