



IG Fäsenstaub

Infos zum A4 Ausbau in Schaffhausen

Ablauf

1. **Über die IG Fäsenstaub**
2. Übersicht Astra-Projekt
3. Auswirkungen und Kritikpunkte
4. Ist ein besseres Projekt möglich?
5. Ausblick und Einsprachemöglichkeit

Vereinszweck

- ▶ «Die IG Fäsenstaub setzt sich für den Einbezug der Bevölkerung, Verkehrsteilnehmer und des Gewerbes bei der Planung und allfälligen Realisierung des Autobahnausbaus im Fäsenstaub ein»
- ▶ Verein besteht aus 8 Quartiervereinen und Privatpersonen
- ▶ Infos: ig-faesenstaub.ch

Ziele der heutigen Veranstaltung

1. Vorzeitige Information zum Projekt und Ablauf
2. Sensibilisierung auf die Auswirkungen
3. Befähigung der Bevölkerung zur Mitwirkung
(Einsprache)

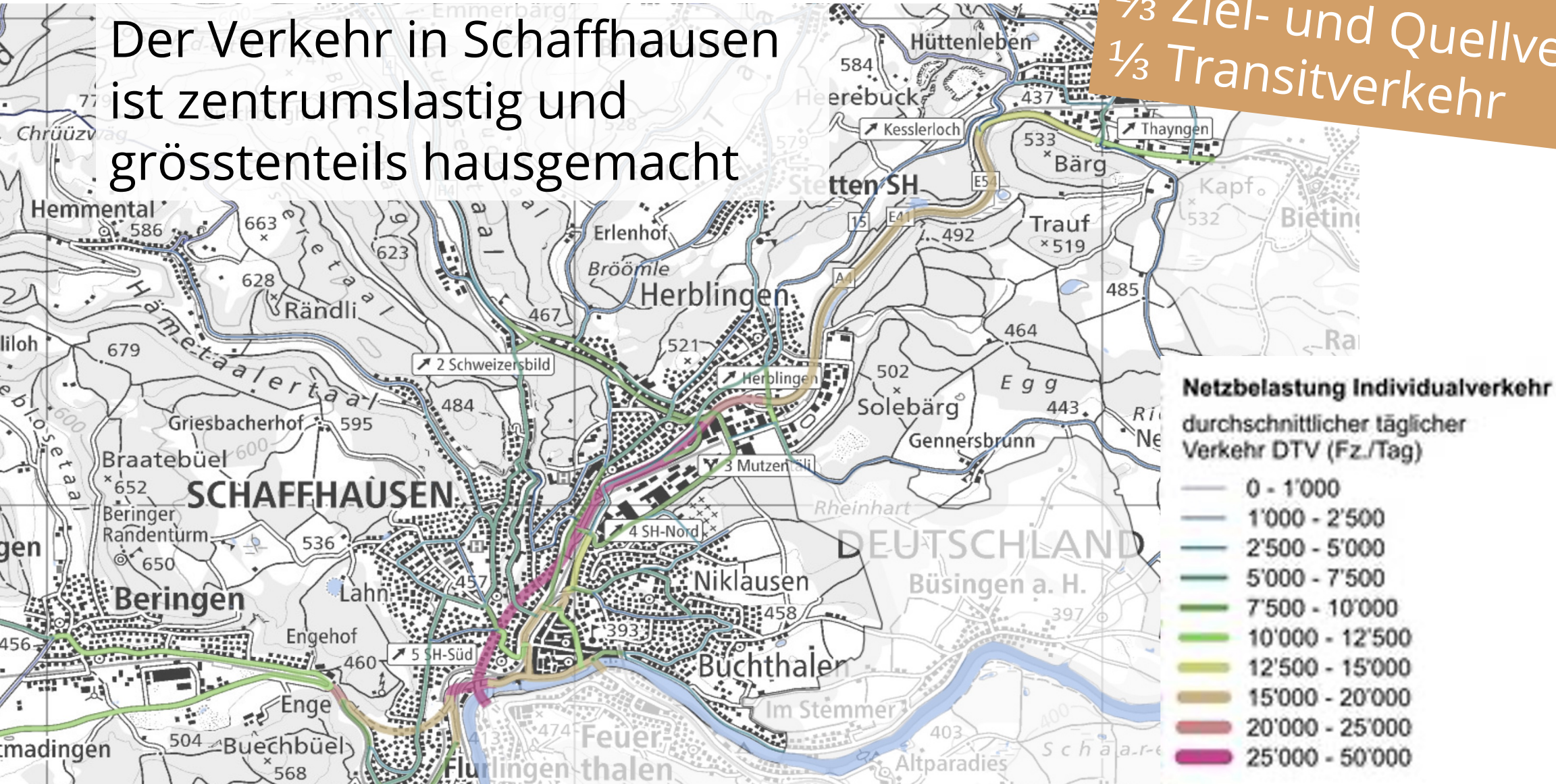
Ablauf

1. Über die IG Fäsenstaub
2. **Übersicht Astra-Projekt**
3. Auswirkungen und Kritikpunkte
4. Ist ein besseres Projekt möglich?
5. Ausblick und Einsprachemöglichkeit

Ausgangslage - Verkehrsmengen

Der Verkehr in Schaffhausen ist zentrumslastig und grösstenteils hausgemacht

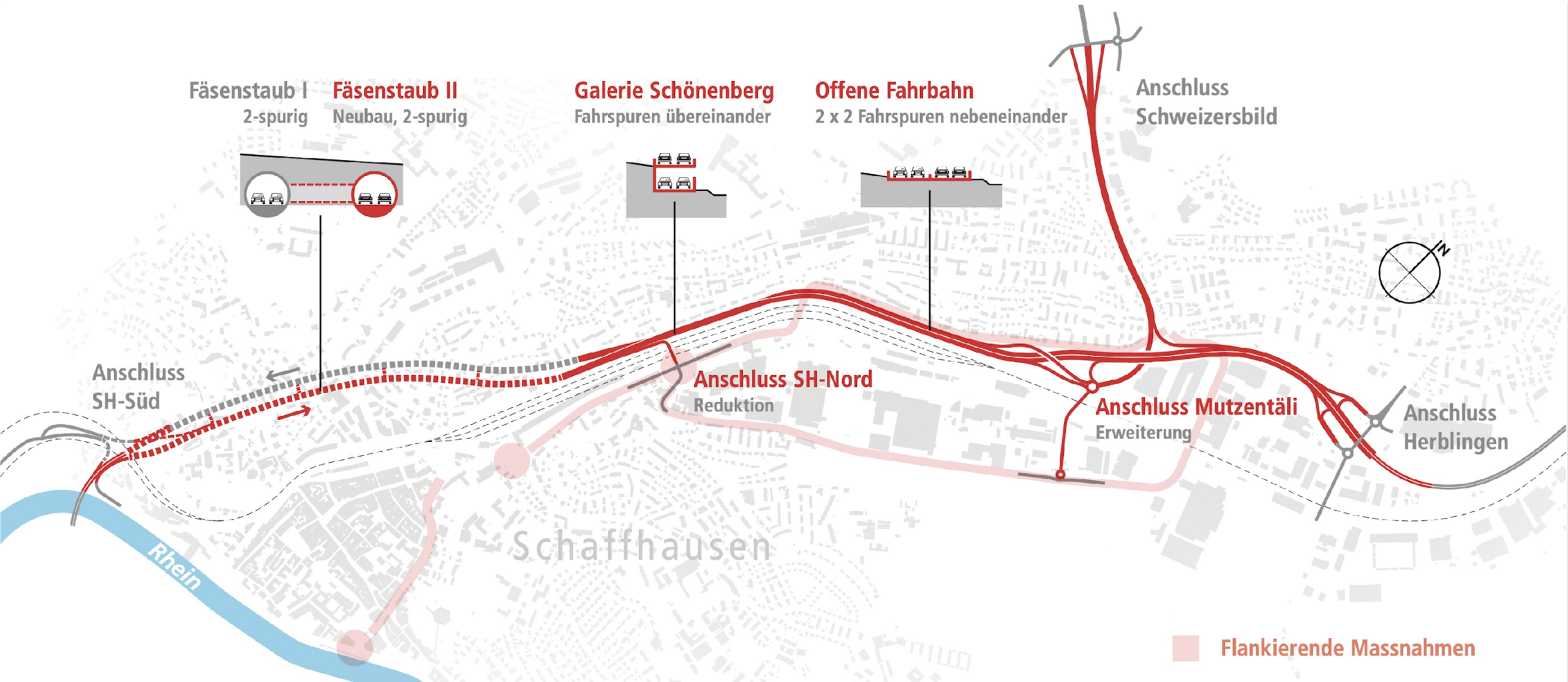
$\frac{1}{3}$ Binnenverkehr
 $\frac{1}{3}$ Ziel- und Quellverkehr
 $\frac{1}{3}$ Transitverkehr



