

Fäsenstaub: So verlagert sich der Verkehr

Der Ausbau des Fäsenstaubtunnels wird für einige Quartierstrassen Verkehrsreduktionen bringen – und andere mit mehr als 1000 zusätzlichen Fahrzeugen pro Tag belasten. Astra, Stadt und Kanton haben das Projekt konkretisiert und flankierende Massnahmen vorgestellt.

Tobias Bolli

Für die Medienkonferenz zum Ausbau des Fäsenstaubtunnels erschien der Chef des Bundesamts für Strassen (Astra) höchstpersönlich in der Aula des Schaffhauser Berufsbildungszentrums. Jürg Röhliberger betrachtete das Projekt am Donnerstag aus der Vogelperspektive und überliess den Sinkflug hinunter zu den entscheidenden Details seinen Nachrednern. «Alle Mittellandgemeinden schreiben uns: Macht etwas, baut aus, damit der Verkehr wieder abfließt!» Der Verkehrszuwachs auf den Nationalstrassen sei massiv – plus 140 Prozent seit 1990. Er werde über 450 Kilometer des Netzes bis 2040 regelmässig überlasten, falls man einfach auf den Händen sitzen bleibe. «Wenn wir nichts machen, ist der Fäsenstaubtunnel bald dauerüberbelastet», sagte Röhliberger in seinem breiten Berner-Dialekt.

Nur eine bessere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur anzustreben, reiche nicht – wenn auch Pannestreifenumnutzungen, eine Geschwindigkeitsharmonisierung und eine Anpassung der Gesetze zu einer Entschärfung einen gewissen Beitrag leisteten. Ebenso gelte es, angesichts der immer zahlreicheren Fahrzeuge die Kapazitäten auszubauen – namentlich auch die A4 zwischen Schaffhausen-Süd und Herblingen auf 2 mal 2 Spuren. «Das eine tun und das andere nicht lassen, das ist die Lösung des Bundesrats.» Und er fügte an: «Wir bauen für euch, wir bauen für die Region, nicht für die Schweiz.» Regierungsrat Martin Kessler betonte die Wichtigkeit des Projekts. «Wir haben hier in Schaffhausen ein Gotthardproblem, diese Hauptschlagader muss einfach funktionieren – einen Herzinfarkt wollen wir uns nicht leisten.»

Gegenwärtig ein Sicherheitsrisiko

Der Gesamtprojektleiter Michael Ritter zeichnete noch einmal die bekannten Konturen des Projekts nach: Der Fäsenstaubtunnel soll mit einer zweiten Röhre ergänzt werden, um so eine getrennte Fahrt in beide Richtungen auf je zwei Spuren zu ermöglichen. Der Ausbau des 1996 dem Verkehr übergebenen Tunnels diene auch der Sicherheit. «Derzeit könnte man nur in der Mitte des Tunnels oder bei den beiden Portalen die Flucht ergreifen. Durch die zweite Röhre eliminieren wir den Gegenverkehr und schaffen mit Querverbindungen zur anderen Röhre weitere Fluchtmöglichkeiten.» Ebenfalls nahm er auf das in den Augen vieler Kritiker grösste Ärgernis Bezug: Die Reduktion des Anschlusses SH-Nord (Schönenberg) beim Güterbahnhof. Dort sollen wegen der neuen Verkehrsführung in der Galerie Schönenberg drei Aus- oder Einfahrten wegfallen, erhalten bleiben soll einzig die Ausfahrt von Winterthur her.

Die Galerie Schönenberg wird mit zwei übereinanderliegenden Fahrspuren erwei-



tert. «Wir nutzen, was wir haben, damit wir nicht links und rechts Platz klauen müssen», sagte Ritter dazu. Platz sei wegen den nahen Bahngleisen und Liegenschaften ohnehin kaum vorhanden, weswegen die Streichung der drei Ein- oder Ausfahrten unumgänglich sei. Zu einem Dreiviertel-Anschluss ausgebaut wird laut Plan dafür der Anschluss Mutzentäli, so dass das Projekt unter dem Strich für die Stadt eine zusätzliche Auffahrt bringt.

