

Beschluss vom 17. Januar 2023

**Kleine Anfrage Nr. 2022/42
betreffend «Verkehrszahlen und flankierende Massnahmen»**

In einer Kleinen Anfrage vom 16. November 2022 stellt Kantonsrat Hannes Knapp diverse Fragen zur vom Bundesrat geplanten Aufnahme der zweiten Fäsenstaubröhre in den «STEP 2030» des Nationalstrassenbauprogramms.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

Die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems muss langfristig sichergestellt sein, damit Industrie und Gewerbe wettbewerbsfähig und die Kernagglomeration Schaffhausen-Neuhausen am Rheinfall für die Wohnbevölkerung auf hohem Niveau attraktiv bleiben. Der motorisierte Individualverkehr auf dem Hauptverkehrsnetz in der Kernagglomeration soll trotz Bevölkerungswachstum auf dem heutigen Niveau stabilisiert, wenn möglich langfristig sogar reduziert werden. Um das zu erreichen, benötigt der Kanton Schaffhausen eine sichere und langfristig betriebsfähige Nationalstrasse auf der Nord-Südachse sowie eine gewisse Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zum öffentlichen Verkehr (öV) und Fuss- und Veloverkehr (FVV).

Die Instrumente zur Erreichung dieser Ziele sind erstens der Ausbau der Nationalstrasse zwischen Schaffhausen Süd und Herblingen inklusive flankierende Massnahmen auf der städtischen Parallelachse (Bachstrasse, innere und äussere Fulachstrasse, Ebnatstrasse) und zweitens das Agglomerationsprogramm, das die Abstimmung zwischen der Siedlungsentwicklung und dem Verkehr sicherstellt. Dazu werden v.a. betriebliche und bauliche Massnahmen für einen attraktiveren öV sowie FVV realisiert. Zentral ist, dass sich die beiden Instrumente ergänzen und nicht konkurrieren.

Das Nationalstrassenprojekt stellt sicher, dass

- der motorisierte Individualverkehr in Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfall zur Entlastung des untergeordneten Strassennetzes soweit möglich über die Nationalstrasse abgewickelt werden kann;
- die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr auf dem städtischen Hauptstrassennetz verbessert werden kann;

- die Tunnelsicherheit sowie die Verkehrssicherheit auf der Nationalstrasse und auch auf dem untergeordneten Verkehrsnetz erhöht wird;
- das Risiko von nicht geplanten Betriebsunterbrüchen mit Auswirkungen auf die Stadt reduziert wird;
- geplante Unterhaltsarbeiten auf der Nationalstrasse nur noch geringe Auswirkungen auf die Stadt haben;
- der bestehende Fäsenstaubtunnel nach der Erstellung der zweiten Tunnelröhre saniert werden kann. Eine Sanierung der ersten Tunnelröhre unter Betrieb ist nicht möglich.

Der Ausbau der Nationalstrasse hat viele Vorteile und liegt im übergeordneten, öffentlichen Interesse. Ein solches Grossprojekt hat aber auch vielfältige Auswirkungen. Bund, Kanton und Stadt setzen sich dafür ein, die negativen Auswirkungen zu minimieren und die Chancen des Projekts optimal zu nutzen.

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

1. *Wie setzt sich der Verkehr im Fäsenstaub nach den aktuellsten Zahlen des Astra zusammen? Wie gross ist der Anteil des Transitverkehrs, wie hoch der des Binnen-, Ziel- und Quellverkehrs?*

Die Nationalstrasse A4 mit dem Zollübergang in Thayngen-Bietingen verbindet die Wirtschaftsräume Stuttgart und Zürich. Täglich werden in Thayngen gegen 2'000 Lastwagen und Lieferwagen abgefertigt. Zusätzlich passieren täglich knapp 15'000 Personenwagen den Zollübergang. Im Fäsenstaubtunnel sind es gegen 35'000 Fahrzeuge (das sind doppelt so viele wie im Gotthardtunnel), welche den nicht richtungsgetrenten Tunnel täglich durchqueren. Die Verkehrszahlen sind für einen Tunnel im Gegenverkehr äusserst hoch.