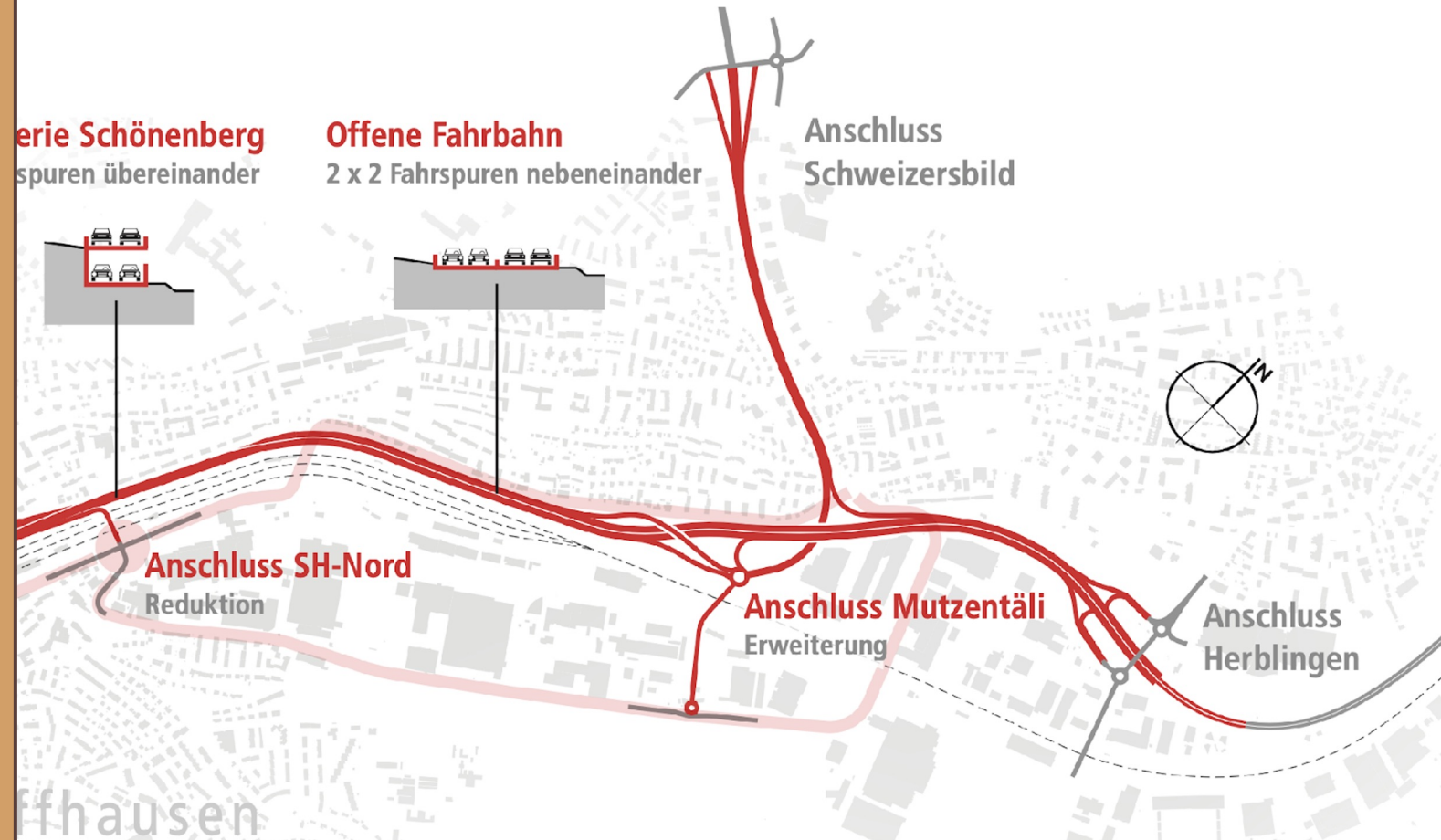
