

# Beton und Zückerchen



Der A4-Anschluss Schaffhausen Nord soll im Zug von Fäsenstaub II aufgehoben werden – dafür winken vielleicht neue Velowege.

Robin Kohler

**VERKEHR** Die Debatte um den geplanten Ausbau des Fäsenstaubtunnels ist entfacht. Im Zentrum des Gefechts: ein Autobahnanschluss – und ein altes Schreckgespenst.

## Sharon Saameli

Lange hat man nichts mehr gehört von der zweiten Röhre, die dereinst durch Schaffhausen führen soll. Und dann überschlugen sich in den letzten Wochen aus dem Nichts die Schlagzeilen: «Rote Köpfe» und befürchtete «Umerziehungsmassnahmen» wegen einer Temporeduktion, «Widerstand» gegen einen Kreisel – man könnte meinen, Halloween sei noch nicht vorüber, derart viele Schreckgespenster schweben plötzlich um das Thema Fäsenstaub II.

Der Grund: Bund, Kanton und Stadt Schaffhausen haben Informationen publik gemacht, welche Folgen der geplante Ausbau des Fäsenstaubtunnels auf den Verkehr in der Stadt haben wird und könnte. Und verärgern damit schon jetzt Bürgerliche, Linke und Quartiere.

In all den technischen Details, Visualisierungen, übergeordneten Programmen und

Zielsetzungen den Überblick zu verlieren, ist einfach. Wir liefern Ihnen darum an dieser Stelle ein ausführliches Update sowie eine Prognose: darüber, was wir heute über das 473-Millionen-Franken-Projekt «Zweite Röhre» wissen, was die aktuellen Hoffnungen und Ängste der verschiedenen Seiten sind – und welche Tunnel-Stricke 2023 auf uns zukommen könnten.

