



Nationalstrassen

G

Strassen Nr.

**N04**

Unterhaltsabschnitt

**06**

Autobahnklasse

2

Schaffhausen Süd - Herblingen

EU-Strassen-Nr.

E41

Projektphase

**Generelles Projekt**

Projekt-/Planbezeichnung

**N04/06 SH Süd – Herblingen  
Engpassbeseitigung**  
Vorschläge des Kantons und Stellungnahmen  
der Gemeinden

Projektkurzbezeichnung

N04-06 ENG

Projekt-Nr. / TDcost-Nr.

090229

Inventarobjekt-Nr.

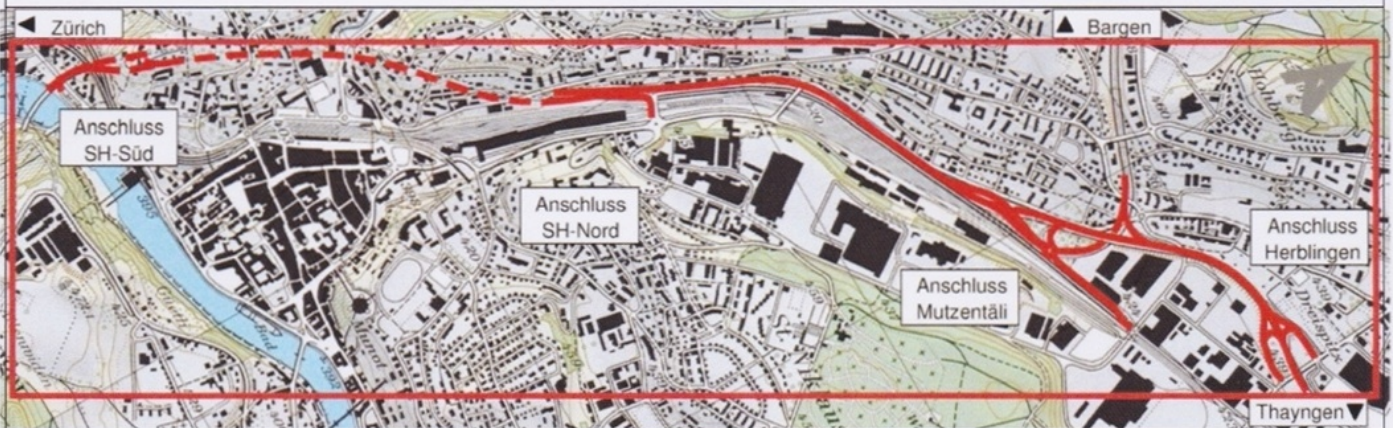
—

Unterhaltskilometer

13.000 - 17.500

RBBS

N04+0130+000 bis N04+0170+500



Projektverfasser:

**gruner > gruner + wepf > PÖYRY**

INGE Gruner / Gruner + Wepf / Pöyry

INGE Gruner / Gruner + Wepf / Pöyry  
c/o Gruner AG Ingenieure und Planer  
Gellertstrasse 55, Postfach, CH-4020 Basel

T +41 61 317 61 61  
F +41 61 317 61 66

Dokument-Nr.(PV) : 206'562'000-118A

Dok.-Nr. (ASTRA):

Version und Datum : 2.1 / 21.06.2017

Erstellt : BRO

Geprüft : HBA

Ergänzt :

Geprüft :

Projektleitung:

**Bundesamt für Strassen ASTRA**

Filiale Winterthur  
Grüzefeldstrasse 41, 8404 Winterthur

Eingegangen :

Geprüft :

Freigabe :

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Zusammenfassung Vernehmlassung Generelles Projekt Schaffhausen Süd - Herblingen, Engpassbeseitigung</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Perimeter Vernehmlassung Generelles Projekt (GP)</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Ablauf Vernehmlassung Generelles Projekt (GP)</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Zusammenfassung der Vorschläge des Kantons und der betroffenen Stadt Schaffhausen inkl. Kommentar ASTRA für weiteres Vorgehen</b>	<b>7</b>
4.1	Stellungnahme Kanton Schaffhausen	7
4.2	Stellungnahme Stadt Schaffhausen	8

## Anhang:

1. Freigabe Generelles Projekt durch ASTRA/AC I zur Vernehmlassung bei Kantonen und Gemeinden vom 15.10.2015
2. Stellungnahme Kanton Schaffhausen vom 26.01.2016 zum GP «Schaffhausen Süd - Herblingen, Engpassbeseitigung»
3. Stellungnahme Stadt Schaffhausen vom 22.12.2015 zum GP «Schaffhausen Süd - Herblingen, Engpassbeseitigung»
4. Abschliessende Stellungnahme Kanton und Stadt Schaffhausen vom 08.11.2016 zum bereinigten GP «Schaffhausen Süd - Herblingen, Engpassbeseitigung»
5. Absichtserklärung zwischen dem ASTRA, dem Kanton und der Stadt Schaffhausen vom 06.12.2016 betreffend die verkehrlich flankierenden Massnahmen zum GP «Schaffhausen Süd - Herblingen, Engpassbeseitigung»



## 1 Zusammenfassung Vernehmlassung Generelles Projekt Schaffhausen Süd - Herblingen, Engpassbeseitigung

Gemäss dem Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG SR 725.11), Art. 19 wurde das Generelle Projekt (GP) «Schaffhausen Süd - Herblingen, Engpassbeseitigung» dem Kanton Schaffhausen zur Vernehmlassung unterbreitet. Der Kanton Schaffhausen hat dazu auch die betroffene Stadt Schaffhausen zu einer Stellungnahme eingeladen. Die Vernehmlassung wurde vom 06.11.2015 bis zum 26.01.2016 durchgeführt.

Der Kanton - in Erwägung der Mitberichte von der Stadt Schaffhausen, des Departements des Innern, des Finanzdepartements und der betroffenen Amtsstellen des Baudepartements - und die Stadt Schaffhausen haben in ihrer Stellungnahme zum GP Schaffhausen Süd - Herblingen, Engpassbeseitigung u.a. folgende phasenrelevante Anträge gestellt:

Regierung des Kantons Schaffhausen:

1. *Die Aufrechterhaltung eines Teils des Anschlusses Schaffhausen Nord ( $\frac{1}{4}$  - oder  $\frac{1}{2}$  - Anschluss) sei zu prüfen;*
2. *Im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung des Teilanschlusses Schaffhausen Nord sei der Abbruch der Schönenbergbrücke bzw. die Erstellung einer neuen Brücke für den Langsamverkehr zu prüfen;*
3. *Die Vereinbarung zwischen Bund, Kanton und Stadt Schaffhausen zu den verkehrlich flankierenden Massnahmen sei so anzupassen, dass Regierung und Stadtrat keine finanziellen Verpflichtungen eingehen, die nicht in ihrer Kompetenz liegen;*
4. *Verbunden mit dem Generellen Projekt sei ein geeigneter Ersatzstandort für das Schwerverkehrskontrollzentrum sicherzustellen.*

Stadtrat von Schaffhausen:

1. *Das Generelle Projekt sei einer umfassenden, die städtebaulichen Anliegen der Stadt Schaffhausen berücksichtigenden Überprüfung und Beurteilung zu unterziehen, bis hin zu einer Überdeckung der Autobahn oder einer Untertunnelung der Stadt Schaffhausen;*
2. *Die Beibehaltung des Anschlusses Schaffhausen Nord sei zu prüfen;*
3. *Sollte der Anschluss Schaffhausen Nord aufgehoben werden, seien der Rückbau der Schönenbergbrücke zu prüfen und sinnvolle flankierende Massnahmen zu realisieren;*
4. *Die verkehrlich flankierenden Massnahmen seien mit Kostenangaben zu konkretisieren;*
5. *Ein neues Konzept für das Schwerverkehrskontrollzentrum sei vorzulegen.*

Aufgrund dieser phasenrelevanten Eingaben von Seiten des Kantons und der Stadt Schaffhausen hat das ASTRA, vertreten durch die Infrastrukturfiliale Winterthur, die Bereinigungsphase eingeleitet, in welcher die Anträge des Kantons und der Stadt Schaffhausen abschliessend und im Sinne von Kanton und Stadt Schaffhausen bereinigt wurden. Auf Direktionsebene wurde u.a. beschlossen - gestützt auf eine Machbarkeitsprüfung zur Teilerhaltung des Anschlusses Schaffhausen Nord - die Ausfahrt Schaffhausen Nord in Fahrtrichtung Nord zu erhalten.

Sämtliche Begehren des kantonalen Departements des Innern (Eingaben zu Umweltbereichen) und der Amtsstellen des kantonalen Baudepartements sind nicht stufengerecht und werden deshalb im Rahmen der nächsten Projektphase Ausführungsprojekt (AP) berücksichtigt.

Der Mitbericht des Finanzdepartements des Kantons Schaffhausen (Eingaben zu den verkehrlich flankierenden Massnahmen und zum Schwerlastkontrollzentrum) wurden im Rahmen der Behandlung der phasenrelevanten Anträge der Regierung des Kantons Schaffhausen (Anträge 3 und 4) berücksichtigt.

Der Kanton und die Stadt Schaffhausen haben in ihrer abschliessenden Stellungnahme zum bereinigten GP Schaffhausen Süd - Herblingen, Engpassbeseitigung (vorliegendes GP) ihre Zustimmung erteilt.

## 2 Perimeter Vernehmlassung Generelles Projekt (GP)

Der Projektperimeter verläuft mitten durch die Stadt Schaffhausen und unter-, resp. durchquert dabei in seiner gesamten Länge überbautes Gebiet. Grössere Bahnanlagen der SBB und DB verlaufen östlich entlang der offenen Strecke. Die südliche Projektgrenze liegt auf der Rheinbrücke. Von dort zweigt die Fahrtrichtung Bargaen und Thayngen nach Osten von der bestehenden Linienführung ab und führt unter den beiden Bahnlinien hindurch in einen neuen zweistreifigen Tunnel Fäsenstaub II. Der Anschluss SH-Süd mit dem heute nicht normgerechten Beschleunigungstreifen wird durch Fahrstreifenaddition markant verbessert. Der neue Tunnel Fäsenstaub II führt parallel zum bestehenden Tunnel und ist mit diesem über Querschläge (als Fluchtwege) verbunden. Das Nordportal liegt wie beim bestehenden Tunnel unterhalb der Hochstrasse neben den Bahngleisen. Von dort wird das Trasse der Fahrtrichtung Bargaen und Thayngen auf die obere Ebene der Galerie Schönenberg geführt, auf der heute der Anschlussverkehr abgewickelt wird. Der bestehende Anschluss Schaffhausen-Nord (SH-Nord) wird nur noch als  $\frac{1}{4}$ -Anschluss – nur Ausfahrt Fahrtrichtung Bargaen/Thayngen möglich – betrieben. Als Ersatz für den Teilrückbau des Anschlusses SH-Nord wird ein neuer Anschluss (Anschluss Mutzentäli) bei der heutigen Verzweigung Mutzentäli realisiert. Der Ausbau auf 2x2 Fahrstreifen erstreckt sich auf der N04 vom Anschluss SH-Süd bis zur heutigen Verzweigung Mutzentäli, darüber hinaus auf der E54 bis zum Anschluss Herblingen. Der neue Anschluss Mutzentäli liegt im Bereich der heutigen Rampe in Fahrtrichtung Bargaen. Hier ist auch genügend Platz vorhanden, um einen Anschluss zu realisieren, ohne das Bahngelände der SBB/DB zu beanspruchen. Der Anschluss Mutzentäli wird neu als  $\frac{3}{4}$ -Anschluss ausgeführt. Die fehlende Beziehung von Thayngen nach Mutzentäli (Ebnatstrasse) ist durch den nahe gelegenen Anschluss Herblingen abgedeckt. Der neue Anschluss ist als Kreisel konzipiert und wird mit der Ebnatstrasse verbunden. Beim Anschluss Herblingen befindet sich die nördliche Perimetergrenze.

## 3 Ablauf Vernehmlassung Generelles Projekt (GP)

15.10.2015	Freigabe des ASTRA AC I für den Start der Vernehmlassung des GP-Dossier beim Kanton und der Stadt Schaffhausen.
06.11.2015	Schriftliche Einladung des ASTRA, Infrastrukturfiliiale Winterthur, an den Kanton Schaffhausen, eine Stellungnahme gemäss NSG Art. 19 zum GP «Schaffhausen Süd - Herblingen, Engpassbeseitigung» einzureichen.
06.11.2015 - 26.01.2016	Vernehmlassung beim Kanton und der Stadt Schaffhausen.
26.01.2016	Stellungnahmen Regierungsrat Kanton Schaffhausen, kantonale Fachstellen Schaffhausen sowie Stadt Schaffhausen zum GP (22.12.2015 Stellungnahme Stadt Schaffhausen zu Händen Kanton Schaffhausen).
14.03.2016	Koordinationsitzung mit Vertretern des ASTRA, von Kanton und Stadt Schaffhausen zur Bereinigung der Stellungnahmen.
23.03.2016 - 23.06.2016	Machbarkeitsprüfung zur Teilerhaltung des Anschlusses Schaffhausen Nord ( $\frac{1}{4}$ - oder $\frac{1}{2}$ - Anschluss).
11.08.2016	Besprechung auf Direktionsebene mit dem ASTRA, Baudepartement des Kantons Schaffhausen und dem Baureferat der Stadt Schaffhausen.
15.08.2016 - 31.10.2016	Bereinigung des GP-Dossiers entsprechend der Ergebnisse aus der Koordinationssitzung und der Besprechung auf Direktionsebene.
08.11.2016	Abschliessende und zustimmende Stellungnahme Kanton und Stadt Schaffhausen zum bereinigten GP Schaffhausen Süd - Herblingen, Engpassbeseitigung (vorliegendes GP).
07.07.2017 - 07.12.2017	Ämterkonsultation

## 4 Zusammenfassung der Vorschläge des Kantons und der betroffenen Stadt Schaffhausen inkl. Kommentar ASTRA für weiteres Vorgehen

(Die einzelnen Stellungnahmen von Kanton und Stadt Schaffhausen sind in den Anhängen 1-5 ersichtlich).

Der Kanton und die Stadt Schaffhausen haben in ihrer abschliessenden Stellungnahme vom 08.11.2016 zum bereinigten GP Schaffhausen Süd - Herblingen, Engpassbeseitigung ihre Zustimmung erteilt.