Die Aufteilung des Verkehrs in Binnenverkehr (Verkehr innerhalb der Kernagglomeration), Ziel-Quellverkehr (Verkehr von ausserhalb der Kernagglomeration in die Kernagglomeration oder umgekehrt) und Transitverkehr (reiner Durchgangsverkehr ohne Bezug zur Kernagglomeration) ist abhängig von der Gebietsdefinition der Kernagglomeration. Auf Basis der im Agglomerationsprogramm festgelegten Kernagglomeration betragen die Anteile des Binnenverkehrs, Ziel-Quellverkehrs und des Transitverkehrs im Fäsenstaubtunnel je circa einen Drittel. Gelingt es beispielsweise, das Verhältnis von MIV zu öV/FVV innerhalb der Kernagglomeration (Binnenverkehr) um 10 Prozent zugunsten des öV/FVV zu verschieben, zeigt sich das im Fäsenstaubtunnel mit einer Reduktion um rund 3 % des Gesamtverkehrs bzw. rund 1'200 Fahrzeugen pro Tag. Das Verhältnis zwischen Binnenverkehr, Ziel- und Quellverkehr und Transitverkehr ist saison- und tagesabhängig.

2. *Kennt der Regierungsrat die «Verkehrsstudie Hochrhein-Bodensee» des Landes Baden-Württemberg vom Mai 2022? Angenommen, die heute zweispurige Strecke Schaffhausen-Thayngen würde auf vier Spuren erweitert: Was für einen Schluss für die Entwicklung des grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehrs zieht der Regierungsrat aus dieser Studie?*

Bei der genannten Studie handelt es sich um eine grenzüberschreitende Verkehrsstudie, die unter Federführung des Regierungspräsidiums Freiburg erarbeitet wurde. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) sowie die Schweizer Grenzkantone zu Deutschland haben bei der Studie mitgewirkt. Im Vordergrund stand die Untersuchung der Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs und die Problemstellungen an den Zollanlagen. Bestandteil der Studie ist die Modellierung des Verkehrs im Prognosejahr 2040. Der Planfall «Ausbau der A4 zwischen Herblingen und Thayngen» wurde nicht untersucht, da der Bund diesen Ausbau nicht vorsieht. Über die verkehrlichen Auswirkungen eines weiteren Ausbaus zwischen Herblingen und Thayngen können entsprechend keine Aussagen gemacht werden.

3. *Ist der Regierungsrat der Ansicht, dass angesichts der Klimakatastrophe und der zwingenden Senkung der CO₂-Emissionen, bis hin zur Erreichung des Netto-Null-Zieles weitere Ausbauten der Strasseninfrastruktur noch statthaft sind?*

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. Der zusätzliche Strombedarf soll mit dem Zubau von erneuerbarer Energie gedeckt werden. Die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte leistet mit der Speicherung von Überschussenergie, vor allem Strom aus Photovoltaikanlagen, einen Beitrag in der Umsetzung der Energiestrategie sowie der Klimastrategie.

4. *Wie präsentieren sich die Kosten der «Engpassbeseitigung A4 Schaffhausen-Süd – Herblingen» mittels zweiter Röhre im Vergleich zur Erstellung eines Sicherheitsstollens für den bestehenden Fäsenstaubtunnel?*

Die Kosten für einen Sicherheitsstollen zum Fäsenstaubtunnel betragen rund 50 Mio. Franken. Ein Sicherheitsstollen verbessert lediglich die passive Verkehrssicherheit, d.h. die Fluchtmög-

lichkeiten im Brandfall. Die langfristige Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems in der Agglomeration Schaffhausen kann mit einem Sicherheitsstollen nicht sichergestellt werden. Die Kosten für den Ausbau der Nationalstrasse zwischen Schaffhausen Süd und Herblingen auf vier Spuren betragen rund 473 Mio. Franken und werden vom Bund getragen. Der Ausbau ist nötig, um die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems in der Agglomeration Schaffhausen langfristig sicherzustellen.