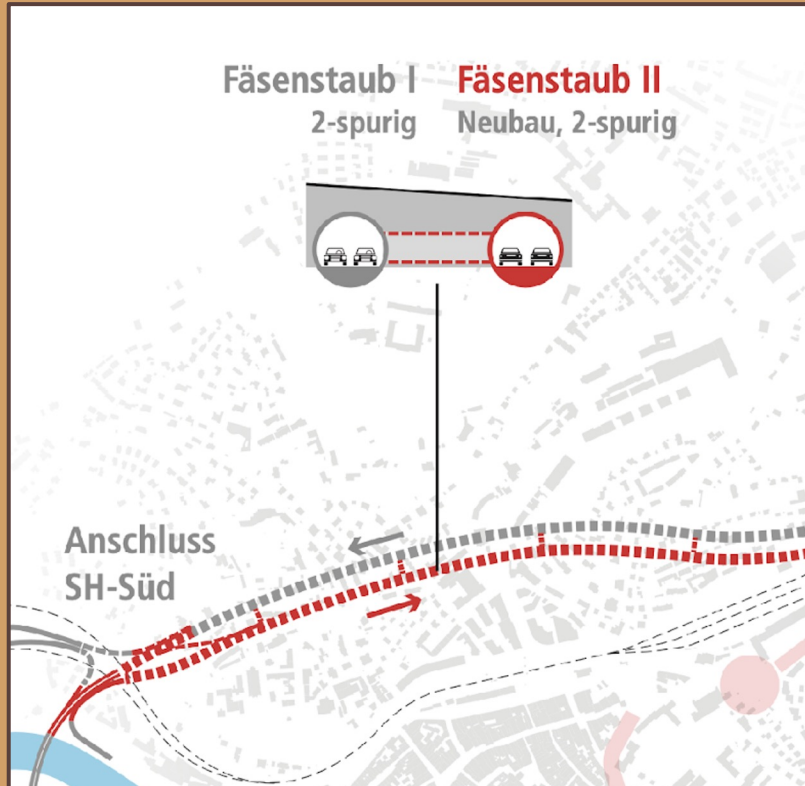
Projektaufteilung: Zwei Verfahren