### 4.1 Stellungnahme Kanton Schaffhausen

Anträge Regierungsrat Kt. SH		Stellungnahme ASTRA	Prüfung/ Umsetzung in Phase
[1]	Beim Ausführungsprojekt seien die visuelle Aufbereitung des Projekts zu verbessern (u.a. auch 3-D Modelle) und gestalterische Massnahmen zu prüfen, um das Bauwerk möglichst gut in die Umgebung einzupassen	In Absprache mit Kanton und Stadt Schaffhausen wird im Rahmen des Ausführungsprojektes das Projekt visuell aufbereitet und die Gestaltung des Bauwerkes unter Einbezug von Kanton und Stadt Schaffhausen konkretisiert.	AP/DP
[2]	Die Aufrechterhaltung eines Teils des Anschlusses Schaffhausen Nord (1/4- oder 1/2-Anschluss) sei zu prüfen	Die Machbarkeitsprüfung zur Teilerhaltung des Anschlusses SH Nord hat ergeben, dass nur die Ausfahrt in Fahrtrichtung Nord (1/4-Anschluss) möglich wäre, ein 1/2-Anschluss oder ein Vollanschluss jedoch aus Platzgründen nicht realisierbar wäre.  Auf Direktionsebene mit dem ASTRA, dem Baudepartement des Kantons Schaffhausen und dem Baureferat der Stadt Schaffhausen wurde beschlossen, die Ausfahrt SH Nord in Fahrtrichtung Nord zu erhalten.  Das GP wurde entsprechend ergänzt/revidiert.	GP
[3]	Im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung des Teilanschlusses Schaffhausen Nord sei der Abbruch der Schönenbergbrücke bzw. die Erstellung einer neuen Brücke für den Langsamverkehr zu prüfen	Da auf Antrag von Kt./Stadt SH entschieden wurde, im GP den 1/4-Anschluss (Ausfahrt von Zürich nach Schaffhausen) bei SH Nord vorzusehen, muss die Schönenbergbrücke für den ausfahrenden Verkehr bestehen bleiben und kann daher nicht abgebrochen werden. Die Erstellung einer neuen Brücke für den Langsamverkehr ist somit obsolet.	--
[4]	Beim neu zu erstellenden Anschluss Mutzentäli bzw. der Einmündung in die Ebnatstrasse / Ernst Hombergerstrasse sei eine Kreisverkehrsanlage anstelle der vorgesehenen Ampelanlage zu prüfen	In Absprache mit Kanton und Stadt Schaffhausen wird der Anschlussknoten im Mutzentäli bzw. die Einmündung in die Ebnatstrasse / Ernst Hombergerstrasse stufengerecht im Ausführungsprojekt überprüft.	AP/DP
[5]	Die Vereinbarung zwischen Bund, Kanton und Stadt Schaffhausen zu den verkehrlich flankierenden Massnahmen sei so anzupassen, dass Regierung und Stadtrat keine finanziellen Verpflichtungen eingehen, die nicht in ihren Kompetenzen liegen	Der Kantonsingenieur und der zuständige Projektleiter des ASTRA haben die Vereinbarung zu den verkehrlich flankierenden Massnahmen in Absprache mit dem Baureferat der Stadt Schaffhausen dahingehend überarbeitet, dass Regierungs- und Stadtrat von Schaffhausen der Absichtserklärung kompetenzgerecht zustimmen können und gleichzeitig die Vorgaben der Nationalstrassenverordnung (Art. 11) eingehalten sind.  Die allseitig unterzeichnete 'Absichtserklärung Kostenteiler Kanton/Stadt SH - ASTRA vom 06.12.2016' ist im Anhang 5 enthalten.	GP

Anträge Regierungsrat Kt. SH		Stellungnahme ASTRA	Prüfung/ Umsetzung in Phase
[6]	Verbunden mit dem Generellen Projekt sei ein geeigneter Ersatzstandort für das Schwerverkehrskontrollzentrum sicherzustellen	<p>In Absprache mit Kanton und Stadt Schaffhausen wird der Neubau des neuen Schwerverkehrskontrollzentrums an geeignetem Standort, losgelöst vom GP separat bearbeitet.</p> <p>Auf Direktionsebene mit dem ASTRA und dem Baudepartement des Kantons Schaffhausen wurde zudem beschlossen, eine Studie zur Standortbestimmung eines gemeinsamen Schwerverkehrskontrollzentrums und kantonalen Strassenverkehrsamtes zu starten.</p>	--

## 4.2 Stellungnahme Stadt Schaffhausen

Anträge Stadt Schaffhausen		Stellungnahme Regierungsrat Kt. SH	Stellungnahme ASTRA	Prüfung/ Umsetzung in Phase
[1]	Das Generelle Projekt sei einer umfassenden, die städtebaulichen Anliegen der Stadt Schaffhausen berücksichtigenden Überprüfung und Beurteilung zu unterziehen, bis hin zu einer Überdeckung der Autobahn oder einer Untertunnelung der Stadt Schaffhausen	Die Regierung betrachtet in Übereinstimmung mit dem Stadtrat das Projekt insgesamt als städtebaulich verträglich. Andere Varianten im Bereich des Güterbahnhofs, wie das Tieferlegen der Fahrbahnen, eine vollständige Einhausung oder die horizontale Ausdehnung sind aus Sicht der Regierung nicht umsetz- oder finanzierbar.	<p>In Absprache mit Kanton und Stadt Schaffhausen wird die Linienführung gemäss Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) und dem vorliegenden generellen Projekt akzeptiert. Auf den Antrag der Stadt Schaffhausen wird nicht weiter eingegangen.</p> <p>Im Rahmen des Ausführungsprojektes wird das Projekt visuell aufbereitet und die Gestaltung des Bauwerks unter Einbezug von Kanton und Stadt Schaffhausen konkretisiert.</p>	AP/DP
[2]	Die Auswirkungen der Lärmemissionen seien nachzuweisen	In Absprache mit Kanton und Stadt Schaffhausen werden die Umwelteinflüsse des Projekts wie Lärmemissionen und Erschütterungen stufengerecht im Rahmen des Ausführungsprojekts bzw. des dazugehörigen Umweltverträglichkeitsberichtes 3. Stufe bearbeitet.		AP/DP
[3]	Ein Konzept zu den Erschütterungen während der Bauphase sei vorzulegen	In Absprache mit Kanton und Stadt Schaffhausen werden die Umwelteinflüsse des Projekts wie Lärmemissionen und Erschütterungen stufengerecht im Rahmen des Ausführungsprojekts bzw. des dazugehörigen Umweltverträglichkeitsberichtes 3. Stufe bearbeitet.		AP/DP
[4]	Die Beibehaltung des Anschlusses Schaffhausen Nord sei zu prüfen	<p>Die Machbarkeitsprüfung zur Teilerhaltung des Anschlusses SH Nord hat ergeben, dass nur die Ausfahrt in Fahrtrichtung Nord (1/4-Anschluss) möglich wäre, ein 1/2-Anschluss oder ein Vollanschluss jedoch aus Platzgründen nicht realisierbar wäre.</p> <p>Auf Direktionsebene mit dem ASTRA, dem Baudepartement des Kantons Schaffhausen und dem Baureferat der Stadt Schaffhausen wurde beschlossen, die Ausfahrt SH Nord in Fahrtrichtung Nord aufgrund der hohen Verkehrsspitzen im Altstadtbereich (Ring Rheinuferstrasse - Bachstrasse - Spitalstrasse - Grabenstrasse) zu Lasten des Engpassprojektes zu erhalten.</p> <p>Das GP wurde entsprechend ergänzt/revidiert.</p>		GP

Anträge Stadt Schaffhausen		Stellungnahme Regierungsrat Kt. SH	Stellungnahme ASTRA	Prüfung/ Umsetzung in Phase
[5]	Sollte der Anschluss Schaffhausen Nord aufgehoben werden, seien der Rückbau der Schönenbergbrücke zu prüfen und sinnvolle flankierende Massnahmen zu realisieren		Da auf Antrag von Kt./Stadt SH entschieden wurde, im GP den 1/4-Anschluss (Ausfahrt von Zürich nach Schaffhausen) bei SH Nord vorzusehen, muss die Schönenbergbrücke für den ausfahrenden Verkehr bestehen bleiben und kann daher nicht abgebrochen werden. Die Erstellung einer neuen Brücke für den Langsamverkehr ist somit obsolet.	--
[6]	Die verkehrlich flankierenden Massnahmen seien mit Kostenangaben zu konkretisieren	Der Kantonsingenieur und der zuständige Projektleiter des ASTRA haben die Vereinbarung zu den verkehrlich flankierenden Massnahmen in Absprache mit dem Baureferat der Stadt Schaffhausen dahingehend überarbeitet, dass Regierungs- und Stadtrat von Schaffhausen der Absichtserklärung kompetenzgerecht zustimmen können und gleichzeitig die Vorgaben Nationalstrassenverordnung (Art. 11) eingehalten sind.  Die allseitig unterzeichnete 'Absichtserklärung Kostenteiler Kanton/Stadt SH - ASTRA vom 06.12.2016' ist im Anhang 5 enthalten.		GP
[7]	Ein neues Konzept für das Schwerverkehrskontrollzentrum sei vorzulegen	In Absprache mit Kanton und Stadt Schaffhausen wird der Neubau des neuen Schwerverkehrskontrollzentrums an geeignetem Standort, losgelöst vom GP separat bearbeitet.  Auf Direktionsebene mit dem ASTRA und dem Baudepartement des Kantons Schaffhausen wurde zudem beschlossen, eine Studie zur Standortbestimmung eines gemeinsamen Schwerverkehrskontrollzentrums und kantonalen Strassenverkehrsamtes zu starten.		--





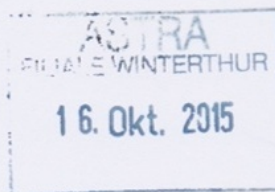
## **Anhang 1**

**Freigabe Generelles Projekt durch ASTRA/AC I zur Vernehmlassung bei  
Kantonen und Gemeinden vom 15.10.2015**





CH-3003 Bern, ASTRA



**Bundesamt für Strassen ASTRA  
Filiale Winterthur  
Grüzefeldstrasse 41  
8404 Winterthur**

Ihr Zeichen: O192-1915/Rim  
Unser Zeichen: O224-0259/Reu  
Sachbearbeiter/in: Bruno Reber  
Bern, 15. Oktober 2015

**NS 04/06 Schaffhausen Süd - Herblingen, Engpassbeseitigung  
Projektnr.: 090229 / Projektkategorie: Schlüsselprojekt  
Freigabe generelles Projekt**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 07.11.2014, dem am 20.05.2015 und am 14.10.2015 eingegangenen bereinigten Projektdossier haben Sie uns zum rubrizierten generellen Projekt die Projektunterlagen gemäss NSV Art. 11 Abs. 1 Bst. a. bis Bst. f. zur Prüfung eingereicht.

Nach Prüfung der eingereichten Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass wir damit grundsätzlich einverstanden sind. Wir bitten Sie, folgende Bemerkungen bei der Bereinigung der Projektunterlagen zu berücksichtigen:

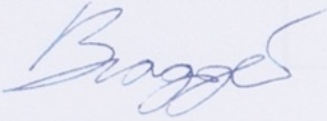
- Das Inhaltsverzeichnis bzw. die Vollständigkeitsprüfung auf der Innenseite der beiden Dossiers (GP-Dossier und Begleitdossier) ist zu datieren und vom Projektleiter der Filiale zu unterzeichnen.

Die so bereinigten Projektunterlagen sind dann dem interessierten Kanton Schaffhausen zwecks Einholen der weiteren Projektunterlagen gemäss NSV Art. 11 Abs. 1 Bst. g. (Vorschläge des Kantons und Stellungnahmen der Gemeinden) und Bst. h. (Mitbericht der kantonalen Umweltschutz- und Raumplanungsfachstelle sowie der vom Kanton mit Natur- und Heimatschutz und Archäologie betrauten Stellen) zuzustellen.

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Bruno Reber  
Postadresse: 3003 Bern  
Standortadresse: Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen  
Tel. +41 58 463 40 08, Fax +41 58 463 23 03  
bruno.reber@astra.admin.ch  
www.astra.admin.ch

Das um die Beilagen g. und h. vervollständigte Dossier generelles Projekt ist alsdann inklusive der von der Filiale auswerteten Vorschläge, Stellungnahmen und Mitberichte der Fachunterstützung zuzustellen.

Freundliche Grüsse



Guido Biaggio  
Vizedirektor, Abteilungschef

## **Anhang 2**

**Stellungnahme Kanton Schaffhausen vom 26.01.2016 zum GP  
«Schaffhausen Süd - Herblingen, Engpassbeseitigung»**



Kanton Schaffhausen  
Regierungsrat

Beckenstube 7  
CH-8200 Schaffhausen

www.sh.ch

ASTRA  
FILIALE WINTERTHUR

28. Jan. 2016



Telefon +41 (0)52 632 71 11  
Fax +41 (0)52 632 72 00  
regierungsrat@ktsh.ch



Bundesamt für Strassen  
Leitung Filiale Winterthur  
Herr Otto Noger  
Grüzefeldstrasse 41  
8404 Winterthur

Schaffhausen, 26. Januar 2016

**Generelles Projekt «NS 04/06 Schaffhausen Süd – Herblingen Engpassbeseitigung»;  
Stellungnahme Kanton Schaffhausen gemäss Art. 19 NSG**

Sehr geehrter Herr Noger  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 6. November 2015 haben Sie uns eingeladen, zum generellen Projekt «NS 04/06 Schaffhausen Süd – Herblingen Engpassbeseitigung» Stellung zu nehmen. Dafür danken wir Ihnen bestens. Der Regierungsratsbeschluss zur kantonalen Stellungnahme liegt diesem Schreiben bei. Die Stadt Schaffhausen, das Departement des Innern, das Finanzdepartement und die betroffenen Amtsstellen des Baudepartements haben Mitberichte eingereicht. Das kantonale Tiefbauamt wird Ihnen diese Mitberichte und Stellungnahmen zustellen. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung der Anliegen in der Ausarbeitung des Ausführungsprojekts.

Das generelle Projekt Engpassbeseitigung «NS 04/06 Schaffhausen Süd - Herblingen» betrachtet der Regierungsrat als konzeptionell ausgereift. Es basiert auf der Zweckmässigkeitsbeurteilung ZMB aus dem Jahr 2008. Die Aufwärtskompatibilität zu einem späteren Tunnel Cholfirst II mit einem zusätzlichen Rheinübergang ist gegeben. Ebenfalls ist der spätere Ausbau der heutigen Kantonsstrasse J15 zwischen Schaffhausen-Herblingen und Thayngen möglich. Das Projekt mit dem neuen Anschluss Mutzentäli korrespondiert mit dem kantonalen Strassenrichtplan, der die Umklassierung der Kantonsstrasse Fulachstrasse zu einer kommunalen Strasse sowie der kommunalen Ebnatstrasse zu einer Kantonsstrasse vorsieht. Das Baudepartement stellt anhand der Planunterlagen fest, dass die baulichen Eingriffe beim Anschluss SH-Süd bzw. am südlichen Portal minimale Auswirkungen auf die Umgebung haben. Neben der Kapazitätssteigerung des Anschlusses wird auch die Verkehrssicherheit wesentlich verbessert. Das Kernstück Tunnel Fäsenstaub II erhöht im Unterschied zu einem Sicherheitsstollen nicht nur die passive, sondern auch die aktive Sicherheit. Das Portal Nord und die neu zu erstellende Elektrozentrale können mit entsprechenden Gestaltungsmaßnahmen so gebaut werden, dass die Verträglichkeit mit der Umgebung gegeben ist. Die städtebaulich anspruchsvollsten Teilstücke im Bereich der Galerie Schönenberg, wo die Fahrspuren überlagert



werden, und im Bereich der offenen Strecke entlang der Fulachstrasse bis nach Herblingen werden so gelöst, dass die bestehende Infrastruktur optimal genutzt wird. Die Querprofile und die Längsschnitte zeigen, dass die baulichen Eingriffe – insbesondere die Rampen- und Brückenbauwerke – minimiert werden. Die heutige Galerie Schönenberg verändert sich nicht wesentlich. Mit gestalterischen Massnahmen kann die architektonische Wirkung verbessert werden. Die Regierung betrachtet das Projekt insgesamt als städtebaulich verträglich. Andere Varianten im Bereich des Güterbahnhofs wie das Tieferlegen der Fahrbahnen, eine vollständige Einhausung oder die horizontale Ausdehnung sind aus Sicht der Regierung nicht umsetz- oder finanzierbar.

Nachstehend nimmt die Regierung zu den wichtigsten Punkten Stellung:

### 1. Städtebauliche Verträglichkeit des Projekts

Der Stadtrat Schaffhausen hat in seiner Stellungnahme eine städtebauliche Überprüfung bzw. die Entwicklung von städtebaulichen Szenarien gefordert. Deshalb empfehlen wir, die Anliegen des Stadtrates soweit vertretbar zu berücksichtigen und gestalterische Massnahmen zu treffen. Weiter empfehlen wir, ein 3D-Modell der zukünftigen Strasseninfrastruktur zu erstellen und den Kanton und die Stadt Schaffhausen bei der Ausarbeitung des Ausführungsprojekts betreffend die Gestaltung einzubinden.