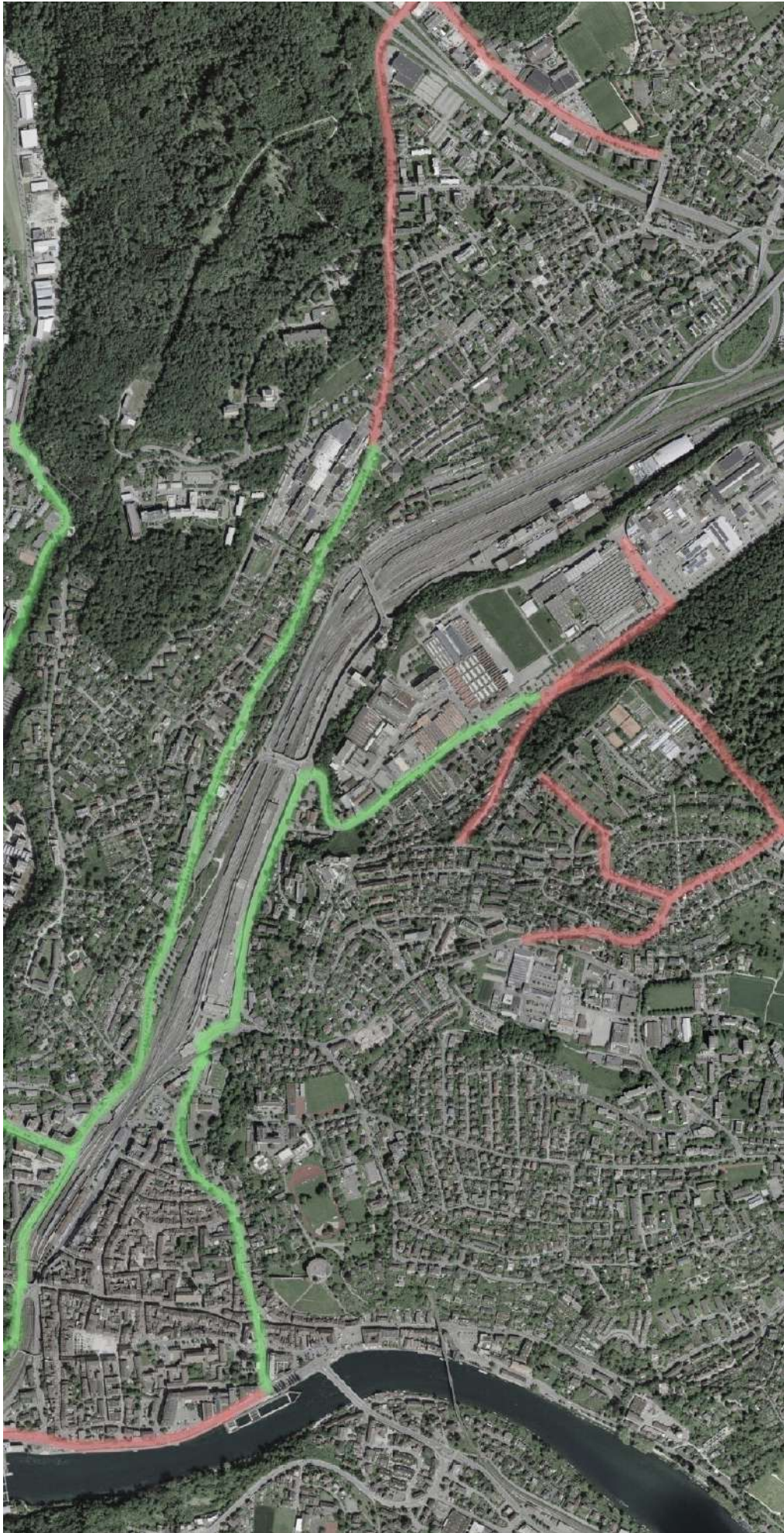
## Eine Kürzest-Rekapitulation

Der Bund entschied im Januar dieses Jahres, dass der Schaffhauser Fäsenstaubtunnel in den sogenannten Ausbauschnitt 2023 aufgenommen wird (weitere Projekte sind in Basel, Bern und St. Gallen geplant). Für insgesamt 473 Millionen Franken soll die Autobahn A4 inklusive Tunnel, der quer unter Schaffhausen hindurchführt, von zwei auf vier Spuren erweitert werden. Begleitet ist der Bau der neuen

Röhre von flankierenden Massnahmen, welche das innerstädtische Verkehrsnetz betreffen und an denen sich Stadt und Kanton finanziell beteiligen.

Die für das Projekt zeichnende Behörde, das Bundesamt für Strassen (Astra), nennt verschiedene Gründe, die für den Ausbau der Röhre sprechen. Primär geht es um eine Engpassbeseitigung im Fäsenstaub: Bereits heute schluckt der Tunnel mehr als 30 000 Fahrzeuge am Tag, über 40 Prozent mehr als noch im Jahr 2000. Da aktuell kaum jemand mit weniger Autoverkehr innerhalb der nächsten Jahrzehnte rechnet, ist ein Ausbau naheliegend. Ein weiterer Vorteil: Wenn der Fäsenstaub I irgendwann saniert wird, müsste die Blechlawine nicht durch die Parallelachse in der Stadt rollen, sondern könnte auf den Fäsenstaub II ausweichen. (Mehr zur Planung finden Sie in der AZ vom 27. Mai 2022 unter [epaper.shaz.ch](http://epaper.shaz.ch))

Fest steht: Dieser Ausbau wird sich auf das städtische Strassennetz auswirken – und somit auf alle, die hier wohnen und sich im Auto, auf dem Velo oder zu Fuss bewegen. Darum hat sich Mitte September eine Interessengemeinschaft Fäsenstaub gebildet, in welcher sich Vertreter diverser Quartier- und Wohnvereine sowie von Pro City und Pro Velo zusammengeschlossen haben. Ihr Ziel: den Informationsfluss zwischen Behörden und Be-



Wo die zweite Röhre zu mehr Verkehr führen könnte (rot) – und wo zu weniger.

Robin Kohler

völkerung betreffend des gewaltigen Strassenprojektes zu stärken.

### Der Beton ...

Diese IG, die von Sebastian Schmid und Andri Hirsiger präsiert wird, ist in den vergangenen Wochen zu einem gewichtigen Player in der Causa Fäsenstaub geworden. Die beiden zeigen sich besorgt, nachdem sie die vom Astra präsentierten Projektpläne studiert haben. Namentlich sind es vier Worte auf diesen Plänen, die sie hat aufhorchen lassen: «Anschluss SH-Nord – Reduktion». Demgemäss soll die jetzige Autobahnauffahrt bei der Schönenbergbrücke – aus Platzgründen wegen der zwei neuen Spuren bis nach Herblingen – aufgehoben werden, lediglich die Ausfahrt in die Stadt von Süden her wird bestehen bleiben. Stattdessen wird im Mutzentäli ein neuer Knotenpunkt errichtet.

Für den innerstädtischen Verkehr, der es sich gewohnt ist, von Schaffhausen Nord in Richtung Winterthur und Zürich zu fahren, hat dies Folgen: Wer künftig auf die Autobahn will, muss sich bis zu zwei Kilometer weiter nach Norden orientieren – also auch, wer von der Stadt aus in Richtung Süden fahren will.