Kostensteigerung wahrscheinlich

An der Rheinbrücke beim Anschluss SH-Süd verändert sich hingegen nichts. Die Auffahrten bleiben bestehen, ab Autobahneinfahrt Richtung Thayngen soll die Strasse nach und nach breiter werden, um vor dem Tunnelportal den nötigen Platz zu schaffen. «Wenn Sie die Autobahnauffahrt benutzen, werden Sie künftig nicht mehr verflechten müssen, die Spur bleibt Ihnen erhalten und Sie können bis nach Herblingen durchfahren.» Gesamthaft soll das Projekt gut 473 Millionen Franken kosten, wobei dieser Betrag 2013 errechnet worden sei und wohl wegen der Teuerung gegen oben angepasst werden müsse.

Sehr interessant waren die Ausführungen von Kantonsingenieur Dino Giuliani, der einige der konkreten verkehrlichen Auswirkungen des Projekts beschrieb. Zunächst

Für die Medienorientierung kam mit Jürg Röhliberger der Astra-Chef persönlich nach Schaffhausen.

BILD MELANIE DUCHENE

kam er auf die Entlastungen zu sprechen, die sich laut Modell auf verschiedenen Strassen ergeben werden (siehe Grafik unten). Ziel sei, indem die Kapazität der Nationalstrasse gesteigert wird, soll ein Ausweichen des Verkehrs auf das untergeordnete Netz verhindert werden. Südlich des Tunnels werde die Bachstrasse, Fulachstrasse und Ebnatstrasse eine Reduktion erfahren. Nördlich würden vor allem die Hochstrasse und Spitalstrasse entlastet. «Wir reden hier nicht von ein paar Hundert Fahrzeugen.» Für die Fulachstrasse habe eine Simulation für das Jahr 2040 eine Verminderung von ungefähr 5500 Fahrzeugen pro Tag ausgewiesen, für die Spitalstrasse eine Reduktion von täglich 2500 Fahrzeugen, für die Bachstrasse ungefähr 4000 Fahrzeuge pro Tag. Auch Neuhausen erfahre eine Entlastung.

Neben Entlastung auch Mehrverkehr

Die wegfallende Auffahrt am Anschluss Nord Richtung Süden sei hingegen «nachteilig für den lokalen Verkehr», verschwieg Giuliani nicht. Zum Beispiel auf Teilen der Ebnatstrasse, der Stimmerstrasse, Solenbergstrasse und Rheinhardstrasse werde der Verkehr voraussichtlich zunehmen – um jeweils mehr als 1000 Fahrzeuge pro Tag. Giuliani umriss flankierende Mass-

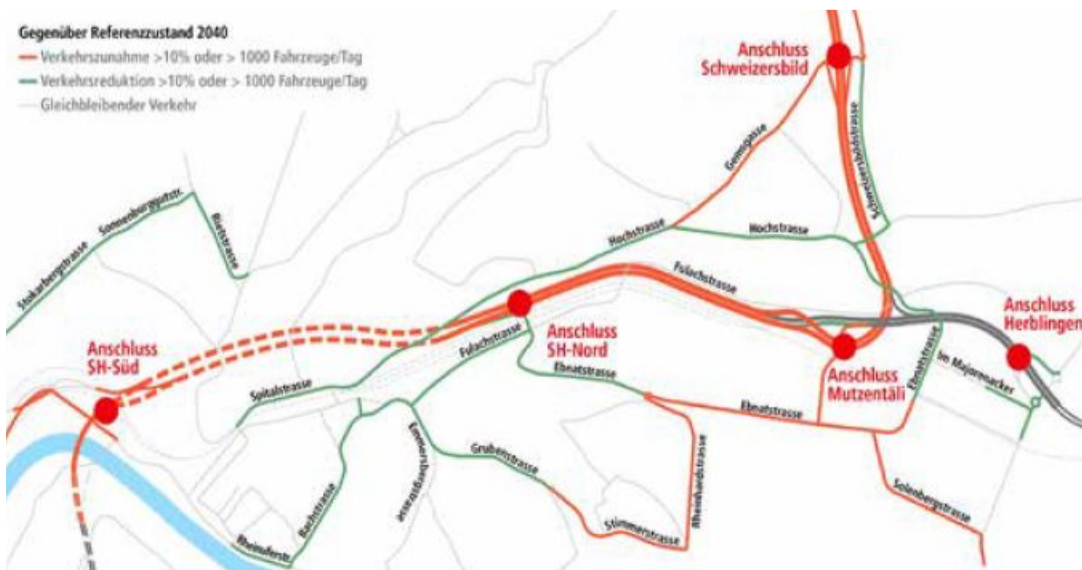
nahmen, für die 14 bis 17 Millionen Franken zur Verfügung stehen sollen. Um den Verkehr auf die Nationalstrasse zu lenken, sollen Fahrstreifen gezielt reduziert und Strassen mit neuen Höchstgeschwindigkeiten versehen werden (siehe Grafik unten). Die Verkehrsverschiebung erlaube eine neue Nutzung des Raums auf dem untergeordneten Netz: «Wir wollen Grünraum schaffen und das Klima in der Stadt verbessern.»