### 2. Prüfung (Teil-) Aufrechterhaltung Anschluss SH-Nord

Durch die Auflösung des Anschlusses SH-Nord bzw. die Verschiebung des Anschlusses ins Mutzentäli ergeben sich Verkehrsumlagerungen auf dem städtischen Strassennetz. Das Verkehrsmodell zeigt die tendenziellen Umlagerungen auf Tagesbasis, falls keine verkehrlich flankierenden Massnahmen ergriffen werden. Relevant für die Funktion des Verkehrssystems in städtischen Gebieten ist die Abwicklung des Verkehrs während der Spitzenbelastung, in der Regel während der Abendspitze. Bereits heute zeigt sich im Bereich der Graben-, Spitalstrasse, Adlerunterführung ein verkehrlicher Engpass. Durch die geplanten Stadtentwicklungsprojekte – insbesondere im Bereich des Mühlentals und auf der Breite – sowie nun zusätzlich durch die Verschiebung des Anschlusses SH-Nord ins Mutzentäli wird die Funktionsfähigkeit des genannten Strassensystems ohne Massnahmen kaum mehr gegeben sein. Aus diesem Grund unterstützt die Regierung die Forderung des Stadtrates, die Anschlussmöglichkeiten im Bereich des Güterbahnhofs nochmals zu prüfen. Zumindest ein Halbanschluss, d.h. die Ausfahrtsmöglichkeit von Zürich her sowie die Einfahrtsmöglichkeit nach Singen über die bestehende Schönenbergbrücke, würde bereits zu einer wesentlichen Entlastung des städtischen Strassennetzes führen.

### 3. Flankierende Massnahmen

Die verkehrlich flankierenden Massnahmen sind parallel zur Ausarbeitung des Ausführungsprojekts wie vorgesehen zu konkretisieren. Die entsprechenden Massnahmen sind zum heutigen Zeitpunkt erst auf konzeptioneller Ebene angedacht. Bei den angegebenen Kosten handelt es sich um reine Schätzungen mit einem beträchtlichen Ungenauigkeitsgrad. Dem Kostenteiler kann zwar grundsätzlich zugestimmt werden. Gleichzeitig ist aber klarzustellen, dass aus der Absichtserklärung noch keine finanziellen Verpflichtungen entstehen können. Dazu bedarf es - neben einer vertraglichen Vereinbarung - auf Seiten des Kantons und der Stadt Schaffhausen auch der Kreditbeschlüsse der zuständigen Organe.

#### 4. Schwerverkehrskontrollzentrum

Wir fordern, dass im Rahmen des Engpassbeseitigungsprojekts ein neues Schwerverkehrskontrollzentrum an geeignetem Standort gebaut wird. Der Weiterbetrieb des bestehenden Schwerverkehrskontrollzentrums beim Güterbahnhof ist mit der Auflösung des Anschlusses SH-Nord nicht mehr sinnvoll. Wir empfehlen den neuen Standort im Herblingertal (Ausfahrt Schaffhausen-Herblingen) oder alternativ im Raum Thayngen.

#### 5. Schönenbergbrücke Anschluss SH-Nord

Im generellen Projekt wird die Schönenbergbrücke noch als Langsamverkehrsverbindung genutzt. Falls eine Teil-Aufrechterhaltung der Ausfahrt SH-Nord - Fahrtrichtung Thayngen - nicht möglich ist (siehe Punkt 2), ist der Abbruch der Schönenbergbrücke bzw. der Neubau einer neuen Langsamverkehrsbrücke zu prüfen.

#### 6. Anschluss an die Herblingenstrasse

Mit dem neuen Anschluss Mutzentäli wird die Nationalstrasse an die Ebnatstrasse angeschlossen. Am Knoten Ebnatstrasse – Ernst Hombergerstrasse ist im generellen Projekt eine LSA Steuerung vorgesehen. Wir bitten Sie, anstatt der LSA Steuerung eine Kreisverkehrsanlage zu prüfen.

Abschliessend unterstreichen wir die Forderung, auf den Sicherheitsstollen der Tunnels Fäsenstaub I zu verzichten und stattdessen das Engpassbeseitigungsprojekt zu realisieren. Wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass das Bundesamt für Strassen ebenfalls die direkte Umsetzung des Engpassbeseitigungsprojekts anstrebt. Die nächsten Planungsschritte sind umgehend an die Hand zu nehmen.

Wir danken Ihnen, die Möglichkeit zur Stellungnahme erhalten zu haben, und bitten Sie, unsere Anliegen im Laufe der weiteren Projektbearbeitung zu berücksichtigen.



Freundliche Grüsse  
Im Namen des Regierungsrates  
Der Präsident:

*Dr. Reto Dubach*

Der Staatsschreiber:

*Dr. Stefan Bilger*



## Beschluss vom 26. Januar 2016

Protokoll-Nr. 3/42

Engpassbeseitigung «NS 04/06  
Schaffhausen Süd - Herblingen»;  
Stellungnahme Kanton Schaffhausen  
zum generellen Projekt gemäss  
Art. 19 NSG

### I.

Die bestehende N04 wurde 1996 in Betrieb genommen. Im Bereich des Anschlusses SH-Süd bis zum Anschluss Herblingen wird die Leistungsgrenze in Spitzenverkehrsstunden bereits erreicht. Insbesondere im Fäsenstaubtunnel I, welcher im Gegenverkehr betrieben wird, ist die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet. In einer Netzstrategie-Studie im Jahr 2005 und in einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) 2008 wurden mehrere Varianten zur Beseitigung dieses Engpasses entwickelt, bewertet und verglichen. Als Bestvariante konnte ein Ausbau der N04 bzw. E54 zwischen Flurlingen im Süden und Thayngen im Norden nachgewiesen werden. Als dringlich wurde der Ausbaubedarf für die Stadtdurchfahrt Schaffhausen erkannt. Deshalb wurde vorgeschlagen, in erster Priorität die Strecke zwischen den Anschlüssen SH-Süd und Herblingen auf 2x2 Fahrspuren auszubauen. In der Programmbotschaft «Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen» wurde der Streckenabschnitt Anschluss SH-Süd bis zum Anschluss Herblingen ins Modul 3 aufgenommen. Damit ist die Finanzierung der Planung gesichert. Der erste Planungsschritt, die Erarbeitung des generellen Projekts zur Beseitigung des Engpasses «NS 04/06 Schaffhausen Süd - Herblingen», ist nun in der Abschlussphase.

Massgebendes Element der Engpassbeseitigung ist der Bau des Tunnels Fäsenstaub II. Dieser kann bei Ereignissen bzw. Unfällen im Tunnel Fäsenstaub I auch als Flucht- und Rettungsweg benutzt werden. Sollte der Tunnel Fäsenstaub II nicht umgesetzt werden, muss zur Erhöhung der passiven Sicherheit ein Sicherheitsstollen gebaut werden. Aus diesem Grund wurde parallel zum vorliegenden generellen Projekt Engpassbeseitigung ein Ausführungsprojekt Sicherheitsstollen (Sisto) erarbeitet. Die Regierung des Kantons Schaffhausen hat mit Beschluss vom 3. März 2015 zu diesem Projekt Stellung genommen (Protokoll-Nr. 7/133). Es soll möglichst kein Sicherheitsstollen zum Tunnel Fäsenstaub I, sondern direkt der Tunnel Fäsenstaub II gebaut werden. Gemäss technischem Bericht würde der vorgängige Bau des Sicherheitsstollens keine Ersparnisse im späteren Bau des Tunnels Fäsenstaub II bringen. Die Investitionskosten von rund 50 Mio. Franken in den Sicherheitsstollen wären also gänzlich verloren. Gemäss technischem Bericht ist es zum heutigen Zeitpunkt erklärtes Ziel des Bundesamtes für Strassen (ASTRA), direkt das Engpassbeseitigungsprojekt zu realisieren.

Nach Artikel 19 Absatz 1 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (NSG) unterbreitet das ASTRA den interessierten Kantonen die generellen Projekte von Nationalstrassenausbau-

ten. Im generellen Projekt werden die Linienführung, einschliesslich der ober- und unterirdischen Strassenführung, die Anschlussstellen mit den Zu- und Wegfahrten, die Kreuzungsbauwerke und die Anzahl der Fahrspuren festgelegt. Detailfragen werden in dieser Projektphase noch nicht näher behandelt oder dann nur soweit, als sie die Hauptprojektelemente bzw. die Gesamtkosten zu beeinflussen vermögen.

Mit Schreiben vom 6. November 2015 wurde der Kanton Schaffhausen aufgefordert, zum vorliegenden generellen Projekt Stellung zu nehmen. Insbesondere erwartet das ASTRA folgende Angaben und Unterlagen:

- Allfällige Projektänderungsvorschläge des Kantons;
- Stellungnahmen der durch den Strassenbau betroffenen Gemeinden und allenfalls Grundeigentümer;
- Mitberichte der kantonalen Umweltschutz- und Raumplanungsfachstelle sowie der vom Kanton mit Natur- und Heimatschutz und Archäologie betrauten Stelle;
- Eine unterschriebene Absichtserklärung zur Kostenteilung der verkehrlich flankierenden Massnahmen.

## II.

Der geplante Ausbau auf 2x2 Fahrstreifen erstreckt sich auf der N04 vom Anschluss SH-Süd bis zur heutigen Verzweigung Mutzentäli, darüber hinaus auf der E54 bis zum Anschluss Herblingen. Der Projektperimeter verläuft mitten durch die Stadt Schaffhausen und unter- respektive durchquert dabei in seiner gesamten Länge überbautes Gebiet. Die südliche Projektgrenze liegt auf der Rheinbrücke. Von dort zweigt die Fahrtrichtung Bargaen und Thayngen nach Osten von der bestehenden Linienführung ab und führt unter den beiden Bahnlinien hindurch in einen neuen, zweistreifigen Tunnel Fäsenstaub II. Der Anschluss SH-Süd mit dem heute nicht normgerechten Beschleunigungsstreifen wird durch Fahrstreifenaddition markant verbessert. Der neue Tunnel Fäsenstaub II verläuft parallel zum bestehenden Tunnel und ist mit diesem über Querschläge (als Fluchtwege) verbunden. Das Nordportal liegt wie beim bestehenden Tunnel unterhalb der Hochstrasse neben den Bahngleisen. Von dort wird das Trasse der Fahrtrichtung Bargaen und Thayngen auf die obere Ebene der Galerie Schönenberg geführt, auf der heute der Anschlussverkehr abgewickelt wird. Der bestehende Anschluss Schaffhausen Nord (SH-Nord) wird aufgehoben und als Ersatz wird ein neuer Anschluss (Anschluss Mutzentäli) bei der heutigen Verzweigung Mutzentäli realisiert. Grund hierfür ist, dass sich im Bereich SH-Nord eine horizontale Ausdehnung der N04 auf das Bahngelände aus technischen, verfahrensmässigen und finanziellen Gründen als praktisch nicht realisierbar erwiesen hat. Das Bahngelände ist im Eigentum der DB und der SBB. Ein weiterer Grund ist die nicht normkonforme Ausbildung der Einfahrt SH-Nord in Fahrtrichtung Zürich. Mit der Verlegung in das Mutzentäli kann diese normgerecht realisiert werden. Der neue Anschluss Mutzentäli liegt im Bereich der heutigen Rampe in Fahrtrichtung Bargaen. Hier ist auch genügend Platz vorhan-

den, um einen Anschluss zu realisieren, ohne das Bahngelände der SBB/DB zu beanspruchen. Der Anschluss Mutzentäli wird neu als  $\frac{3}{4}$ -Anschluss ausgeführt. Die fehlende Beziehung von Thayngen nach Mutzentäli (Ebnatstrasse) wird durch den nahegelegenen Anschluss Herblingen abgedeckt. Der neue Anschluss ist als Kreisel konzipiert und wird mit der Ebnatstrasse verbunden.

Der neue Tunnel Fäsenstaub II wird als bergmännischer Tunnel mit einem Kreisprofil ausgebildet. Er enthält als Längslüftung Strahlventilatoren und wird mit einem Werkleistungskanal ausgerüstet. Im Mühlental muss aus Gründen der geringen Überdeckung und der Leitungsquerungen ein ca. 58 m langer Abschnitt im Tagbau zwischen die bergmännischen Tunnelabschnitte eingefügt werden. Zum bestehenden Tunnel werden im Abstand von ca. 300 m Querverbindungen vorgesehen, wovon eine befahrbar ist. Eine Besonderheit ist ein Anschlusstunnel SH-Süd für Sonderbetriebsfälle in Richtung der Ausfahrt SH-Süd, über den im «Betriebsfall Gegenverkehr im Fäsenstaubtunnel II» der Verkehr von Bargaen/Thayngen auch in Richtung Ausfahrt SH-Süd geführt werden kann. An beiden Portalen werden Elektrozentralen vorgesehen, die als mehrstöckige Gebäude in das Gelände eingepasst werden.

Die bestehenden Brückenbauwerke werden grösstenteils erhalten und verbreitert. Am Anschluss SH-Süd entsteht ein neues Überführungsbauwerk für die SBB Bahnlinie. Dieses ist direkt mit der bestehenden SBB-Brücke über die bestehende N04 verbunden. Vom Nordportal aus werden die Fahrspuren Richtung Thayngen/Bargaen mit einem kombinierten Rampen/Brückenbauwerk auf die bestehende Galerie Schönenberg geführt, die selbst erhalten bleibt. Zur Überführung der Ebnatstrasse entsteht eine neue Brücke. Für die Entwässerung werden die bestehenden Sammelleitungen und Entwässerungsanlagen weiterbetrieben. Beim Anschluss SH-Süd wird ein zusätzliches, kombiniertes Ölrückhalte- und Havariebecken gebaut. Die komplett neu zu erstellenden Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen des Tunnels Fäsenstaub II werden kabeltechnisch und räumlich getrennt von den bestehenden Anlagen des Tunnels Fäsenstaub I. Ebenfalls erfolgt die Energieversorgung separat. Die gesamten Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen auf der offenen Strecke zwischen dem Nordportal und dem bestehenden Anschluss Herblingen sind komplett neu zu erstellen. Im Bereich der Verzweigung Mutzentäli wird ein neuer Elektraum für die Versorgung und Steuerung der offenen Strecke erstellt.

Im Bereich des Anschlusses SH-Süd sowie im Bereich der fast gesamten offenen Strecke im Abschnitt Nord werden Lärmschutzwände erstellt. Die qualitativen und quantitativen Umwelteinflüsse des Bauvorhabens werden in der UVB-Hauptuntersuchung 3. Stufe im Rahmen des Ausführungsprojektes genauer untersucht, beurteilt und mit geeigneten Ersatzmassnahmen auf ein rechtskonformes Mass begrenzt. Gestaltungsmassnahmen erfolgen vor allem an den beiden Portalbauwerken und -bereichen sowie an der Fulach- und Krebsbachstrasse.

Aufgrund der Verschiebung des Anschlusses SH-Nord ins Mutzentäli gibt es eine bestimmte Verkehrsumlagerung auf dem nachgelagerten städtischen Strassennetz, sofern keine verkehr-

lich flankierenden Massnahmen ergriffen werden. Diese Verkehrsumlagerung wurde mit einem Verkehrsmodell abgeschätzt. Verkehrlich flankierende Massnahmen auf dem nachgeordneten Strassennetz, insbesondere in der Umgebung des Anschlusses SH-Süd, der Fulach-, Bach- und Grabenstrasse sollen deshalb dafür sorgen, dass der Verkehr möglichst direkt zu den Anschlüssen fliesst und keine Parallelverkehre entstehen. Die bestehenden Strassen sollen vom Durchgangsverkehr möglichst entlastet werden. Zudem soll ein Rückstau auf die Nationalstrasse vermieden werden. Das Bundesamt für Strassen hat mit Zustimmung der Tiefbauämter von Kanton und Stadt ein Konzept für die verkehrlich flankierenden Massnahmen entwickelt. Das ASTRA schlägt für die Finanzierung der flankierenden Massnahmen auf der Basis der gesetzlichen Grundlagen einen Kostenteiler zwischen Bund und Kanton/Stadt Schaffhausen vor. Dazu soll eine Absichtserklärung unterzeichnet werden.

### III.

Das Baudepartement hat die Stadt Schaffhausen, das Departement des Innern, das Finanzdepartement und die betroffenen Amtsstellen des Baudepartements zu Mitberichten eingeladen. Das kantonale Tiefbauamt wurde damit beauftragt, die Stellungnahmen zusammenzufassen.