5. *Verzichten wir auf den Bau einer zweiten Fäsenstaubröhre, bleibt die Achse Bachstrasse/Fulachstrasse weiterhin Ausweichroute für den Fall einer Sperrung des bestehenden Tunnels. Welche Umgestaltung der Bachstrasse respektive Fulachstrasse wäre unter diesen Umständen wegen zwingender Vorschriften des Bundesrechts absolut undenkbar (Tempo 30 / Aufhebung der Einspurstreifen Repfergasse respektive Schlagbaumstrasse / durchgängige Reduktion auf je ein Fahrstreifen pro Richtung)?*

Die Parallelachse Bachstrasse-Fulachstrasse-Ebnatstrasse würde weiterhin die Ausweichroute bleiben. Der Handlungsspielraum für Aufwertungsmassnahmen auf der Fulachstrasse und der Ebnatstrasse wären gering. Auf der Bachstrasse und im Bereich der Adlerunterführung sind unabhängig vom Ausbau der Nationalstrasse Anpassungen der Verkehrsführung sowie Aufwertungsmassnahmen vorgesehen. Es handelt sich dabei um Projekte der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation, welche die Stadt Schaffhausen bis Ende 2028 realisieren wird.

6. *Flankierende Massnahmen sind im Zusammenhang mit dem Kapazitätsausbau auf der Stadtdurchfahrt in aller Munde. In welcher Grössenordnung (in % des Projektbudgets und Millionen Franken) könnte eine allfällige Bundesbeteiligung ausfallen? Und welche Eigenschaften müssen Projekte erfüllen um als flankierende Massnahme mit Bundesfinanzierung eingestuft zu werden? Würde sich der Bund beispielsweise an einer durchgehenden, vom motorisierten Verkehr getrennten, Veloroute Rheinuferstrasse-Herblingen oder Ähnlichem beteiligen?*


Im Rahmen der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) ging die Finanzierung des Betriebs, Unterhalts und Ausbaus der Nationalstrassen vollständig an den Bund über. Der Bund finanziert also den Ausbau der Nationalstrasse in Schaffhausen innerhalb des Nationalstrassenperimeters zu hundert Prozent. Zum Nationalstrassenperimeter gehören auch die Anschlüsse ans untergeordnete städtische Kantonsstrassennetz. Die flankierenden Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz liegen gemäss kantonalem Strassengesetz in der Verantwortung der Stadt Schaffhausen. Der Regierungsrat genehmigt die Projekte an städtischen Kantonsstrassen. Der Kanton beteiligt sich hälftig an den Kosten.

Da die flankierenden Massnahmen einen direkten verkehrlichen Zusammenhang haben mit dem Nationalstrassenprojekt, beteiligt sich der Bund an deren Kosten. Berücksichtigt werden dabei Streckenabschnitte und Massnahmen, die eine relevante verkehrslenkende Wirkung zeigen bzw. zu einer optimalen Nutzung der Nationalstrasse führen. Gestalterische Aufwertungsmassnahmen ohne verkehrliche Wirkung werden nicht mitfinanziert. Die Betriebs- und Gestaltungskonzepte auf den einzelnen Abschnitten der flankierenden Massnahmen sind noch in Bearbeitung. Entsprechend kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschliessend gesagt werden, wie hoch die Beteiligung des Bundes ausfallen wird. Im «Generellen Projekt» wurde der Bundesbeitrag an die flankierenden Massnahmen auf 10 Mio. Franken geschätzt. Die Stadt Schaffhausen darf zum heutigen Zeitpunkt von einem Bundesbeitrag in dieser Grössenordnung ausgehen.

Zu erwähnen ist, dass die Aufwertung der mittleren Bachstrasse Bestandteil der flankierenden Massnahmen ist (Signalisation der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h). Das Aufwertungsprojekt an der Bachstrasse wird allerdings über das Agglomerationsprogramm der 2. Generation abgewickelt. Der Bundesbeitrag beträgt für dieses Projekt 40 Prozent (max. 1.25 Mio. Franken).

Schaffhausen, 17. Januar 2023

Der Staatsschreiber:


Dr. Stefan Bilger