

## Bachstrasse wird zur Tempo-30-Zone

Erstmals lassen sich Stadt und Kanton Schaffhausen in die Karten blicken, was auf den städtischen Strassen anders wird, wenn ab dem Jahr 2030 die zweite Röhre des Fäsenstaubtunnels gebaut wird. Bach-, Fulach- und Ebnatstrasse werden Zonen für den Langsamverkehr.

Mark Liebenberg

Es ist eine Frage, welche die Gemüter in der Stadt Schaffhausen schon heute beschäftigt – obwohl es um ein Grossprojekt geht, das erst in acht Jahren so richtig in Angriff genommen wird. Die «Engpassbeseitigung» mit dem Bau einer zweiten Tunnelröhre im Fäsenstaub, einem neuen Autobahnknotenpunkt im Mutzentäli sowie der Streichung einer Autobahnauffahrt bei der Schönenbergbrücke hat gravierende Auswirkungen auf das städtische sogenannte untergeordnete Strassennetz. Dies beschäftigt bereits eine Interessengemeinschaft aus Stadt- und Quartierbewohnern und weiteren betroffenen Gruppen, die IG Fäsenstaub, die sich kürzlich formiert hat und eine ganze Menge «offener Fragen» ortet (die SN berichteten).

### Der Verkehrsmix soll sich ändern

Stadt und Kanton haben nun erstmals Klartext geredet, was an sogenannten flankierenden Massnahmen vorgesehen ist. Dino Giuliani, Leiter von Tiefbau Schaffhausen, formuliert es so: «Der Verkehr soll künftig auf die Nationalstrasse gelenkt und damit das städtische Strassennetz entlastet werden.» Die zukünftigen Verkehrsströme könne man sehr gut modellieren – dasselbe sei vor dem Bau des Galgenbucktunnels schon gemacht worden.

Letztlich beabsichtigt ist eine Verhaltensänderung namentlich der Autofahrer. Das Ziel sei eine deutliche Verschiebung vom motorisierten Individualverkehr hin zu öffentlichem und Langsamverkehr, sagt die städtische Baureferentin Katrin Bernath: «Vom heutigen Verhältnis von circa 70 zu 30 Prozent müssen wir bis ins Jahr 2040 auf 60 zu 40 Prozent kommen, so ist es auch im Agglomerationsprogramm festgeschrieben.»

### Verkehr soll auf die Nationalstrasse

Doch nicht nur ein hehres Ziel, sondern ein ganz bestimmtes zweites Element sorgt dafür, dass sich die künftigen Verkehrsbewegungen auf dem städtischen Strassennetz ganz grundlegend verändern – oder besser: verändern sollen und müssen. Mit der Sperrung der Autobahnauffahrt Schaffhausen-Nord bei der Schönenbergbrücke soll sich nämlich der gesamte Ver-



Heutige Situation bei der Galerie Schönenberg: Nach dem Ausbau wird es hier keine N4-Auffahrt mehr geben. Die Verlagerung des Verkehrs in Richtung Herblingen hat diverse Implikationen für den gesamten Verkehr in der Stadt.

BILD ROBERTA FELE

kehr in Richtung Norden orientieren. Wer von der Stadt aus in Richtung Süden, also ins Weinland und Winterthur, Flughafen und Zürich fahren will, der soll nicht mehr durch die Stadt fahren, sondern zuerst nach Norden in Richtung Herblingen und dort auf die A4 fahren. Um dafür zu sorgen, dass die Verkehrsteilnehmer dies auch tun und nicht wie heute durch die Stadt fahren und den Anschluss Süd bei der Mühlenstrasse nehmen, wollen es Stadt und Kanton im Rahmen der flankierenden Massnahmen den Verkehrsteilnehmern erschweren, die gewohnten Routen zu benutzen.