	Projekt Nationalstrasse	Flankierende Massnahmen
Bauherr:	Bund	Stadt (und Kanton)
Behörde:	Astra	Tiefbauamt SH
Betrag:	473 Mio.	15 Mio (3%)
Betrifft:	Nationalstrasse (A4)	Städtische Strassen

Projektübersicht (ASTRA)



Tunnelabschnitt



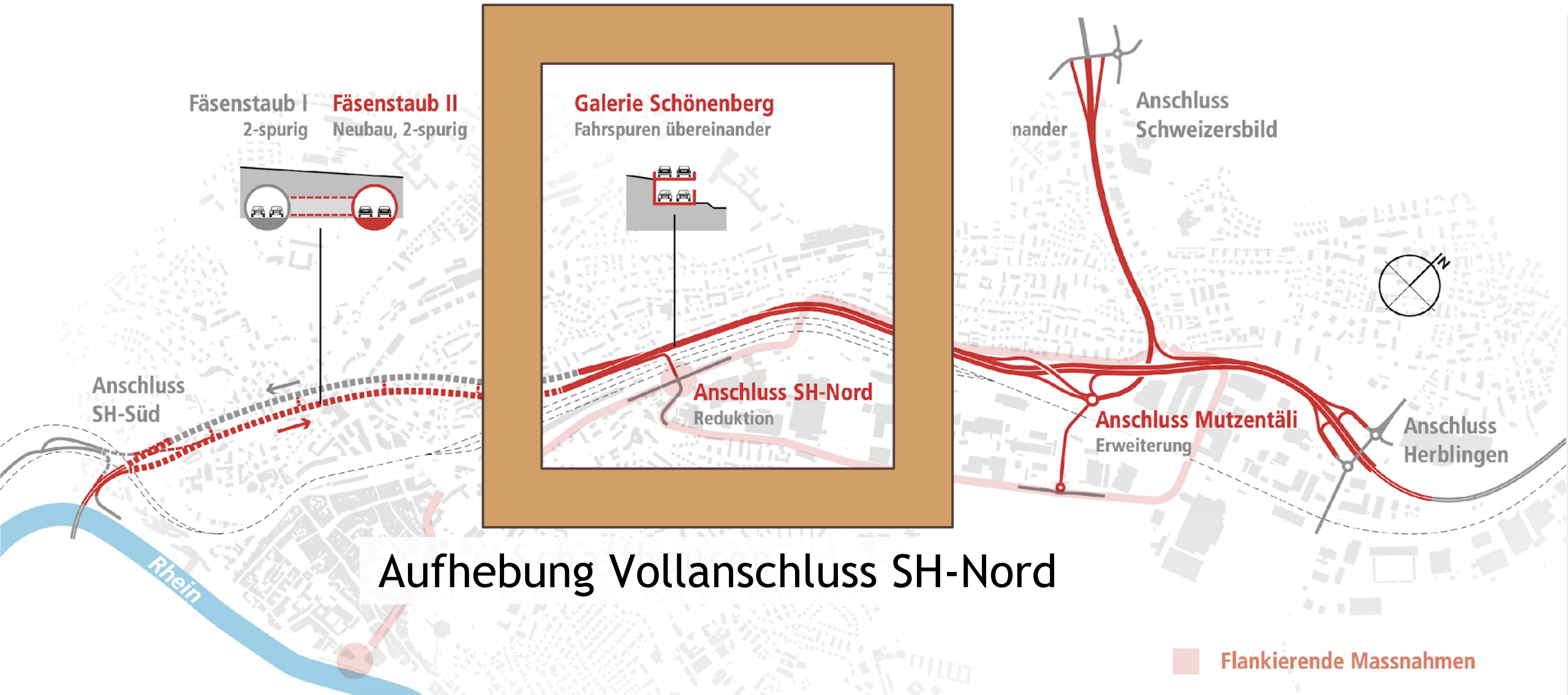
- ↑ Spurerweiterung: ab SH-Süd
- ↓ Unverändert: Rheinbrücke und Cholfirstunnel