Für einige Quartiere, vor allem Niklausen und Emmersberg-Gruben, bedeutet dies gezwungenermassen mehr Verkehr. Bestätigt ist inzwischen (siehe auch Karte links):

- eine Belastungszunahme im Quartier Niklausen, namentlich auf der Stimmer-, Reinhard-, Birken- und Buchenstrasse;
- eine Zunahme auf der Ebnatstrasse Ost, also zwischen der neuen Anschlussstelle und dem bestehenden Kreisel beim Hombergerhaus;
- eine Zunahme auf der Schweizersbildstrasse und der Gemsgasse im oberen Mühlental;
- eine stärkere Belastung der Rheinuferstrasse West bis zur Mühlenstrasse.
- Entlastet werden soll dafür der Norden der Stadt, insbesondere die Rosenbergachse, Steig-, Spital- und Hochstrasse, sowie
- die Parallelachse zur Autobahn, also die Bachstrasse und Fulachstrasse, sowie die Ebnatstrasse West bis zum Kreisel Ebnat.

Kantonsingenieur Dino Giuliani hält fest, dass vor allem das Quartier Niklausen tatsächlich ein höheres Verkehrsvolumen wird tragen müssen, so die Pläne denn umgesetzt werden. «Daher habe ich Verständnis für jene, die dort

wohnen. Es liegt an der Stadt, zusammen mit den Bewohnern aus dem Quartier Lösungen zu finden – denn das Astra kann aus Gründen der Verhältnismässigkeit die Anschlüsse nicht anders planen. Insgesamt überwiegen die Vorteile des Nationalstrassenprojekts mit der neuen Anschlusskonstellation allerdings.»

Sebastian Schmid, Co-Präsident der IG Fäsenstaub, sieht die Aufhebung von Schaffhausen Nord aber nicht nur für einzelne Quartiere, sondern für ganz Schaffhausen als «sehr negativ» an. Mehr noch: «Die Verschiebung torpediert die anderen zwei Elemente dieses Bauprojekts.» Der neue Anschluss

Mutzentäli mache den Tunnel selbst weniger attraktiv, weil Autofahrerinnen einen langen Umweg auf sich nehmen müssten – was die geplante Entlastung der Stadt und des Stadtrings gefährde. «Befürworter des Ausbaus werden zudem nicht müde zu sagen, dass die Verkehrssicherheit durch die zweite Röhre erhöht werde», so Schmid weiter. «Dabei gibt es schweizweit innerorts sechs Mal mehr Unfälle als auf Autobahnen – und 14 Mal mehr Schwerverletzte. Den Verkehr in die Quartiere zu verlagern, erhöht die Verkehrssicherheit also überhaupt nicht.»

### ... und die Zückerchen

Es wurde bereits angetönt: Das Astra hat sich zum Ziel gesetzt, insgesamt mehr Verkehr über die Nationalstrasse abzuwickeln und die umliegenden Strassen zu entlasten. Damit dies gelingt, sollen Automobilistinnen möglichst nicht die Parallelachse nehmen, um in Schaffhausen Süd auf die Autobahn zu gelangen. Damit kommen wir zu den flankierenden Massnahmen – und zum aktuellen Disput.

Die vorgestellte Lösung für die Parallelachse zur Autobahn ist eine denkbar einfache, aber für manche ein wahres Schreckgespenst: Stadt und Kanton planen Tempo 30 statt Tempo 50 auf der Bach-, Fulach- und Ebnatstrasse. Dies soll den «Durchfahrtswiderstand» für Autofahrer erhöhen, sie also dazu motivieren, den – sodann schnelleren – Umweg in Richtung Norden in Kauf zu nehmen.

Seit diese Massnahme bekannt ist, gibt es Zoff. Als «schikanöse Erziehungsmassnahme der links-grünen Mehrheiten im Parlament und der Stadtregierung» bezeichnete FDP-Fraktionschef Martin Egger das Vorhaben, Tempo 30 auf einer so wichtigen Hauptachse durch die Stadt einzuführen. Die FDP begann

bereits im Juli dieses Jahres damit, Unterschriften für eine entsprechende Volksinitiative zu sammeln, die Tempo 30 auf Hauptstrassen verhindern will. Grünen-Grossstadträtin Daniela Furter wiederum forderte den Stadtrat jüngst in einem Postulat dazu auf, zu prüfen, inwiefern Tempo 30 an der Bachstrasse nicht schon vorher, versuchsweise für sechs Monate, umgesetzt werden könnte.

Das zeigt ein Grunddilemma in der ganzen Thematik auf: Flankierende Massnahmen sind zwar Bestandteil des Nationalstrassenprojekts. Aber für sie gilt die Gesetzgebung von Kanton und Stadt – auch, weil Kanton und Stadt sie finanziell mittragen – und umso mehr die Partizipation von Politik und Bevölkerung.