Einfach ausgedrückt: Wer die Nord-Süd-Achse auf der Nationalstrasse stärken will (mit der zweiten Tunnelröhre), muss die Nord-Süd-Verbindungen in der Stadt «schwächen». Die Modellierung, so Giuliani, erfolgt nämlich stets über die Fahrzeiten, welche auch ein Navigationsgerät anzeigt. Je länger die Reisezeit, desto unattraktiver die

# 437

Millionen Franken wird die «Engpassbeseitigung N4 Schaffhausen-Süd-Herblingen» kosten. Neben dem Bund beteiligen sich daran der Kanton und die Stadt Schaffhausen.

Route. Giuliani: «Um den Verkehr besser zu lenken, setzen die flankierenden Massnahmen auf den städtischen Parallelachsen an: der Bachstrasse, Fulacherbürgli, der inneren und äusseren Fulacherstrasse sowie auf dem westlichen Abschnitt der Ebnatstrasse bis zum Kreisel beim Humbergerhaus.» Diese Strassenabschnitte sollen gestalterisch sowie für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet werden. «Auf diesem Strassenzug wird Tempo 30 signalisiert, was den Durchfahrtswiderstand erhöht und den motorisierten Individualverkehr auf die Nationalstrasse lenkt.»

### Mehr «Durchfahrtswiderstand»

Ganz neu ist diese Idee nicht, die Stadt hatte bereits im Sommer – nachdem sie in die Kritik der Veloverbände geraten war – skizziert, dass sie im Zusammenhang mit dem Fäsenstaub-Projekt mehr «Durchfahrtswiderstand» auf der Bachstrasse im

Visier hat. Desgleichen auf weiteren Verbindungsstrasse von den Quartieren in die Stadt hinein, wie der Gruben-, der Emersberg sowie der Steigstrasse. Kein Zufall ist wohl auch, dass die Grüne Grossstadträtin und Pro-Velo-Präsidentin Daniela Furter letzte Woche ein Postulat einreichte, den Tempo-30-Betrieb «versuchsweise» bereits ab sofort während sechs Monaten im Jahr zu testen, dies, weil die Lärmimmissionswerte überschritten seien. Bernath sagt zum Zeitpunkt nur: «Es ist vorgesehen, einzelne Elemente der flankierenden Massnahmen zeitlich vorzuziehen, so zum Beispiel die Aufwertung der Bachstrasse sowie Teile der Ebnatstrasse.»

### Mehrverkehr für östliche Quartiere

Der Anschluss Schaffhausen-Nord bei der Galerie Schönenberg müsse reduziert werden, erklärt Michael Ritter vom Bundesamt für Strassen Astra. «Es gibt schlicht zu wenig Platz für vier Verkehrsbeziehungen mit den beiden Fahrbahnen auf verschiedenen Ebenen. Wir befinden uns zwischen dem Quartier in Hanglage und den Bahngleisen.» Bestehen bleibe nur die wichtige Ausfahrt in die Stadt von Süden her. Bernath und Giuliani betonen: «Stadt und Kanton haben gekämpft, dass wenigstens diese Ausfahrt erhalten bleibt und ein Ersatzanschluss im Mutzentäli gebaut wird.»

Mit dem neuen Anschluss Mutzentäli wird es mehr Verkehr geben auf der Ebnatstrasse Ost – dort wird übrigens Tempo 50 gelten. Industrie und Gewerbe hätten dort eine gute nbindung an die Nationalstrasse. So wie auch das Entwicklungsgebiet Herblingen.

Im Quartier Niklausen und Gruben werde es leichte Umlagerungen des Lokalverkehrs geben mit einer Verlagerung Richtung Norden. Die Verantwortlichen räumen das auch ein. «Das muss man nicht schönreden. Wir sind bestrebt, die Auswirkungen möglichst gering zu halten», sagt Giuliani.

Insgesamt seien die flankierenden Massnahmen aber eine grosse Chance, was die Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs anbelangt, so Bernath: «Sowohl im Herblingertal wie auf dem Ebnat kann die Veloinfrastruktur gut ausgebaut werden und es können und Lücken im Velonetz geschlossen werden.»