Der Stadtrat der Stadt Schaffhausen begrüsst grundsätzlich die Absicht, eine zweite Tunnelröhre zu erstellen und sieht die Realisierung einer solchen in erster Priorität vor einem Sicherheitsstollen. Trotzdem sei das vorliegende Projekt einer umfassenden, die städtebaulichen Anliegen der Stadt Schaffhausen berücksichtigenden Überprüfung und Beurteilung zu unterziehen. Die Stadt Schaffhausen verfolgt das Ziel, das Fulachtal städtebaulich zu entwickeln und beurteilt dieses Vorhaben mit dem geplanten Ausbauprojekt der Nationalstrasse als zusätzlich erschwerend. Die Auswirkungen der geplanten Linienführung im Quartier Mühlenen, entlang der Fulachstrasse und beim neuen Anschluss Mutzentäli werden als einschneidend betrachtet. Die Stadt verlangt daher vom ASTRA die Erarbeitung von städtebaulichen Szenarien. Der Stadtrat hat zudem grosse Vorbehalte gegenüber einer «ersatzlosen» Aufhebung der Einfahrt bei der Schönenbergbrücke. Sollte die Aufhebung des Anschlusses umgesetzt werden, seien der Rückbau der Schönenbergbrücke zu prüfen und sinnvolle flankierende Massnahmen zu realisieren. Den innerstädtischen Verkehrsachsen seien im Ausführungsprojekt mehr Beachtung zu schenken und städtische Entwicklungsprojekte seien verkehrlich zu berücksichtigen. Der Stadtrat legt grossen Wert auf das übergeordnete Ziel einer nachhaltigen Entlastung der Rheinuferstrasse. Die Absichtserklärung zu den flankierenden Massnahmen wird von der Stadt Schaffhausen erst nach Vorliegen der vollständigen Unterlagen, d.h. inkl. den konkreten Massnahmen mit entsprechenden Kostenangaben, geprüft. Weiter stellt der Stadtrat fest, dass das Schwerverkehrskontrollzentrum an seinem heutigen Standort nicht mehr betrieben werden kann und verlangt deshalb ein neues Konzept dazu. Zusammenfassend beurteilt der Stadtrat das oberirdische Führen einer Autobahn inmitten eines dicht besiedelten Stadtkörpers generell als nicht mehr zeitgemäss. Eine Untertunnelung sei deshalb zu prüfen.

Das Departement des Innern bezieht sich im Mitbericht auf den von Pöyry Schweiz AG verfassten Bericht zur Umweltverträglichkeit vom 23. April 2015. Dabei handelt es sich um die UVB Hauptuntersuchung der 2. Stufe mit Pflichtenheft für die UVB Hauptuntersuchung der 3. Stufe (Ausführungsprojekt). Der vorliegende UVB zum generellen Projekt basiert auf einer Voruntersuchung, zu der die Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU) und das Bundesamt für Umwelt (BAFU) bereits vorgängig Stellung genommen haben. Die damals von der KofU formulierten Anträge wurden grossmehrheitlich vom BAFU unterstützt und im vorliegenden UVB berücksichtigt. Das Departement des Innern beantragt, das Abfall- und Materialbewirtschaftungskonzept um ein Analytik- und Triagekonzept zu ergänzen. Zudem sei der Bedarf an Primär- und Recyclingbaustoffen aufzuzeigen und die Nutzung von mineralischen Recyclingbaustoffen so weit möglich zu fördern. Die Altlasten seien bei der Projektausführung systematisch zu erfassen und zu dokumentieren. Die Böden sind auf die im Pflichtenheft genannten Belastungsparameter hin zu prüfen. Das Departement des Innern stimmt dem geplanten Entwässerungskonzept zu. Allerdings ist die Qualität des eingeleiteten Abwassers während des Betriebs in die jeweiligen Oberflächengewässer unbedingt zu prüfen. Die Konzepte zur Überwachung der Grundwasserfassungen und der Grundwasserpegel sind noch auszuarbeiten.

Das Finanzdepartement nimmt insbesondere zum Schwerverkehrskontrollzentrum und zu den flankierenden Massnahmen Stellung. Das vorgelegte generelle Projekt zur Engpassbeseitigung zeige Auswirkungen auf das Schwerverkehrskontrollzentrum, die im Projekt dringend zu berücksichtigen seien. Pro Tag transitieren ca. 1'300 – 1'500 schwere Motorwagen in Nord-Süd Richtung durch den Kanton Schaffhausen. Im Schwerverkehrskontrollzentrum beim Güterbahnhof werden täglich mehrere LKW überprüft. Im Jahr 2014 wurden gesamthaft 5'878 Fahrzeuge kontrolliert und 1'182 Sanktionen ausgesprochen. Durch den geplanten Wegfall des Anschlusses SH-Nord ist der Weiterbetrieb des Schwerverkehrskontrollzentrums am heutigen Standort nicht mehr sinnvoll. Das Finanzdepartement fordert deshalb, dass mit dem Projekt zur Engpassbeseitigung gleichzeitig ein neues Schwerverkehrskontrollzentrum an einem geeigneten Standort, vorzugsweise in Schaffhausen-Herblingen, durch den Bund erstellt wird. Betreffend die flankierenden Massnahmen äussert sich das Finanzdepartement zum vorliegenden Entwurf der Absichtserklärung bzw. zur Finanzierung. Gemäss den geschätzten Baukosten für die flankierenden Massnahmen und dem vorgeschlagenen Kostenteiler betragen die Ausgaben für den Kanton Schaffhausen über 2 Mio. Franken. Über diese zu entscheiden obliege dem Kantonsrat respektive den Stimmberechtigten über das fakultative Referendum. Hinzu komme, dass der Kanton und die Stadt Schaffhausen über die allenfalls zu ergreifenden verkehrlich flankierenden Massnahmen betreffend ihre Kantons- und Gemeindestrassen selbst entscheiden können sollen. In der vorliegenden Form könne deshalb der Absichtserklärung zum aktuellen Zeitpunkt nicht zugestimmt werden.

Seitens des Baudepartements haben das Planungs- und Naturschutzamt (PNA) und die Fachstelle Archäologie sowie die Fachstellen des kantonalen Tiefbauamts Stellung genommen. Das Kantonsforstamt hat auf eine Stellungnahme verzichtet, da keine Waldflächen betroffen sind. Das PNA stellt fest, dass mit dem Richtplaneintrag 3-1-1/1 Stadttunneltangente im am



21. Oktober 2015 vom Bundesrat genehmigten Richtplan die richtplanerischen Voraussetzungen für die Weiterbearbeitung gegeben seien. Der Kapazitätsengpass in der Region Schaffhausen sei erkannt und mit dem vorliegenden generellen Projekt werde eine Lösung angestrebt. Das PNA weist darauf hin, dass sich durch das Bauvorhaben in der Bauphase und im Betriebszustand voraussichtlich temporäre bzw. definitive Verluste von Lebensräumen ergeben werden. Die Beeinträchtigungen seien in der UVB Hauptuntersuchung 3. Stufe genauer zu untersuchen und mit geeigneten Ersatzmassnahmen auf ein rechtskonformes Mass zu begrenzen. Das PNA fordert eine rechtzeitige Sicherung von möglichen Ersatzflächen. Die Kantonsarchäologie teilt mit, dass die mit der archäologischen Fachstelle des ASTRA besprochenen archäologischen Zonen im UVB vollständig berücksichtigt wurden. Die Fachstelle Gewässer des kantonalen Tiefbauamts beurteilt die Auswirkungen des Projekts auf die Oberflächengewässer und auf das Grundwasser als nicht problematisch. Detailabklärungen erfolgen mit dem Ausführungsprojekt. Die Naturgefahrenbereiche seien mit Ausnahme des Bereichs Mühiental korrekt erfasst. Der Installationsplatz bzw. der Zwischenangriff «Tagbaustrecke» im Mühiental sowie der Bereich beim neuen Anschluss Mutzentäli seien in den nächsten Projektierungsphasen besonders zu beachten. Die Fachstelle Strassenbau- und Kunstbauten beurteilt das vorgeschlagene Projekt als optimal, da die bestehende Infrastruktur weitest möglich genutzt wird. Die Investitionen in die Anpassung, Erweiterung und Erstellung von zusätzlichen Kunstbauten sind vertretbar, was sich positiv auf das Kosten-Nutzen Verhältnis des Projekts und auf die zukünftigen Betriebskosten auswirkt. Es wird darauf hingewiesen, dass die Schönenbergbrücke zukünftig nur noch als Langsamverkehrsverbindung quer zur A4 genutzt werde. Die Aufrechterhaltung dieser Verbindung sei wichtig. Der Abbruch der bestehenden Brücke und der Neubau einer neuen Brücke für den Fuss- und Radverkehr seien zu prüfen. Der geplante Anschluss Mutzentäli wird über den Knoten Ebnatstrasse-Ernst Hombergerstrasse angeschlossen. Dabei sei zu prüfen, den Knoten nicht wie geplant als signalgesteuerter Knoten, sondern als Kreisverkehrsanlage zu bauen.

#### IV.

Das Baudepartement beurteilt das Engpassbeseitigungsprojekt mit dem Kernstück Tunnel Fäsenstaub II als Schlüsselprojekt für die Region Schaffhausen. Eine zeitliche Verzögerung des Ausbauprojekts und damit der vorzeitige Bau eines Sicherheitsstollens kann für den Kanton und die Stadt Schaffhausen schwerwiegende Folgen haben. Die Regierung hat deshalb bereits in der Vernehmlassung über das 2. Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz beantragt, die 2. Tunnelröhre am Fäsenstaub zu priorisieren und ins Modul 2 (PEB) aufzunehmen bzw. ohne Zwischenschritt «Sicherheitsstollen» zu realisieren (Protokoll 24/377). Auch im Rahmen der kantonalen Stellungnahme zum Auflageprojekt des Sicherheitsstollens zum Tunnel Fäsenstaub I hat die Regierung mit Schreiben an die Vorsterherin des UVEK, Bundesrätin Doris Leuthard, erneut bekräftigt, dass auf den Sicherheitsstollen zum Tunnel Fäsenstaub I zu verzichten sei (Protokoll 7/133). Die Rahmenbedingungen haben sich in der Zwischenzeit nicht geändert. Im Gegenteil, Untersuchungen haben gezeigt, dass die vorgängige Investition in einen Sicherheitsstollen zu keinen Ersparnissen in der

Umsetzung der zweiten Tunnelröhre führen würde. Im technischen Bericht zum generellen Projekt (Seite 19) ist festgehalten, dass das ASTRA nun ebenfalls das Ziel verfolgt, direkt den Tunnel Fäsenstaub II zu realisieren und auf den Sicherheitsstollen zum Tunnel Fäsenstaub I zu verzichten.

Das generelle Projekt Engpassbeseitigung «NS 04/06 Schaffhausen Süd - Herblingen» wird als konzeptionell ausgereift betrachtet. Es basiert auf der Zweckmässigkeitsbeurteilung ZMB aus dem Jahr 2008. Die Aufwärtskompatibilität zu einem späteren Tunnel Cholfirst II mit einem zusätzlichen Rheinübergang ist gegeben. Ebenfalls ist der spätere Ausbau der heutigen Kantonsstrasse J15 zwischen Schaffhausen-Herblingen und Thayngen möglich. Das Projekt mit dem neuen Anschluss Mutzentäli korrespondiert mit dem kantonalen Strassenrichtplan, der die Umklassierung der Kantonsstrasse Fulachstrasse zu einer kommunalen Strasse sowie der kommunalen Ebnatstrasse zu einer Kantonsstrasse vorsieht. Das Baudepartement stellt anhand der Planunterlagen fest, dass die baulichen Eingriffe beim Anschluss SH-Süd bzw. am südlichen Portal minimale Auswirkungen auf die Umgebung haben. Neben der Kapazitätssteigerung des Anschlusses wird auch die Verkehrssicherheit wesentlich verbessert. Das Kernstück Tunnel Fäsenstaub II erhöht im Unterschied zu einem Sicherheitsstollen nicht nur die passive, sondern auch die aktive Sicherheit. Das Portal Nord und die neu zu erstellende Elektrozentrale kann mit entsprechenden Gestaltungsmaßnahmen so gebaut werden, dass die Verträglichkeit mit der Umgebung gegeben ist. Die städtebaulich anspruchsvollsten Teilstücke im Bereich der Galerie Schönenberg, wo die Fahrspuren überlagert werden, und im Bereich der offenen Strecke entlang der Fulachstrasse bis nach Herblingen werden so gelöst, dass die bestehende Infrastruktur optimal genutzt wird. Die Querprofile und die Längsschnitte zeigen, dass die baulichen Eingriffe – insbesondere die Rampen- und Brückenbauwerke – minimiert werden. Die heutige Galerie Schönenberg verändert sich nicht wesentlich. Mit gestalterischen Massnahmen kann die architektonische Wirkung verbessert werden. Das Baudepartement betrachtet damit das Projekt insgesamt als städtebaulich verträglich. Andere Varianten im Bereich des Güterbahnhofs wie das Tieferlegen der Fahrbahnen, eine vollständige Einhausung oder die horizontale Ausdehnung sind aus Sicht des Baudepartements nicht umsetz- oder finanzierbar. Zur besseren Darstellung empfiehlt das Baudepartement dringend, zusammen mit dem Ausführungsprojekt ein 3D-Modell der zukünftigen Linienführung bzw. des zukünftigen Bauwerkes zu erstellen. Eine Zusammenarbeit zwischen dem Kanton und der Stadt Schaffhausen – zum Beispiel über eine Gestaltungskommission – wird empfohlen. Die Prüfung einer Untertunnelung, wie in der städtischen Stellungnahme gefordert, empfiehlt das Baudepartement nicht. In der Zweckmässigkeitsbeurteilung wurden verschiedene Tunnelvarianten geprüft.

Durch die Auflösung des Anschlusses SH-Nord bzw. die Verschiebung des Anschlusses ins Mutzentäli ergeben sich Verkehrsumlagerungen auf dem städtischen Strassennetz. Das Verkehrsmodell zeigt die tendenziellen Umlagerungen auf Tagesbasis, falls keine verkehrlich flankierenden Massnahmen ergriffen werden. Relevant für die Funktion des Verkehrssystems in städtischen Gebieten ist die Abwicklung des Verkehrs während der Spitzenbelastung, in der

Regel während der Abendspitze. Bereits heute zeigt sich im Bereich der Graben-, Spitalstrasse und Adlerunterführung ein verkehrlicher Engpass. Durch die geplanten Stadtentwicklungsprojekte – insbesondere im Bereich des Mühlentals und auf der Breite – sowie nun zusätzlich durch die Verschiebung des Anschlusses SH-Nord ins Mutzentäli wird die Funktionsfähigkeit des genannten Strassensystems ohne Massnahmen kaum mehr gegeben sein. Aus diesem Grund unterstützt das Baudepartement die Forderung des Stadtrates, die Anschlussmöglichkeiten im Bereich des Güterbahnhofs nochmals zu prüfen. Zumindest ein Halbanschluss, d.h. die Ausfahrtsmöglichkeit von Zürich her sowie die Einfahrtsmöglichkeit nach Singen über die bestehende Schönenbergbrücke, würde bereits zu einer wesentlichen Entlastung des städtischen Strassennetzes führen. Zusätzlich sind die verkehrlich flankierenden Massnahmen parallel zur Ausarbeitung des Ausführungsprojekts wie vorgesehen zu konkretisieren. Die entsprechenden Massnahmen sind zum heutigen Zeitpunkt erst auf konzeptioneller Ebene angedacht.

Bei den angegebenen Kosten handelt es sich um reine Schätzungen mit einem beträchtlichen Ungenauigkeitsgrad. Dem Kostenteiler kann zwar grundsätzlich zugestimmt werden. Gleichzeitig ist aber klarzustellen, dass aus der Absichtserklärung noch keine finanziellen Verpflichtungen entstehen können. Dazu bedarf es - neben einer vertraglichen Vereinbarung - auf Seiten des Kantons und der Stadt Schaffhausen auch der Kreditbeschlüsse der zuständigen Organe. Das Baudepartement unterstützt im Übrigen die Forderung des Finanzdepartements, im Rahmen des generellen Projekts auch ein neues Schwerverkehrskontrollzentrum an geeignetem Standort festzulegen.