Die Sorge, dass flankierende Massnahmen politisch torpediert werden könnten, teilt der Kantonsingenieur Dino Giuliani nicht: «Wenn der Bund in die Funktionsfähigkeit der Nationalstrasse investiert, dann sind Bund, Kanton und Stadt gemeinsam dazu verpflichtet, dafür zu sorgen, dass diese Nationalstrasse auch möglichst gut genutzt wird. Dazu dienen die flankierenden Massnahmen. Um Bevormundung geht es dabei nicht, sondern einfach um die Funktionsfähigkeit unseres Verkehrssystems innerhalb der Kernagglomeration und eine siedlungsverträgliche Verkehrsabwicklung in der Stadt.»

Tempo 30 ist nicht die einzige Massnahme, welche den Autobahnausbau begleiten soll. Nebst der geplanten Entschleunigung auf der Parallelachse sieht Giuliani nämlich auch Chancen zur Aufwertung des Fuss- und Veloverkehrs. Diese hängen mit einem übergeordneten Ziel des Kantons zusammen, der im Agglomerationsprogramm definiert ist: Der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs soll im Modalsplit erhöht werden. Das klingt angesichts des Ausbaus einer Autobahn kontraintuitiv, kommt damit doch notgedrungen auch mehr Autoverkehr in, durch und aus der Stadt. Aber das Ziel ist gesetzt: Statt einem Verhältnis von 70 (Auto) zu 30 (Langsamverkehr) soll bis ins Jahr 2040 ein Verhältnis von 60 zu 40 bestehen.

Darum ist der Ausbau der Fuss- und Velowege Bestandteil des Projekts. Konkret sind Stand jetzt innerorts zwei neue Veloverbindun-

gen: eine erste zwischen dem Herblingertal und der Altstadt und eine zweite im Bereich Mutzentäli über die Gleisanlagen. Technisch gesagt: eine Nord-Süd-Achse und eine neue Querachse. «Für die Stadt ist das eine riesige Chance, die sie nutzen sollte», ist Giuliani überzeugt. «Die Quartiere haben es selber in der Hand, den Verkehr zu reduzieren. Ich kann den Leuten nur raten: Fahren Sie Velo und nehmen Sie die öffentlichen Verkehrsmittel.»

### Ein Ausblick

Abbau, Umbau, Erweiterungen, Velowege, Tempo 30: All dieser Debatten und Befürchtungen zum Trotz ist das Bauprojekt in seiner Ganzheit nach wie vor noch nicht bekannt. «Vielleicht ist der Eindruck entstanden, dass die Pläne schon definitiv sind», sagt Julian Räss, Kommunikationsverantwortlicher beim Astra. «Aber wir sind in der Erarbeitung des Auflageprojekts, was heisst, dass noch nicht alles spruchreif für eine öffentliche Präsentation ist.» Auf Anfrage bestätigt er aber, dass im kommenden Frühling eine Information für die Bevölkerung vorgesehen ist, in der das Projekt ganzheitlich vorgestellt wird. «In diesem Zusammenhang wird auch detailliert aufgezeigt, welche Anpassungen im städtischen Strassennetz geplant sind», sagt Räss. Heisst: das Verkehrsmodell, auf dem das Bauprojekt fusst, die flankierenden Massnahmen sowie ein Ausblick auf den weiteren politischen Prozess.

Auf diese Veranstaltung wartet auch die Interessengemeinschaft Fäsenstaub. «Aber», sagt Co-Präsident Sebastian Schmid, «wir wollen auch bewirken, dass die Stadt eine klare Haltung zum Thema hat. Das heisst: dass sie sich ernsthaft mit dem Thema auseinandersetzt und transparent macht, ob es nicht bessere Alternativen gibt.»

Dieses Ziel verfolgt im Übrigen auch der SP-Grossstadtrat Stefan Bruderer. Er hat am letzten Oktobertag eine Interpellation eingereicht, in der er vom Stadtrat unter anderem wissen will, für welche flankierenden Massnahmen sich jener explizit einsetzen will, welche Schritte er weiter als sinnvoll erachtet – und ob er den Ausbau des Fäsenstaubtunnels überhaupt mit den nationalen Klimazielen vereinbaren kann.

Die eigentliche Planauflage des Fäsenstaub II ist vorerst auf Herbst 2023 vorgesehen – zeitgleich mit den Vorprojekten der flankierenden Massnahmen. Absehbar ist, dass bis dahin noch viel gestritten werden wird.

### «Die Verschiebung des Autobahnanschlusses torpediert das Bauprojekt.»

Sebastian Schmid, IG Fäsenstaub

«Ich kann den Leuten nur raten: Fahren Sie Velo und nehmen Sie die öffentlichen Verkehrsmittel.»

Dino Giuliani, Kantonsingenieur