## Wie der Kanton zum Projekt steht und wie es jetzt weitergeht

Die Stadt und der Kanton Schaffhausen stellen sich nach wie vor vereint hinter die Engpassbeseitigung auf den 4,6 Kilometern zwischen Schaffhausen-Süd und Herblingen auf der A4. Regierungsrat Martin Kessler sagt, die Stadt tangente sei ein unverzichtbarer Teil des Regionalverkehrs: «Ihre Funktionsfähigkeit muss langfristig sichergestellt sein, damit Industrie und Gewerbe wettbewerbsfähig bleiben und die Kernagglomeration Schaffhausen Neuhausen attraktiv bleibt.» Der Kanton richte sein Augenmerk aber auch darauf, dass der Ausbau der Nord-Süd-Nationalstrassenverbindung auf zwei Tunnelröhren im Fäsenstaub «siedlungsgerecht» erfolgt. Deshalb müsse der Strassenausbau mit flankierenden Massnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme verbunden werden. «Das eine geht nicht ohne das andere», sagt Kessler.

Wie Kantonsingenieur Dino Giuliani ausführt, passieren täglich über 30000 Fahrzeuge den Fäsenstaubtunnel. «Damit ist er einer der verkehrsintensivsten Tunnels im Gegenverkehr.» Ihn durch-

queren fast doppelt so viele Fahrzeuge wie täglich den Gotthard-Strassentunnel. Zu erwarten sei in den kommenden Jahren und Jahrzehnten nicht weniger Verkehr. Die Nationalstrassenverbindung werde dadurch anfälliger für Unfälle. «Das Risiko von nicht geplanten Betriebsunterbrüchen steigt», so Giuliani. Wenn der Tunnel gesperrt werden

muss, dann wird der Verkehr über die Stadt umgeleitet.

Grössere Unterhaltsarbeiten in der einzigen Röhre oder gar eine mehrjährige Totalsanierung, die in rund 20 bis 30 Jahren fällig werde, hätte gravierende Auswirkungen auf den Verkehr, sagt Giuliani: «Eine Sanierung der ersten Tunnelröhre unter Betrieb ist gar

nicht möglich.» Zu schaffen machen Giuliani auch die Staus, die in Spitzenzeiten schon heute zur Kapazitätsüberlastung auf dem Stadtring führen. Die Folge: Konflikte zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr nehmen zu, die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs wiederum nehme ab.

Eine zweite Fäsenstaub-Tunnelröhre dürfte erst im Jahr 2038 in Betrieb gehen – und wohl bald darauf den ganzen Verkehr schlucken müssen, damit die alte Röhre saniert werden kann. Aktuell arbeitet das Bundesamt für Strassen Astra am Ausführungsprojekt, das rund 473 Millionen Franken kosten wird. Dabei geht es vor allem um die Konkretisierung des Umfangs und der Lage der Bauwerke (doppelstöckige Galerie Schönenberg, Hochkreisel im Mutzentäli und Verbindungsarme dazu). Im Frühling 2023 soll die Planung vorgestellt werden, die Planaufgabe wird im Herbst erfolgen – zeitgleich mit den Vorprojekten der flankierenden Massnahmen.

Das städtische Parlament und der Kantonsrat werden im Prinzip nur dann involviert, wenn entsprechende Kredite gesprochen werden müssen. Mit der neu gebildeten IG Fäsenstaub sei man in Kontakt, sagt Michael Ritter vom Astra. «Wir haben einige Anfragen beantwortet.» Andererseits sei klar, dass ein solches Projekt nicht als ein offener Workshop geplant und umgesetzt werden könne. (lbb)



Der Projektplan, wie er auch auf der Website des Bundesamtes für Strassen (Astra) aufgeschaltet ist.

BILD ZVG/ASTRA