Das vom Baudepartement vorgelegte Schreiben an das Bundesamt für Strassen, Filiale Winterthur, ist zusammen mit den Mitberichten und Stellungnahmen der Stadt Schaffhausen, Departemente bzw. kantonalen Amtsstellen zu übermitteln. Das zusätzliche Schreiben an den Direktor des Bundesamts für Strassen, Jürg Röthlisberger, bestätigt die Absicht des Regierungsrats einer direkten Umsetzung des Tunnels Fäsenstaub II bzw. des Verzichts auf den Sicherheitsstollen und ist ebenfalls zu übermitteln.

#### V.

Auf Antrag des Baudepartementes wird

#### b e s c h l o s s e n :

1. Das vom Baudepartement vorgelegte Schreiben zum generellen Projekt Engpassbeseitigung «NS 04/06 Schaffhausen Süd - Herblingen» an das Bundesamt für Strassen, Filiale Winterthur, wird beraten und zur Zustellung verabschiedet.
2. Das vom Baudepartement vorgelegte Schreiben an den Direktor des Bundesamts für Strassen, Jürg Röthlisberger, wird beraten und zur Zustellung verabschiedet.

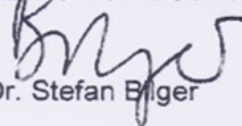
3. Das kantonale Tiefbauamt wird beauftragt, die Mitberichte und Stellungnahmen der Stadt Schaffhausen, Departemente und kantonalen Amtsstellen der Projektleitung des Bundesamts für Strassen, Filiale Winterthur, zu übermitteln.

4. Mitteilung an:

- Direktor Bundesamt für Strassen, Herrn Jürg Röthlisberger, Postfach, 3003 Bern
- Bundesamt für Strassen, Leiter Filiale Winterthur, Herrn Otto Noger, Grüzefeldstrasse 41, 8404 Winterthur
- Stadtrat Schaffhausen, Stadthaus, Postfach 2000, 8201 Schaffhausen
- Baudepartement (sekretariat-bd@ktsh.ch)
- Departement des Innern (sekretariat.di@ktsh.ch)
- Finanzdepartement (sekretariat.fd@ktsh.ch)
- Tiefbauamt (dino.giuliani@ktsh.ch)
- Hochbauamt (christine.engelhardt@ktsh.ch)
- Planungs- und Naturschutzamt (susanne.gatti@ktsh.ch)
- Kantonsforstamt (bruno.schmid@ktsh.ch)
- Koordinationsstelle für Umweltschutz KOFU (stefan.lebeda@ktsh.ch)
- Interkantonales Labor (kurt.seiler@ktsh.ch) Schaffhauser Polizei (jacqueline.zurkinden@ktsh.ch)
- Finanzverwaltung (anita.kohler@ktsh.ch)
- Finanzkontrolle (gianni.vavassori@ktsh.ch)

*je unter Beilage einer Kopie des Schreibens an das Bundesamt für Strassen, Filiale Winterthur*

DER STAATSSCHREIBER:

  
Dr. Stefan Bilger



## **Anhang 3**

**Stellungnahme Stadt Schaffhausen vom 22.12.2015 zum GP  
«Schaffhausen Süd - Herblingen, Engpassbeseitigung»**



06. Jan. 2016

STADTRAT

Stadthaus  
Postfach 2000  
8201 Schaffhausen  
T. 052 - 632 52 11  
F. 052 - 632 52 53

Kanton Schaffhausen  
Baudepartement  
Beckenstube 7  
8200 Schaffhausen



Schaffhausen, 22. Dezember 2015

### NS 04/06 Schaffhausen Süd – Herblingen Engpassbeseitigung, Mitbericht

Sehr geehrter Herr Regierungsrat, sehr geehrte Damen und Herren

Die Stadt Schaffhausen lässt sich zum Mitbericht der NS 04/06 Schaffhausen Süd – Herblingen Engpassbeseitigung wie folgt vernehmen:

Grundsätzlich begrüsst der Stadtrat die Absicht, eine zweite Tunnelröhre zu erstellen und sieht die Realisierung einer solchen in erster Priorität vor einem Sicherheitsstollen. Trotzdem ist das vorliegende Projekt einer umfassenden, die städtebaulichen Anliegen der Stadt Schaffhausen berücksichtigenden Überprüfung und Beurteilung zu unterziehen. In diesem Sinne sind die nachfolgenden Ausführungen zu verstehen.

#### 1. Einleitung

Die Gleisanlagen der Deutschen Bahn/Schweizerische Bundesbahnen sowie die Autobahn N4 trennen den Stadtkörper Schaffhausen diagonal in zwei Teile. Die Infrastrukturen folgen dem engen Fulachtal, welche neben den Gleisanlagen zusätzlich eine trennende Wirkung haben. Brücken, Unterführungen sowie die Talaufschüttung im hinteren Fulachtal bilden heute die verbindenden Elemente zwischen diesen beiden Stadthälften.

An der Flanke des Fulachtals entlang der Autobahn weist die Stadt Schaffhausen die dichtesten Wohngebiete und Quartiere aus, und grosse Bauvorhaben sind in Planung. Ein grosser Teil der Stadtbevölkerung ist den Emissionen der bestehenden Infrastrukturanlagen bereits heute stark ausgesetzt.

#### 2. Stadtbild/Stadtentwicklung

Die im Stadtbild über eine weite Distanz der Stadtwohnquartiere sichtbare Infrastrukturbau wirkt bereits jetzt sehr dominierend. Aus heutiger Sicht sind Wohnüberbauungen entlang einer offengeführten Stadtautobahn als problematisch einzustufen.



Mangelnder Unterhalt, soziale Probleme sowie stark negativ beeinträchtigte Aussenräume prägen viele der bestehenden Überbauungen. Die Lärmbelastungen sind erheblich. Zukünftige Arealentwicklungen entlang der Autobahn sind unter den gegebenen Umständen für die Stadt Schaffhausen eine grosse Herausforderung.

Die für den Ausbau der NS 04/06 Schaffhausen Süd-Herblingen Engpassbeseitigung gewählte bauliche Lösung würde sich auf das Stadtbild nachhaltig negativ auswirken. Die vorgeschlagene Ausgestaltung der Baute muss daher nochmals sorgfältig überprüft werden, da grosse Teile der Stadt Schaffhausen durch die veränderte Optik und die zusätzlichen Emissionen stark beeinträchtigt würden. Durch die Aufhebung der Einmündung Schönenbergbrücke entfällt eine wichtige Verbindung der Stadtteile; zudem verunmöglicht die doppelstöckige Führung der Autobahn das Erstellen neuer Brücken und verstärkt die trennende Wirkung der beiden Talseiten. Der Stadtrat hat daher grosse Vorbehalte gegenüber einer ersatzlosen Aufhebung der Einfahrt bei der Schönenbergbrücke. Diese stellt eine äusserst wichtige Entlastung für das innerstädtische Verkehrsnetz dar. Sollte die Aufhebung umgesetzt werden, müsste für die bestehende Schönenbergbrücke ein Rückbau geprüft werden. Ebenso stellt sich in diesem Fall die Frage einer sinnvollen flankierenden Massnahme, mit welcher der zusätzlichen Belastung des innerstädtischen Verkehrsnetz begegnet werden könnte. Primär aber liegt dem Stadtrat daran, dass eine Beibehaltung der Ein- und Ausfahrt angestrebt wird.

Das oberirdische Führen einer Autobahn inmitten eines dicht besiedelten Stadtkörpers ist nicht mehr zeitgemäss. Eine Untertunnelung als Lösung, wie in vielen anderen Schweizer Städten üblich, ist zu prüfen. Die Vorteile einer solchen Ausführung wären erheblich. Es entstünden neue Entwicklungsareale und bestehende Siedlungen würden aufgewertet, sowie die Lärm- und Abgasemissionen erheblich gesenkt. Weiter sind alle Verluste von Grün- und Freiräumen zu kompensieren und Spezialisten für die landschaftspflegerische Begleitplanung beizuziehen. Eine Gestaltungskommission mit Vertretern der Stadt Schaffhausen ist im Ausführungsprojekt zu bilden.

### **3. Einfluss auf Wohnquartiere und die Stadtstruktur**

#### **3.1 Mühlenen**

Das Quartier wird durch die neue Auffahrt und Verbreiterung der Brücke stark beeinflusst. Enteignungen sind zwingend, eine Umzonung des Quartiers wird die Folge sein, um eine massive Entwertung und städtebauliche Brachenbildungen zu vermeiden. Ebenfalls sind NHG-Inventare (Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz) beeinträchtigt. Gemäss Richtplanung ist ein öffentlicher Park im Bereich Mühletalsträsschen und Mühletalstrasse geplant. Je nach Terminplanung der NS 04/06 Schaffhausen Süd – Herblingen Engpassbeseitigung ist dieser entweder, wenn dieser bereits erstellt ist, wieder herzustellen, oder wenn bis zum Baubeginn noch nicht erstellt, nach Abbruch der Bauinstallationen zu erstellen.

Beim Anschlussbauwerk Rheinbrücke sind grosse Eingriffe in die historische Parkanlage Fäsenstaub zu erwarten. Die Anlage ist wieder herzustellen und der ganze öffentliche Freiraum vor Lärmemissionen zu schützen.

Die anfallenden Kosten für die Erarbeitung neuer städtebaulicher Szenarien hat das ASTRA zu tragen. Enteignungen und mögliche Umsiedlungen von Bewohnern ist Sache des ASTRA. Ein diesbezügliches Konzept ist der Stadt Schaffhausen vorzulegen.

### **3.2 Quartiere entlang Fulachstrasse**

Durch die Höherlegung der Strasse entsteht ein massiver Baukörper vor dem Quartier. Mit der nötigen Lärmschutzwand kann dieser bis zu 10 Meter Höhe betragen. Wohnhäusern wird die Aussicht genommen und es entsteht eine schluchtartige Ausbildung der Fulachstrasse, welche durch deren Verengung noch verstärkt wird. Die Beeinträchtigung kann als erheblich bezeichnet werden. Neue städtebauliche Szenarien müssen entwickelt werden. Die anfallenden Kosten für deren Erarbeitung hat das ASTRA zu tragen. Grundsätzlich nimmt die gewählte Lösung der Strassenführung (doppelstöckig) keine Rücksicht auf die städtebauliche Situation der Stadt Schaffhausen.

### **3.3 Bereich Herblingen**

Für eine offene Führung der Strassen besteht grundsätzlich genügend Platz. Der neu erstellte Kreisell als Verteiler im Bereich Mutzentäli ist zwar nachvollziehbar, jedoch wäre eine übergeordnete Lösung einer gesamtheitlich gedachten Ein- und Ausfahrtsituation (inkl. Kreisellanlagen Gennersbrunnerstrasse) erstrebenswert.

### **3.4 Zukünftige Arealentwicklungen**

Arealentwicklungen im Einflussbereich der Autobahn werden erschwert. Die Auswirkungen der neu entstehenden Lärmsituation sind nachzuweisen. Dies betrifft die gegenüberliegende Seite gleichwohl und Arealentwicklungen wie der Güterbahnhof könnten verunmöglicht werden.

## **4. Bauphase/ Baustelleninstallationen**

Die Baustelleninstallationen innerhalb des Stadtkörpers sind erheblich und dauern über mehrere Jahre. Im Bereich Mühlenquartier führen diese zu einer beinahe Unbewohnbarkeit des Areales. Das Gesamtkonzept/Entwicklungskonzept für dieses Quartier ist zwingend vorab mit der Stadt Schaffhausen zu erarbeiten.

Das Mühltal stellt einen grossen Entwicklungsschwerpunkt der Stadt in den kommenden Jahrzehnten dar. Das Grossprojekt Werk 1 wird über die kommenden zehn Jahre realisiert. Der kritische Faktor, aber auch der grösste Vorteil dieser Arealentwicklung, ist die direkte Anbindung an die Altstadt. Weitere Arealentwicklungen sind in Planung. Gemäss dem aktuell in Bearbeitung befindlichen Siedlungsrichtplan bildet das Mühltal ein Transformationsgebiet mit Eignungsgebiet für Hochhäuser.

Das sehr enge Tal wird durch die Installation von der Altstadt über Jahre getrennt. Die städtebauliche Entwicklung kann erheblich beeinflusst werden. Ein alternatives Konzept und verschiedene Standorte sind zu prüfen.

Für die Bauphase sind Erschütterungen zu erwarten, da auch im Bereich des Tunnelbaus nur geringe Überdeckungen bestehen. Ein Nachweis, dass die oberirdischen Quartiere und Anlagen nicht beeinträchtigt werden, ist zu erbringen. Sollten diese aufgrund der Bauarbeiten doch umgesiedelt werden müssen, ist dies städtebaulich zu prüfen und ein Konzept für Ersatzbauten/ Massnahmen zu erstellen.

## **5. Städtischer Binnenverkehr**

Durch das Wegfallen der Schönenbergbrücke als Autobahnzu- und -abfahrt wird sich innerstädtisch das Verkehrsverhalten des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) verän-

dern. Dieses ist vertieft zu überprüfen und nachzuweisen, dass Grabenstrasse/ Rheinuferstrasse/ Spitalstrasse als Ring um die Altstadt die Mehrkapazitäten ausweisen. Bereits heute sind Teile dieses Rings überlastet und verfügen in den Abendspitzenstunden (ASP) über eine mangelnde Verkehrsqualität. Dies spricht zusätzlich für die bereits erwähnte Aufrechterhaltung dieser für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer wichtige Ein- und Ausfahrt.

#### **5.1 Verkehrlich flankierende Massnahmen (vfm)**

Die vorgeschlagenen verkehrlich flankierenden Massnahmen können anhand des abgegebenen Dossiers nicht abschliessend hergeleitet und beurteilt werden.

Den innerstädtischen Verkehrsachsen (Fulach-, Rheinufer-, Bach-, Graben- und Mühlenstrasse) ist im Ausführungsprojekt mehr Beachtung zu schenken. Entwicklungsprojekte in der Stadt Schaffhausen sind ebenfalls in der Verkehrsentwicklung zu berücksichtigen. Grossen Wert legt der Stadtrat vor allem auf das übergeordnete Ziel einer nachhaltigen Entlastung der Rheinuferstrasse.

Die Stadt Schaffhausen sieht die vorgeschlagenen Massnahmen nur als Konzepte und stellt fest, dass die Detailplanung unter Einbezug von Vertretern der Stadt Schaffhausen erfolgen muss.

Weiter kann das Schwerverkehrskontrollzentrum an seinem heutigen Standort nicht mehr betrieben werden. Die Ableitung der Lastwagen in Richtung Zürich muss vor dem ersten Tunnel erfolgen. Ein neues Konzept ist dafür zu erstellen.

#### **6. Plangrundlagen**

Schnitte sind nur für den eigentlichen Infrastrukturbau vorhanden, es fehlen Umgebung, Hang und Bebauungen. Die Möglichkeit einer begrünten Einhausung ist zwingend zu prüfen. Räumliche Zusammenhänge sowie Emissionsauswirkungen wären in einem ganzheitlichen Schnitt besser erkennbar. Diese sind noch zu erstellen.

#### **7. NHG Inventare**

Diese sind bei der Projektierung zu berücksichtigen. Sind diese beeinträchtigt, sind Ersatzstandorte oder Umsiedlungsmassnahmen (Fauna) nachzuweisen.

#### **8. Absichtserklärung**

Die Beilage 31/13 fehlt im Anhang der Absichtserklärung. Der Kostenteiler der Erstellungskosten im Kapitel 6 ist nicht nachvollziehbar. Eine Absicht ist zwar vorhanden, aber nicht zu den genannten Massnahmen und den intransparenten Kosten mit unklaren Zahlungsfristen. Die Stadt Schaffhausen prüft dies bei Vollständigkeit der Unterlagen.