Wie und wann die flankierenden Massnahmen umgesetzt werden, sei Stand jetzt, auf Stufe Vorprojekt und vor der öffentlichen Vernehmlassung, noch nicht genau zu sagen. Röhliberger sicherte am Schluss seine Unterstützung für die «Vision StadtPark» zu. Man brauche im Mittelteil eine Tagbaustrecke, die Frage stelle sich aber, ob man beim Installationsplatz Mühllental, von dort aus, wie jetzt geplant, auch einen Vortrieb machen wolle. «Wenn die Stadt und der Kanton der Meinung sind, das macht keinen Sinn, dann sind wir kompromissbereit.» Der Tunnelbau dauere dann aber ungefähr 3 bis 4 Jahre länger.

Aufspaltung des Projekts gefordert

Derweil hält die IG Fäsenstaub an ihrer Kritik fest. Aus den Projektunterlagen gehe eindeutig hervor, dass die zweite Ausbaustrecke vom Anschluss SH-Nord bis Herblingen mangelhaft sei, schreibt sie in einer Medienmitteilung. «Für diesen Abschnitt haben sich die Rahmenbedingungen im Verlauf der letzten Jahre massgeblich verändert, worauf im vorgesehenen Projekt keinerlei Rücksicht genommen wird.» Der Umweltverträglichkeitsbericht untersuche den falschen Standort für den Anschluss Mutzentäli. Dieser sei inzwischen auf die südliche Gleisseite verschoben und kollidiere mit dem Ausbau des VBSH-Depots. An der Medienkonferenz wurde eine solche Kollision von der Astra indes bestritten. «Wir kommen gut aneinander vorbei, die Ausbaupläne sollten für die Verkehrsbetriebe keine Mehrkosten zur Folge haben», sagte Michael Ritter.

Ebenfalls kritisiert die IG Fäsenstaub, dass das Astra den zweispurigen Abschnitt von Herblingen bis Thayngen nicht mehr auf vier Spuren ausbauen will. Es entfallende damit schlicht die Grundlage für die weitgehende Aufhebung des Anschlusses SH-Nord, den Vier-Spur-Ausbau zwischen dem Anschluss SH-Nord und dem Anschluss Herblingen und für die doppelstöckige Galerie, «welche eine massive Zäsur des Quartiers bedeuten würde». Man erachte deshalb eine Aufteilung des Projekts als zwingend. So solle die zweite Röhre des Fäsenstaubtunnels zwar gebaut werden, der Abschnitt SH-Nord bis zu den Anschlüssen Herblingen und Schweizerbild aber zurückgestellt und neu beurteilt werden. Fest steht: Die Diskussionen rund um den Fäsenstaubtunnel werden also weitergehen. Ende 2023 ist die öffentliche Auflage des Projekts geplant.



Die grün gezeichneten Strassen werden vom Ausbau teils stark profitieren, auf den roten ist dagegen mit einem Mehrverkehr von über 1000 Fahrzeugen pro Tag zu rechnen. BILD ZVG



Um den Verkehr weg vom untergeordneten Netz in Richtung Nationalstrasse zu lenken, werden unter anderem die Höchstgeschwindigkeiten auf einigen Strassen angepasst. BILD ZVG