Flankierende Massnahmen

Neues Portal:
Rechts



SH-Nord / Schönenberg



Aufhebung Vollanschluss SH-Nord

Flankierende Massnahmen

Anschluss SH-Nord: Reduktion

Abfahrt nur noch aus Richtung Zürich

Auffahren nicht mehr möglich



Erhöhung Galerie Schönenberg



vorher



nachher

Neues Portal

KITA Spielhuus

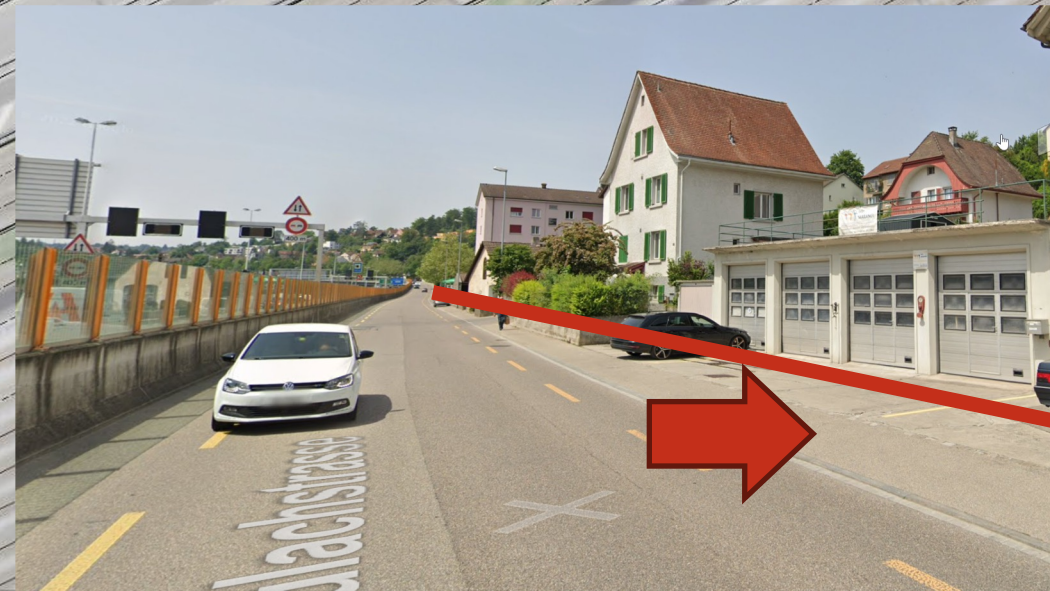
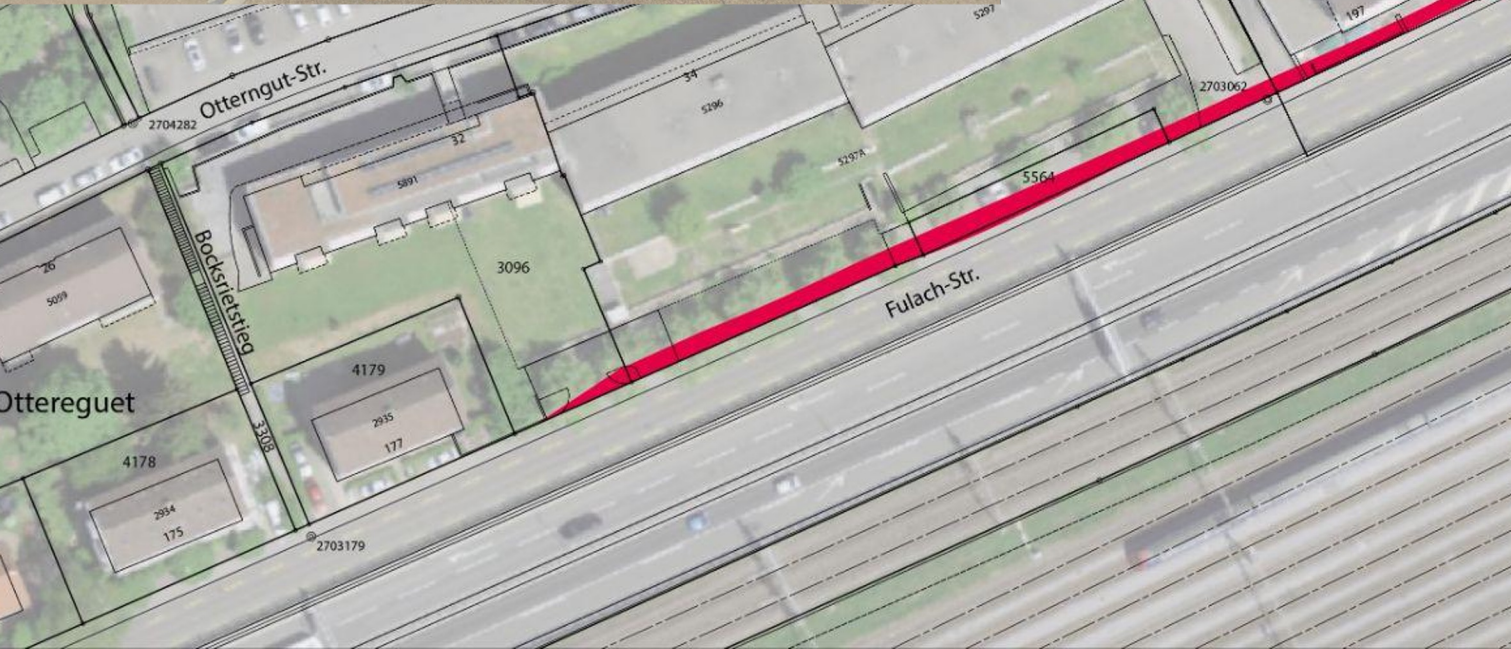