#### **9. Weitere Bemerkungen**

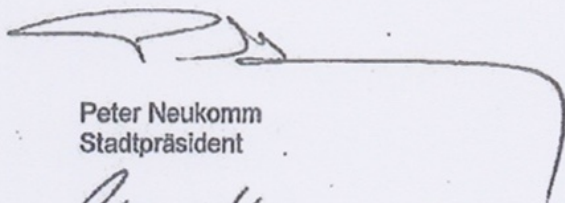
Die Gesamtabwägung des Mehrnutzens gegenüber den offensichtlichen Nachteilen ist vorzunehmen. Eine gesamtheitliche Plausibilisierung ist nicht ersichtlich.

Abschliessend weisen wir darauf hin, dass aufgrund der kurzen Frist der Vernehmlassung bei diesem Mitbericht nicht Anspruch auf Vollständigkeit gestellt werden kann. Somit behält sich die Stadt Schaffhausen vor, allenfalls weitere Punkte zu einem späteren Zeitpunkt einzubringen.

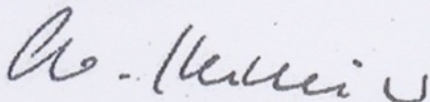
Der Stadtrat würde sich freuen, wenn die Ausführungen in diesem Mitbericht in die Vernehmlassungsantwort einfließen.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATES



Peter Neukomm  
Stadtpräsident



Christian Schneider  
Stadtschreiber

Kopien

Herrn Dino Giuliani, Kantonsingenieur  
Herrn Patrick Spahn, Departementssekretär  
Herrn Stadtrat Dr. Raphaël Rohner  
Frau Tina Nodari, Stabsleiterin Baureferat



## **Anhang 4**

**Abschliessende Stellungnahme Kanton und Stadt Schaffhausen vom  
08.11.2016 zum bereinigten GP «Schaffhausen Süd - Herblingen,  
Engpassbeseitigung»**



Kanton Schaffhausen  
Regierungsrat

Beckenstube 7  
CH-8200 Schaffhausen

www.sh.ch

T +41 52 632 71 11  
F +41 52 632 72 00  
staatskanzlei@ktsh.ch



Regierungsrat

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Leitung Filiale Winterthur  
Herr Otto Noger  
Grüzefeldstrasse 41  
8404 Winterthur

Schaffhausen, 8. November 2016

**Generelles Projekt «NS 04/06 Schaffhausen Süd – Herblingen Engpassbeseitigung»;  
Abschliessende Stellungnahme Kanton Schaffhausen gemäss Art. 19 NSG**

Sehr geehrter Herr Noger

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 6. November 2015 wurde der Kanton Schaffhausen eingeladen, zum generellen Projekt «NS 04/06 Schaffhausen Süd – Herblingen Engpassbeseitigung» Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 26. Januar 2016 die Stellungnahme in Erwägung der Mitberichte von der Stadt Schaffhausen, des Departements des Innern, des Finanzdepartements und der betroffenen Amtsstellen des Baudepartements eingereicht.

Das generelle Projekt Engpassbeseitigung «NS 04/06 Schaffhausen Süd - Herblingen» betrachtet der Regierungsrat als konzeptionell ausgereift. Es basiert auf der Zweckmässigkeitsbeurteilung ZMB aus dem Jahr 2008. Die Aufwärtskompatibilität zu einem späteren Tunnel Cholfirst II mit einem zusätzlichen Rheinübergang ist gegeben. Ebenfalls ist der spätere Ausbau der heutigen Kantonsstrasse J15 zwischen Schaffhausen-Herblingen und Thayngen möglich. Das Projekt mit dem neuen Anschluss Mutzentäli korrespondiert mit dem kantonalen Strassenrichtplan, der die Umklassierung der Kantonsstrasse Fulachstrasse zu einer kommunalen Strasse sowie der kommunalen Ebnatstrasse zu einer Kantonsstrasse vorsieht. Das Baudepartement stellt anhand der Planunterlagen fest, dass die baulichen Eingriffe beim Anschluss SH-Süd bzw. am südlichen Portal minimale Auswirkungen auf die Umgebung haben. Neben der Kapazitätssteigerung des Anschlusses wird auch die Verkehrssicherheit wesentlich verbessert. Das Kernstück Tunnel Fäsenstaub II erhöht im Unterschied zu einem Sicherheitsstollen nicht nur die passive, sondern auch die aktive Sicherheit. Das Portal Nord und die neu zu erstellende Elektrozentrale kann mit



entsprechenden Gestaltungsmaßnahmen so gebaut werden, dass die Verträglichkeit mit der Umgebung gegeben ist. Die städtebaulich anspruchsvollsten Teilstücke im Bereich der Galerie Schönenberg, wo die Fahrspuren überlagert werden, und im Bereich der offenen Strecke entlang der Fulachstrasse bis nach Herblingen werden so gelöst, dass die bestehende Infrastruktur optimal genutzt wird. Die Querprofile und die Längsschnitte zeigen, dass die baulichen Eingriffe – insbesondere die Rampen- und Brückenbauwerke – minimiert werden. Die heutige Galerie Schönenberg verändert sich nicht wesentlich. Mit gestalterischen Massnahmen kann die architektonische Wirkung verbessert werden.

Mit dem Beschluss vom 26. Januar 2016 hat der Regierungsrat die folgenden Anträge gestellt:

- Beim Ausführungsprojekt seien die visuelle Aufbereitung des Projekts zu verbessern (u.a. auch 3-D Modelle) und gestalterische Massnahmen zu prüfen, um das Bauwerk möglichst gut in die Umgebung einzupassen;
- Die Aufrechterhaltung eines Teils des Anschlusses Schaffhausen Nord (1/4 - oder 1/2 - Anschluss) sei zu prüfen;
- Im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung des Teilanschlusses Schaffhausen Nord sei der Abbruch der Schönenbergbrücke bzw. die Erstellung einer neuen Brücke für den Langsamverkehr zu prüfen;
- Beim neu zu erstellenden Anschluss Mutzentäli bzw. der Einmündung in die Ebnatstrasse / Ernst Hombergerstrasse sei eine Kreisverkehrsanlage anstelle der vorgesehenen Ampelanlage zu prüfen;
- Die Vereinbarung zwischen Bund und Kanton zu den verkehrlich flankierenden Massnahmen sei so anzupassen, dass die Regierung keine finanziellen Verpflichtungen eingeht, die nicht in ihrer Kompetenz liegen;
- Verbunden mit dem generellen Projekt sei ein geeigneter Ersatzstandort für das Schwerverkehrskontrollzentrum sicherzustellen.

Im Frühjahr 2016 wurde eine Bereinigung des generellen Projekts durch Ihren zuständigen Projektleiter eingeleitet. An der Besprechung auf Direktionsebene am 11. August 2016 hat das Bundesamt für Strassen der Aufrechterhaltung der Ausfahrt in Fahrtrichtung Nord am bestehenden Anschluss Schaffhausen Nord zugestimmt. Ebenfalls konnten die weiteren Anträge des Regierungsrats und des Stadtrats abschliessend und im Sinne von Kanton und Stadt Schaffhausen bereinigt werden. Dafür bedanken wir uns bestens.

Die Regierung betrachtet in Übereinstimmung mit dem Stadtrat das Projekt insgesamt als städtebaulich verträglich. Andere Varianten im Bereich des Güterbahnhofs wie das Tieferlegen der Fahrbahnen, eine vollständige Einhausung oder die horizontale Ausdehnung sind aus Sicht der Regierung nicht umsetz- oder finanzierbar.

**Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Schaffhausen****vom 8. November 2016**

---

**Engpassbeseitigung «NS 04/06 Schaffhausen Süd - Herblingen», Stellungnahme der Stadt Schaffhausen zum generellen Projekt gemäss Art. 19 NSG****Erwägungen**

Die bestehende N04 wurde 1996 in Betrieb genommen. Im Bereich des Anschlusses SH-Süd bis zum Anschluss Herblingen wird die Leistungsgrenze in Spitzenverkehrsstunden bereits erreicht. In einer Netzstrategie-Studie im Jahr 2005 und in einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) 2008 wurden mehrere Varianten zur Beseitigung dieses Engpasses entwickelt, bewertet und verglichen. Als Bestvariante konnte ein Ausbau der N04 bzw. E54 zwischen Flurlingen im Süden und Thayngen im Norden nachgewiesen werden. Als dringlich wurde der Ausbaubedarf für die Stadtdurchfahrt Schaffhausen erkannt. Deshalb wurde vorgeschlagen, in erster Priorität die Strecke zwischen den Anschlüssen SH-Süd und Herblingen auf 2x2 Fahrspuren auszubauen. In der Programmbotschaft "Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen" wurde der Streckenabschnitt Anschluss SH-Süd bis zum Anschluss Herblingen ins Modul 3 aufgenommen. Damit ist die Finanzierung der Planung gesichert. Der erste Planungsschritt, die Erarbeitung des generellen Projekts zur Beseitigung des Engpasses "NS 04/06 Schaffhausen Süd - Herblingen", ist nun in der Abschlussphase.

Massgebendes Element der Engpassbeseitigung ist der Bau des Tunnels Fäsenstaub II. Dieser kann bei Ereignissen bzw. Unfällen im Tunnel Fäsenstaub I auch als Flucht- und Rettungsweg benutzt werden. Sollte der Tunnel Fäsenstaub II nicht umgesetzt werden, muss zur Erhöhung der passiven Sicherheit ein Sicherheitsstollen gebaut werden. Aus diesem Grund wurde parallel zum vorliegenden generellen Projekt Engpassbeseitigung ein Ausführungsprojekt Sicherheitsstollen (Sisto) erarbeitet. Die Regierung des Kantons Schaffhausen hat mit Beschluss vom 3. März 2015 zu diesem Projekt Stellung genommen. Der Regierungsrat – in Abstimmung mit dem Stadtrat – erachtet es angesichts des schon heute sehr hohen und weiter steigenden Verkehrsaufkommens nicht als zielführend, einen Sicherheitsstollen zum Tunnel Fäsenstaub I zu bauen. Vielmehr ist direkt der Tunnel Fäsenstaub II zu realisieren. Gemäss technischem Bericht würde der vorgängige Bau des Sicherheitsstollens keine Ersparnisse im späteren Bau des Tunnels Fäsenstaub II bringen. Die Investitionskosten von rund 50 Mio. Franken in den Sicherheitsstollen wären also gänzlich verloren. Gemäss technischem Bericht ist es zum heutigen Zeitpunkt erklärtes Ziel des Bundesamts für Strassen (ASTRA), direkt das Engpassbeseitigungsprojekt zu realisieren.

Nach Artikel 19 Absatz 1 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (NSG) unterbreitet das ASTRA den interessierten Kantonen die generellen Projekte von Nationalstrassenausbauten. Im generellen Projekt werden die Linienführung, einschliesslich der ober- und unterirdischen Strassenführung, die Anschlussstellen mit den Zu- und Wegfahrten, die Kreuzungsbauwerke und die Anzahl der Fahrspuren festgelegt. Detailfragen werden

in dieser Projektphase noch nicht näher behandelt oder dann nur soweit, als sie die Hauptprojektelemente bzw. die Gesamtkosten zu beeinflussen vermögen.

Mit Schreiben vom 6. November 2015 wurde der Kanton Schaffhausen aufgefordert, unter Einbezug der Stadt Schaffhausen zum vorliegenden generellen Projekt Stellung zu nehmen. Insbesondere erwartet das ASTRA folgende Angaben und Unterlagen:

- Allfällige Projektänderungsvorschläge des Kantons;
- Stellungnahmen der durch den Strassenbau betroffenen Gemeinden und allenfalls Grundeigentümer;
- Mitberichte der kantonalen Umweltschutz- und Raumplanungsfachstelle sowie der vom Kanton mit Natur- und Heimatschutz und Archäologie betrauten Stelle;
- Eine unterschriebene Absichtserklärung zur Kostenteilung der verkehrlich flankierenden Massnahmen.

Mit Mitbericht vom 22. Dezember 2015 hat die Stadt zu Handen des Kantons Schaffhausen Stellung zum generellen Projekt genommen. Die Regierung des Kantons Schaffhausen hat daraufhin mit Beschluss vom 26. Januar 2016 die kantonale Stellungnahme unter Erwägung der eingegangenen Mitberichte eingereicht. Auf einen Projektbeschrieb wird vorliegend mit Verweis auf den Regierungsratsbeschluss vom 26. Januar 2016 nicht nochmals eingegangen.

Der Stadtrat der Stadt Schaffhausen stellte im Mitbericht an den Kanton die folgenden Anträge:

- Das generelle Projekt sei einer umfassenden, die städtebaulichen Anliegen der Stadt Schaffhausen berücksichtigenden Überprüfung und Beurteilung zu unterziehen, bis hin zu einer Überdeckung der Autobahn oder einer Untertunnelung der Stadt Schaffhausen;
- Die Auswirkungen der Lärmemissionen seien nachzuweisen;
- Ein Konzept zu den Erschütterungen während der Bauphase sei vorzulegen;
- Die Beibehaltung des Anschlusses Schaffhausen Nord sei zu prüfen;
- Sollte der Anschluss Schaffhausen Nord aufgehoben werden, seien der Rückbau der Schönenbergbrücke zu prüfen und sinnvolle flankierende Massnahmen zu realisieren;
- Die verkehrlich flankierenden Massnahmen seien mit Kostenangaben zu konkretisieren;
- Ein neues Konzept für das Schwerverkehrskontrollzentrum sei vorzulegen.

Die Regierung des Kantons Schaffhausen stellte in seiner Stellungnahme an das Bundesamt für Strassen die folgenden Anträge:

- Beim Ausführungsprojekt sei die visuelle Aufbereitung des Projekts zu verbessern (u.a. auch 3-D Modelle) und gestalterische Massnahmen zu prüfen, um das Bauwerk möglichst gut in die Umgebung einzupassen;
- Die Aufrechterhaltung eines Teils des Anschlusses Schaffhausen Nord (1/4 - oder 1/2 - Anschluss) sei zu prüfen;
- Im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung des Teilanschlusses Schaffhausen Nord sei der Abbruch der Schönenbergbrücke bzw. die Erstellung einer neuen Brücke für den Langsamverkehr zu prüfen;
- Beim neu zu erstellenden Anschluss Mutzentäli bzw. der Einmündung in die Ebnatstrasse / Ernst Hombergerstrasse sei eine Kreisverkehrsanlage anstelle der vorgesehenen Ampelanlage zu prüfen;
- Die Vereinbarung zwischen Bund, Kanton und Stadt Schaffhausen zu den verkehrlich flankierenden Massnahmen sei so anzupassen, dass Regierung und

Stadtrat keine finanziellen Verpflichtungen eingehen, die nicht in ihren Kompetenzen liegen;

- Verbunden mit dem generellen Projekt sei ein geeigneter Ersatzstandort für das Schwerverkehrskontrollzentrum sicherzustellen.

Die projektierende Stelle des ASTRA hat im Frühjahr 2016 die Bereinigungsphase unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen eingeleitet. In einer Koordinations-sitzung mit Vertretern von Kanton und Stadt Schaffhausen wurden die Anträge besprochen und das weitere Vorgehen wie folgt festgelegt:

- Die Linienführung gemäss Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) und dem vorliegenden generellen Projekt wird akzeptiert. Auf den Antrag der Stadt Schaffhausen, die städtebaulichen Anliegen, bis hin zu einer Überdeckung der Autobahn oder einer Untertunnelung der Stadt Schaffhausen, umfassend zu überprüfen, wird nicht weiter eingegangen. Im Rahmen des Ausführungsprojekts wird das Projekt visuell aufbereitet und die Gestaltung des Bauwerks unter Einbezug von Kanton und Stadt Schaffhausen konkretisiert;
- Die Umwelteinflüsse des Projekts wie Lärmemissionen und Erschütterungen werden stufengerecht im Rahmen des Ausführungsprojekts bzw. dem dazugehörigen Umweltverträglichkeitsbericht 3. Stufe bearbeitet;
- Der Anschlussknoten im Mutzentäli bzw. die Einmündung in die Ebnatstrasse / Ernst Hombergerstrasse wird stufengerecht im Ausführungsprojekt überprüft;
- Der Neubau eines neuen Schwerverkehrskontrollzentrums an geeignetem Standort wird losgelöst vom Engpassbeseitigungsprojekt separat bearbeitet;
- Die Prüfung der technischen Machbarkeit eines 1/4 oder eines 1/2 Anschlusses bei der heutigen Ausfahrt Schaffhausen Nord wurde in Auftrag gegeben;
- Der Kantonsingenieur und der zuständige Projektleiter des ASTRA wurden beauftragt, die Vereinbarung zu den verkehrlich flankierenden Massnahmen zu überarbeiten.

Die Machbarkeitsprüfung zur Teilerhaltung des Anschlusses Schaffhausen Nord wurde im Sommer 2016 abgeschlossen und hat ergeben, dass die Ausfahrt in Fahrtrichtung Nord trotz zweiter Tunnelröhre und vertikaler Überlagerung der Fahrbahnen im Bereich der Galerie Schönenberg (1/4 Anschluss) weiterhin möglich wäre. Die Aufrechterhaltung der Einfahrt in Fahrtrichtung Nord (1/2 Anschluss) sowie eine Aus- und Einfahrt in Fahrtrichtung Süd (Vollanschluss) sind aus Platzgründen nicht realisierbar. Diese letzteren Anschlussbeziehungen werden mit dem neuen Anschluss Mutzentäli und dem bestehenden Anschluss Herblingen aufgefangen. Die Aufrechterhaltung der Ausfahrt Schaffhausen Nord in Fahrtrichtung Nord (1/4 Anschluss) löst Zusatzkosten von rund 4 Mio. Franken aus. Diese werden allerdings mit dem Verzicht auf den Rückbau der Schönenbergbrücke kompensiert.

Der Kantonsingenieur und der zuständige Projektleiter des ASTRA haben die Vereinbarung zu den verkehrlich flankierenden Massnahmen in Absprache mit dem Baureferat der Stadt Schaffhausen per Sommer 2016 dahingehend überarbeitet, dass Regierungs- und Stadtrat der Absichtserklärung kompetenzgerecht zustimmen können und gleichzeitig die Vorgaben der Nationalstrassenverordnung (Art. 11) eingehalten sind.

An der Besprechung auf Direktionsstufe mit dem ASTRA, dem Baudepartement des Kantons Schaffhausen und dem Baureferat der Stadt Schaffhausen vom 11. August 2016 wurde die Bereinigung des generellen Projekts abgeschlossen. Die bereinigte Absichtserklärung zu den verkehrlich flankierenden Massnahmen wurde zu Händen des Regierungsrates und des Stadtrates verabschiedet. Es wurde beschlossen, die Ausfahrt Schaffhausen Nord in Fahrtrichtung Nord aufgrund der hohen Verkehrsspitzen im Altstadtbereich (Ring Rheinuferstrasse – Bachstrasse – Spitalstrasse – Grabenstrasse) zu Lasten des Engpassbeseitigungsprojekts zu erhalten. Mit dieser Entscheidung wird die

Akzeptanz des Projekts in der Bevölkerung wesentlich verbessert. Die projektierende Stelle des ASTRA wurde damit beauftragt, die Projektunterlagen entsprechend anzupassen.

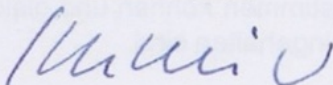
Ausserdem haben der ASTRA Direktor und der Baudirektor des Kantons Schaffhausen beschlossen, eine Studie zur Standortbestimmung eines gemeinsamen Schwerverkehrskontrollzentrums und kantonalen Strassenverkehrsamts zu lancieren. Der Kantonsingenieur wurde damit beauftragt, die Standortsuche in Absprache mit dem Leiter der ASTRA Filiale Winterthur einzuleiten.

Auf Antrag des Baureferenten wird

**beschlossen:**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis von Bericht und Antrag des Baureferenten vom 31. Oktober 2016 betreffend Engpassbeseitigung "NS 04/06 Schaffhausen Süd - Herblingen".
2. Dem bereinigten generellen Projekt zur Engpassbeseitigung «NS 04/06 Schaffhausen Süd - Herblingen» wird zugestimmt.
3. Die Absichtserklärung zu den verkehrlich flankierenden Massnahmen wird genehmigt. Der Baureferent wird ermächtigt, die Absichtserklärung zu unterzeichnen.
4. Dem vom Regierungsrat vorgelegten Schreiben zum generellen Projekt Engpassbeseitigung «NS 04/06 Schaffhausen Süd - Herblingen» an das Bundesamt für Strassen, Filiale Winterthur, wird zugestimmt.
5. Mitteilung an:
  - Stadtpräsident (peter.neukomm@stsh.ch)
  - Baureferent (raffael.rohner@stsh.ch)
  - Finanzreferent (daniel.preisig@stsh.ch)
  - Sozial- und Sicherheitsreferent (simon.stocker@stsh.ch)
  - Bildungsreferent (urs.hunziker@stsh.ch)
  - Stadtkanzlei (christian.schneider@stsh.ch)
  - Stabsleiterin Baureferat (tina.nodari@stsh.ch)
  - Zentralverwaltung (ralph.kolb@stsh.ch)
  - Finanzkontrolle (patrik.eichkorn@ktsh.ch)
  - Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen (staatskanzlei@ktsh.ch)
  - Baudepartement des Kantons Schaffhausen (sekretariat-bd@ktsh.ch)
  - Kantonsingenieur (dino.giuliani@ktsh.ch)

Der Stadtschreiber:



Christian Schneider

## Anhang 5

### **Absichtserklärung zwischen dem ASTRA, dem Kanton und der Stadt Schaffhausen vom 06.12.2016 betreffend die verkehrlich flankierenden Massnahmen zum GP «Schaffhausen Süd - Herblingen, Engpassbeseitigung»**

zwischen

der Schweizerischen Eidgenossenschaft

vertreten durch

das Bundesamt für Strassen ASTRA

Abteilung Strasseninfrastruktur

Fliet Winterthur, 8404 Winterthur

(nachfolgend ASTRA genannt)

und

dem Kanton Schaffhausen

vertreten durch den Regierungsrat Schaffhausen

Staatshaus, Beckenstrasse 7 in 8200 Schaffhausen

(nachfolgend Kanton genannt)

und

der Stadt Schaffhausen

vertreten durch den Stadtrat von Schaffhausen

Stadthaus, Postfach 1000, 8201 Schaffhausen

(nachfolgend Stadt genannt)

betreffend

Verkehrlich flankierende Massnahmen  
zum Generellen Projekt  
N04/06 Schaffhausen Süd – Herblingen  
Engpassbeseitigung

## **Anhang 5**

**Absichtserklärung zwischen dem ASTRA, dem Kanton und der Stadt Schaffhausen vom 06.12.2016 betreffend die verkehrlich flankierenden Massnahmen zum GP «Schaffhausen Süd - Herblingen, Engpassbeseitigung»**





Die vorliegende Erklärung regelt die Verantwortlichkeiten und den Kostenteiler für die verkehrlich flankierenden Massnahmen zum Engpassbeseitigungsprojekt N04/06 Schaffhausen Süd – Herblingen.

## 1. Gesetzliche Grundlagen

Diese Absichtserklärung basiert auf folgenden gesetzlichen Grundlagen:

- Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 8. März 1960 (NSG, SR 725.11);
- Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 (NSV, SR 725.111);
- Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe vom 22. März 1985 (MinVG, SR 725.116.2);
- Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr vom 7. November 2007 (MinVV, SR 725.116.21).

Mit der Einführung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) wurde das Eigentum an den Nationalstrassen per 1. Januar 2008 auf den Bund übertragen. Gemäss den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen trägt grundsätzlich der Bund die Kosten für Bau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen. Als Bau-, Unterhalts- und Betriebskosten gelten namentlich die Aufwendungen für die Bestandteile der Nationalstrassen sowie, ungeachtet der Eigentumsverhältnisse, die Kosten für die den Nationalstrassen dienenden weiteren Anlagen.

Bei gemeinsam mit Dritten genutzten Anlagen setzt das ASTRA die Beteiligung des Bundes an den Kosten nach Massgabe der Interessen der Nationalstrasse fest.<sup>1</sup>

## 2. Konzept zu den verkehrlich flankierenden Massnahmen

Im Rahmen der Erarbeitung des Generellen Projekts N04/06 Schaffhausen Süd – Herblingen Engpassbeseitigung wurde gemäss Art. 11 der Nationalstrassenverordnung (NSV) ein Konzept zu den verkehrlich flankierenden Massnahmen (vfm) erarbeitet. Mit den Massnahmen werden die folgenden Wirkungen im Interesse von Bund, Kanton und Stadt erzielt.

- Der Ziel-Quellverkehr aus der Agglomeration Schaffhausen, insbesondere in der Umgebung des Anschluss' Schaffhausen Süd und an der Fulachstrasse beim bisherigen Anschluss Schaffhausen Nord, fliesst möglichst direkt zu den Anschlüssen. Der Parallelverkehr auf dem nachgeordneten städtischen Strassennetz wird minimiert.
- Die Funktion der Nationalstrassenanschlüsse zur Wahrung der Verkehrssicherheit wird sichergestellt.

Das Konzept betreffend verkehrlich flankierende Massnahmen wurde basierend auf der Analyse der vom Projekt ausgehenden Verkehrsbelastungen im Projektperimeter selbst und in seinem Umfeld erarbeitet. Die Massnahmen wurden zwischen dem ASTRA und den zuständigen Dienststellen von Kanton und Stadt abgestimmt.

Die verkehrlich flankierenden Massnahmen sind Bestandteil des Engpassbeseitigungsprojekts und damit verbindlich umzusetzen. Einzelne Massnahmen sind bereits im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation geplant.

---

<sup>1</sup> Art. 8 Abs. 3 MinVV



## Absichtserklärung

zwischen

der **Schweizerischen Eidgenossenschaft**

vertreten durch

das **Bundesamt für Strassen ASTRA**,

Abteilung Strasseninfrastruktur,

Filiale Winterthur, 8404 Winterthur

(nachfolgend **ASTRA** genannt)

und

dem **Kanton Schaffhausen**

vertreten durch den Regierungsrat Schaffhausen

**Staatskanzlei**, Beckenstube 7 in 8200 Schaffhausen

(nachfolgend **Kanton** genannt)

und

der **Stadt Schaffhausen**

vertreten durch den Stadtrat von Schaffhausen

**Stadthaus**, Postfach 1000, 8201 Schaffhausen

(nachfolgend **Stadt** genannt)

betreffend

NS	4
UH-km	13.000 -17.500
Projekt-Nr.	090229
Kanton	Schaffhausen
Gemeinde	Schaffhausen
Parzellen-Nr.	

**Verkehrlich flankierende Massnahmen  
zum Generellen Projekt  
N04/06 Schaffhausen Süd – Herblingen  
Engpassbeseitigung**

Die verkehrlich flankierenden Massnahmen bestehen auf folgenden Abschnitten:

- Mühlenstrasse (im Anschlussbereich N4 Schaffhausen Süd)
- Grabenstrasse inkl. Knoten Grabenstrasse / Rheinuferstrasse
- Bachstrasse inkl. Knoten Bachstrasse / Rheinuferstrasse
- Fulachstrasse (Emmersberg bis Ebnatstrasse) inkl. Knoten Fulachstrasse / Ebnatstrasse

### 3. Erstellungskosten (Gesamtkosten und Kostenanteile)

Für die verkehrlich flankierenden Massnahmen wurden die Baukosten abschnittsweise basierend auf Erfahrungswerten geschätzt. Die Kostenanteile von Bund und Kanton/Stadt wurden anhand der ASTRA-Richtlinie ermittelt. Die Gesamtkosten für sämtliche flankierenden Massnahmen wurden auf 14.5 Mio. CHF inkl. MWSt. geschätzt. Darin sind Massnahmen enthalten, die bereits im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation geplant sind. Die Gesamtkosten bzw. die Kostenanteile von Bund und Kanton/Stadt für die verkehrlich flankierenden Massnahmen zum GP N04/06 dürften somit zum Zeitpunkt der Realisierung geringer ausfallen als in der nachfolgenden Tabelle ausgewiesen.

Beteiligte Parteien vfm	ASTRA		Kanton und Stadt		Gesamtkosten CHF
	CHF	%	CHF	%	
Projektierung (15%)	1'100'000		500'000		1'600'000
Landerwerb	0		0		0
Realisierung	7'300'000		3'300'000		10'600'000
Unvorhergesehenes (10%)	800'000		400'000		1'200'000
MWSt. (8%)	800'000		300'000		1'100'000
<b>Total (inkl. MWSt.)</b>	<b>10'000'000</b>	<b>69%</b>	<b>4'500'000</b>	<b>31%</b>	<b>14'500'000</b>

In den erfassten Gesamtkosten des Generellen Projekts (inkl. Projektierung und Mehrwertsteuer) von 472.6 Mio. CHF betragen die Anteile des ASTRA 468.1 Mio. CHF (rund 99 %) und von Kanton und Stadt 4.5 Mio. CHF (rund 1 %). Der Anteil ergibt sich somit nur aus dem Anteil der verkehrlich flankierenden Massnahmen, nicht aus dem Kostenteiler des gesamten Engpassbeseitigungsprojekts der N04/06.

### 4. Vereinbarung zu den verkehrlich flankierenden Massnahmen

Das ASTRA, der Kanton und die Stadt vereinbaren Folgendes:

- Die flankierenden Massnahmen werden parallel zur Erarbeitung des Ausführungsprojekts zur Engpassbeseitigung N04/06 partnerschaftlich bis auf die Stufe Vorprojekt (inkl. Betriebs- und Gestaltungskonzepte) weiterentwickelt. Die Vorprojekte zu den flankierenden Massnahmen bilden Bestandteil des Ausführungsprojekts zur Engpassbeseitigung N04/06.
- Die Federführung in der Projektierung und Realisierung der verkehrlich flankierenden Massnahmen innerhalb des Nationalstrassenperimeters liegt beim ASTRA. Kanton und Stadt werden angemessen miteinbezogen.

- Die Federführung in der Projektierung und Realisierung der verkehrlich flankierenden Massnahmen auf den städtischen Kantonsstrassen ausserhalb des Nationalstrassenperimeters liegt bei der Stadt. Das ASTRA und der Kanton werden angemessen miteinbezogen. Der Regierungsrat genehmigt die Bauprojekte abschnittsweise gemäss dem kantonalen Strassengesetz.
- Die Kostenanteile der tatsächlich anfallenden Kosten für die Projektierung und Realisierung betragen gemäss dem ermittelten Kostenteiler 69% für Bund und insgesamt 31% für den Kanton und die Stadt. Der Kostenanteil von Kanton und Stadt wird hälftig geteilt.
- Kanton und Stadt verpflichten sich, die entsprechenden Kreditanträge zu gegebener Zeit den zuständigen Instanzen zu unterbreiten.

## 5. Anhänge

Die Absichtserklärung basiert auf dem Generellen Projekt N04/06 Schaffhausen Süd – Herblingen Engpassbeseitigung.

- Kein Anhang (siehe Dossier Generelles Projekt)

Kategorie	Kanton und Stadt		ASTRA		Gesamt
	CHF	%	CHF	%	
Projektierung	1'000'000	100%	1'000'000	100%	2'000'000
Realisierung	1'000'000	100%	1'000'000	100%	2'000'000
Gesamt	2'000'000	100%	2'000'000	100%	4'000'000

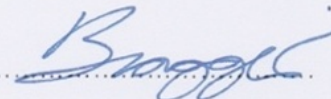
## 6. Unterschriften

Diese Absichtserklärung wurde in dreifacher Ausführung ausgefertigt. Je ein Exemplar befindet sich bei den Vertragsparteien.

Für das ASTRA Ort und Datum

Unterschrift

Winterthur, 28.11.16



Guido Biaggio  
Vizedirektor

Winterthur, 28.11.16



Otto Noger  
Filialchef

Für den Kanton  
Schaffhausen Ort und Datum

Unterschrift

SH, 2.12.2016

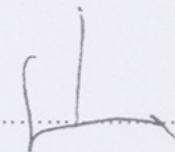


Dr. Reto Dubach  
Regierungspräsident, Baudirektor

Für die Stadt  
Schaffhausen Ort und Datum

Unterschrift

06. DEZ. 2016



Dr. Raphaël Rohner  
Stadtrat, Baureferent



## Beschluss vom 8. November 2016

Protokoll-Nr. 36/617

Engpassbeseitigung «NS 04/06  
Schaffhausen Süd - Herblingen»;  
Stellungnahme Kanton Schaffhausen  
zum generellen Projekt ge-  
mäss Art. 19 NSG

### I.

Die bestehende N04 wurde 1996 in Betrieb genommen. Im Bereich des Anschlusses SH-Süd bis zum Anschluss Herblingen wird die Leistungsgrenze in Spitzenverkehrsstunden bereits erreicht. In einer Netzstrategie-Studie im Jahr 2005 und in einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) 2008 wurden mehrere Varianten zur Beseitigung dieses Engpasses entwickelt, bewertet und verglichen. Als Bestvariante konnte ein Ausbau der N04 bzw. E54 zwischen Flurlingen im Süden und Thayngen im Norden nachgewiesen werden. Als dringlich wurde der Ausbaubedarf für die Stadtdurchfahrt Schaffhausen erkannt. Deshalb wurde vorgeschlagen, in erster Priorität die Strecke zwischen den Anschlüssen SH-Süd und Herblingen auf 2x2 Fahrspuren auszubauen. In der Programmbotschaft «Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen» wurde der Streckenabschnitt Anschluss SH-Süd bis zum Anschluss Herblingen ins Modul 3 aufgenommen. Damit ist die Finanzierung der Planung gesichert. Der erste Planungsschritt, die Erarbeitung des generellen Projekts zur Beseitigung des Engpasses «NS 04/06 Schaffhausen Süd - Herblingen», ist nun in der Abschlussphase.

Massgebendes Element der Engpassbeseitigung ist der Bau des Tunnels Fäsenstaub II. Dieser kann bei Ereignissen bzw. Unfällen im Tunnel Fäsenstaub I auch als Flucht- und Rettungsweg benutzt werden. Sollte der Tunnel Fäsenstaub II nicht umgesetzt werden, muss zur Erhöhung der passiven Sicherheit ein Sicherheitsstollen gebaut werden. Aus diesem Grund wurde parallel zum vorliegenden generellen Projekt Engpassbeseitigung ein Ausführungsprojekt Sicherheitsstollen (Sisto) erarbeitet. Die Regierung des Kantons Schaffhausen hat mit Beschluss vom 3. März 2015 zu diesem Projekt Stellung genommen. Der Regierungsrat erachtet es angesichts des schon heute sehr hohen und weiter steigenden Verkehrsaufkommens nicht als zielführend, einen Sicherheitsstollen zum Tunnel Fäsenstaub I zu bauen. Vielmehr ist direkt der Tunnel Fäsenstaub II zu bauen. Gemäss technischem Bericht würde der vorgängige Bau des Sicherheitsstollens keine Ersparnisse im späteren Bau des Tunnels Fäsenstaub II bringen. Die Investitionskosten von rund 50 Mio. Franken in den Sicherheitsstollen wären also gänzlich verloren. Gemäss technischem Bericht ist es zum heutigen Zeitpunkt erklärtes Ziel des Bundesamts für Strassen (ASTRA), direkt das Engpassbeseitigungsprojekt zu realisieren.

Nach Artikel 19 Absatz 1 des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (NSG) unterbreitet das ASTRA den interessierten Kantonen die generellen Projekte von Nationalstrassenausbauten. Im generellen Projekt werden die Linienführung, einschliesslich der ober- und unterirdischen Strassenführung, die Anschlussstellen mit den Zu- und Wegfahrten, die Kreuzungsbauwerke und die Anzahl der Fahrspuren festgelegt. Detailfragen werden in dieser Projektphase noch nicht näher behandelt oder dann nur soweit, als sie die Hauptprojektelemente bzw. die Gesamtkosten zu beeinflussen vermögen.

Mit Schreiben vom 6. November 2015 wurde der Kanton Schaffhausen aufgefordert, unter Einbezug der Stadt Schaffhausen zum vorliegenden generellen Projekt Stellung zu nehmen. Insbesondere erwartet das ASTRA folgende Angaben und Unterlagen:

- Allfällige Projektänderungsvorschläge des Kantons;
- Stellungnahmen der durch den Strassenbau betroffenen Gemeinden und allenfalls Grundeigentümer;
- Mitberichte der kantonalen Umweltschutz- und Raumplanungsfachstelle sowie der vom Kanton mit Natur- und Heimatschutz und Archäologie betrauten Stelle;
- Eine unterschriebene Absichtserklärung zur Kostenteilung der verkehrlich flankierenden Massnahmen.

Mit Beschluss vom 26. Januar 2016 hat der Kanton Schaffhausen zum generellen Projekt Stellung genommen. Bei seiner Stellungnahme hat der Regierungsrat die Mitberichte der betroffenen kantonalen Ämter und insbesondere der Stadt Schaffhausen mit entsprechender Erwägung berücksichtigt. Auf einen Projektbeschrieb wird vorliegend mit Verweis auf den Regierungsratsbeschluss vom 26. Januar 2016 nicht nochmals eingegangen.

Die Regierung des Kantons Schaffhausen stellte die folgenden Anträge:

- Beim Ausführungsprojekt seien die visuelle Aufbereitung des Projekts zu verbessern (u.a. auch 3-D Modelle) und gestalterische Massnahmen zu prüfen, um das Bauwerk möglichst gut in die Umgebung einzupassen;
- Die Aufrechterhaltung eines Teils des Anschlusses Schaffhausen Nord (1/4 - oder 1/2 - Anschluss) sei zu prüfen;
- Im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung des Teilanschlusses Schaffhausen Nord sei der Abbruch der Schönenbergbrücke bzw. die Erstellung einer neuen Brücke für den Langsamverkehr zu prüfen;



- Beim neu zu erstellenden Anschluss Mutzentäli bzw. der Einmündung in die Eb-  
natstrasse / Ernst Hombergerstrasse sei eine Kreisverkehrsanlage anstelle der vorge-  
sehenen Ampelanlage zu prüfen;
- Die Vereinbarung zwischen Bund, Kanton und Stadt Schaffhausen zu den verkehrlich  
flankierenden Massnahmen sei so anzupassen, dass Regierung und Stadtrat keine fi-  
nanziellen Verpflichtungen eingehen, die nicht in ihren Kompetenzen liegen;
- Verbunden mit dem generellen Projekt sei ein geeigneter Ersatzstandort für das  
Schwerverkehrskontrollzentrum sicherzustellen.

Der Stadtrat der Stadt Schaffhausen stellte im Mitbericht an den Kanton Schaffhausen die fol-  
genden Anträge:

- Das generelle Projekt sei einer umfassenden, die städtebaulichen Anliegen der Stadt  
Schaffhausen berücksichtigenden Überprüfung und Beurteilung zu unterziehen, bis hin  
zu einer Überdeckung der Autobahn oder einer Untertunnelung der Stadt Schaffhau-  
sen;
- Die Auswirkungen der Lärmemissionen seien nachzuweisen;
- Ein Konzept zu den Erschütterungen während der Bauphase sei vorzulegen;
- Die Beibehaltung des Anschlusses Schaffhausen Nord sei zu prüfen;
- Sollte der Anschluss Schaffhausen Nord aufgehoben werden, seien der Rückbau der  
Schönenbergbrücke zu prüfen und sinnvolle flankierende Massnahmen zu realisieren;
- Die verkehrlich flankierenden Massnahmen seien mit Kostenangaben zu konkretisie-  
ren;
- Ein neues Konzept für das Schwerverkehrskontrollzentrum sei vorzulegen.

## II.

Die projektierende Stelle des ASTRA hat im Frühjahr 2016 die Bereinigungsphase unter Be-  
rücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen eingeleitet. In einer Koordinationssitzung  
mit Vertretern von Kanton und Stadt Schaffhausen wurden die Anträge besprochen und das  
weitere Vorgehen wie folgt festgelegt:

- Die Linienführung gemäss Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) und dem vorliegenden  
generellen Projekt wird akzeptiert. Auf den Antrag der Stadt Schaffhausen, die städte-  
baulichen Anliegen, bis hin zu einer Überdeckung der Autobahn oder einer Untertunne-  
lung der Stadt Schaffhausen, umfassend zu überprüfen, wird nicht weiter eingegangen.  
Im Rahmen des Ausführungsprojekts wird das Projekt visuell aufbereitet und die Ge-

staltung des Bauwerks unter Einbezug von Kanton und Stadt Schaffhausen konkretisiert;

- Die Umwelteinflüsse des Projekts wie Lärmemissionen und Erschütterungen werden stufengerecht im Rahmen des Ausführungsprojekts bzw. des dazugehörigen Umweltverträglichkeitsberichts 3. Stufe bearbeitet;
- Der Anschlussknoten im Mutzentäli bzw. die Einmündung in die Ebnetstrasse / Ernst Hombergerstrasse wird stufengerecht im Ausführungsprojekt überprüft;
- Der Neubau eines neuen Schwerverkehrskontrollzentrums an geeignetem Standort wird losgelöst vom Engpassbeseitigungsprojekt separat bearbeitet;
- Die Prüfung der technischen Machbarkeit eines 1/4 oder eines 1/2 Anschlusses bei der heutigen Ausfahrt Schaffhausen Nord wurde in Auftrag gegeben;
- Der Kantonsingenieur und der zuständige Projektleiter des ASTRA wurden beauftragt, die Vereinbarung zu den verkehrlich flankierenden Massnahmen zu überarbeiten.

Die Machbarkeitsprüfung zur Teilerhaltung des Anschlusses Schaffhausen Nord wurde im Sommer 2016 abgeschlossen und hat ergeben, dass die Ausfahrt in Fahrtrichtung Nord trotz zweiter Tunnelröhre und vertikaler Überlagerung der Fahrbahnen im Bereich der Galerie Schönenberg (1/4 Anschluss) weiterhin möglich wäre. Die Aufrechterhaltung der Einfahrt in Fahrtrichtung Nord (1/2 Anschluss) sowie eine Aus- und Einfahrt in Fahrtrichtung Süd (Vollanschluss) sind aus Platzgründen nicht realisierbar. Diese letzteren Anschlussbeziehungen werden mit dem neuen Anschluss Mutzentäli und dem bestehenden Anschluss Herblingen aufgefangen. Die Aufrechterhaltung der Ausfahrt Schaffhausen Nord in Fahrtrichtung Nord (1/4 Anschluss) löst Zusatzkosten von rund 4 Mio. Franken aus. Diese werden allerdings mit dem Verzicht auf den Rückbau der Schönenbergbrücke kompensiert.

Der Kantonsingenieur und der zuständige Projektleiter des ASTRA haben die Vereinbarung zu den verkehrlich flankierenden Massnahmen in Absprache mit dem Baureferat der Stadt Schaffhausen per Sommer 2016 dahingehend überarbeitet, dass Regierungs- und Stadtrat der Absichtserklärung kompetenzgerecht zustimmen können und gleichzeitig die Vorgaben der Nationalstrassenverordnung (Art. 11) eingehalten sind.

An der Besprechung auf Direktionsstufe mit dem ASTRA, dem Baudepartement des Kantons Schaffhausen und dem Baureferat der Stadt Schaffhausen vom 11. August 2016 wurde die Bereinigung des generellen Projekts abgeschlossen. Die bereinigte Absichtserklärung zu den verkehrlich flankierenden Massnahmen wurde zu Handen des Regierungsrates und des Stadtrates verabschiedet. Es wurde beschlossen, die Ausfahrt Schaffhausen Nord in Fahrtrichtung

Nord aufgrund der hohen Verkehrsspitzen im Altstadtbereich (Ring Rheinuferstrasse – Bachstrasse – Spitalstrasse – Grabenstrasse) zu Lasten des Engpassbeseitigungsprojekts zu erhalten. Mit dieser Entscheidung wird die Akzeptanz des Projekts in der Bevölkerung wesentlich verbessert. Die projektierende Stelle des ASTRA wurde damit beauftragt, die Projektunterlagen entsprechend anzupassen.

Ausserdem haben der ASTRA Direktor und der Baudirektor des Kantons Schaffhausen beschlossen, eine Studie zur Standortbestimmung eines gemeinsamen Schwerverkehrskontrollzentrums und kantonalen Strassenverkehrsamts zu lancieren. Der Kantonsingenieur wurde damit beauftragt, die Standortsuche in Absprache mit dem Leiter der ASTRA Filiale Winterthur einzuleiten.

### III.

Auf Antrag des Baudepartementes wird

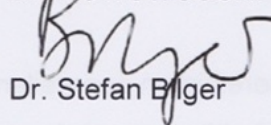
#### b e s c h l o s s e n :

1. Dem bereinigten generellen Projekt zur Engpassbeseitigung «NS 04/06 Schaffhausen Süd - Herblingen» wird zugestimmt.
2. Die Absichtserklärung zu den verkehrlich flankierenden Massnahmen wird genehmigt. Der Vorsteher des Baudepartementes wird ermächtigt, die Absichtserklärung zu unterzeichnen.
3. Das vom Baudepartement vorgelegte Schreiben zum generellen Projekt Engpassbeseitigung «NS 04/06 Schaffhausen Süd - Herblingen» an das Bundesamt für Strassen, Filiale Winterthur, wird beraten und zur Zustellung verabschiedet.
4. Mitteilung an:
  - Direktion Bundesamt für Strassen, Postfach, 3003 Bern
  - Bundesamt für Strassen, Leiter Filiale Winterthur, Herrn Otto Noger, Grüzefeldstrasse 41, 8404 Winterthur
  - Stadtrat Schaffhausen, Stadthaus, Postfach 2000, 8201 Schaffhausen
  - Baudepartement (sekretariat-bd@ktsh.ch)
  - Departement des Innern (sekretariat.di@ktsh.ch)
  - Finanzdepartement (sekretariat.fd@ktsh.ch)

- Tiefbauamt (dino.giuliani@ktsh.ch)
- Hochbauamt (christine.engelhardt@ktsh.ch)
- Planungs- und Naturschutzamt (susanne.gatti@ktsh.ch)
- Kantonsforstamt (bruno.schmid@ktsh.ch)
- Koordinationsstelle für Umweltschutz KOFU (stefan.lebeda@ktsh.ch)
- Interkantonales Labor (kurt.seiler@ktsh.ch)
- Finanzverwaltung (anita.kohler@ktsh.ch)
- Schaffhauser Polizei (jacqueline.zurkinden@ktsh.ch)
- Finanzkontrolle (lukas.borner@ktsh.ch)

*je unter Beilage des Regierungsratsbeschlusses vom 26. Januar 2016, der Absichtserklärung zu den verkehrlich flankierenden Massnahmen und dem Begleitschreiben an das Bundesamt für Strassen (Filiale Winterthur).*

DER STAATSSCHREIBER:



Dr. Stefan Bigger

Die Regierung unterstreicht die Wichtigkeit einer zügigen Realisierung des Engpassbeseitigungsprojekts mit gleichzeitigem Verzicht auf den Sicherheitsstollen zur bestehenden Tunnelröhre am Fäsenstaub. Der Regierungsrat nimmt erfreut zur Kenntnis, dass das Bundesamt für Strassen ebenfalls die direkte Umsetzung des Engpassbeseitigungsprojekts anstrebt. Die nächsten Planungsschritte sind umgehend nach der Genehmigung des generellen Projekts durch den Bundesrat an die Hand zu nehmen.

Wir danken Ihnen für Ihr Engagement zugunsten von Kanton und Stadt Schaffhausen.



Freundliche Grüsse  
Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "R. Dubach", written over a faint circular stamp.

*Dr. Reto Dubach*

Der Staatsschreiber:

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "S. Bilger", written over a faint circular stamp.

*Dr. Stefan Bilger*