Ausblick Fulachtal

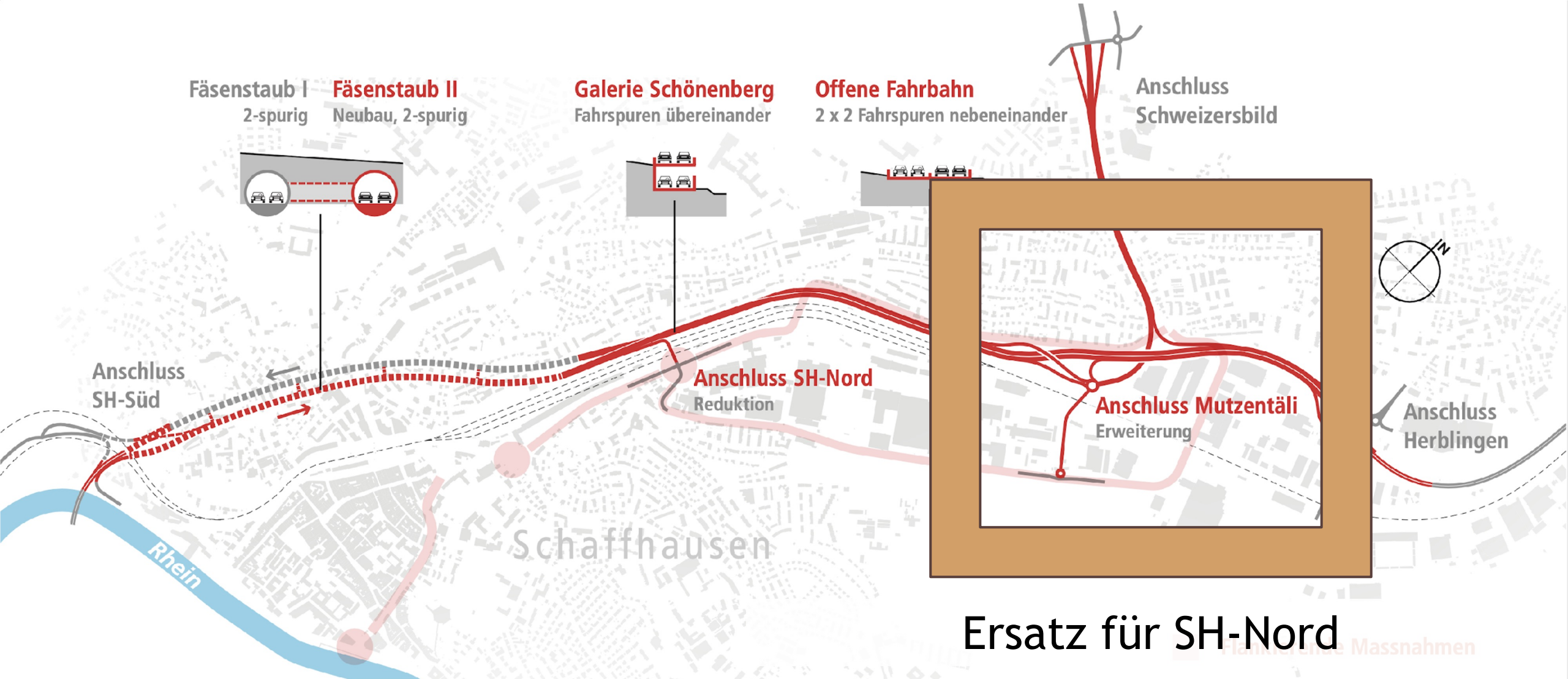


Fulachstrasse

Verschiebung um 4m und Gebäudeabbruch



Neuer Anschluss Mutzentäli



Anschluss Mutzentäli

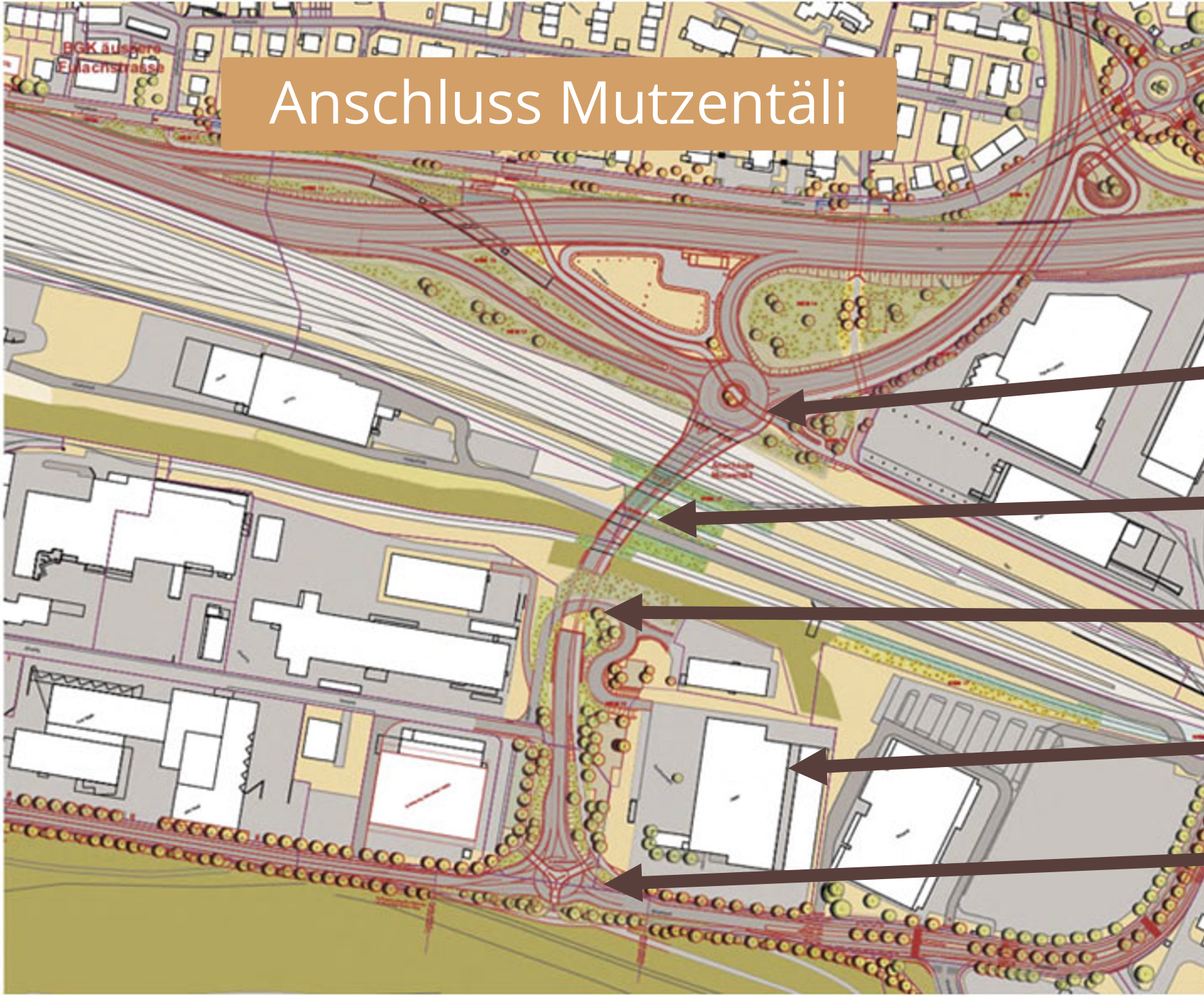
Hochkreisel (neu)

Brücke (neu)

Tunnel (neu)

VBSH Depot

Kreisel Ebnatstr. (neu)



Flankierende Massnahmen

Bestandteil der flankierenden Massnahmen des Nationalstrassenprojekts; vorgezogene Realisierung über das Agglomerationsprogramm der 2. Generation

Finanzierung und Projektierung im Rahmen flankierenden Massnahmen des Nationalstrassenprojekts

Absicht ist die **Verkehrslenkung** zum neuen Anschluss Mutzentäli, trotz dem eigentlich kürzeren Weg via Altstadt

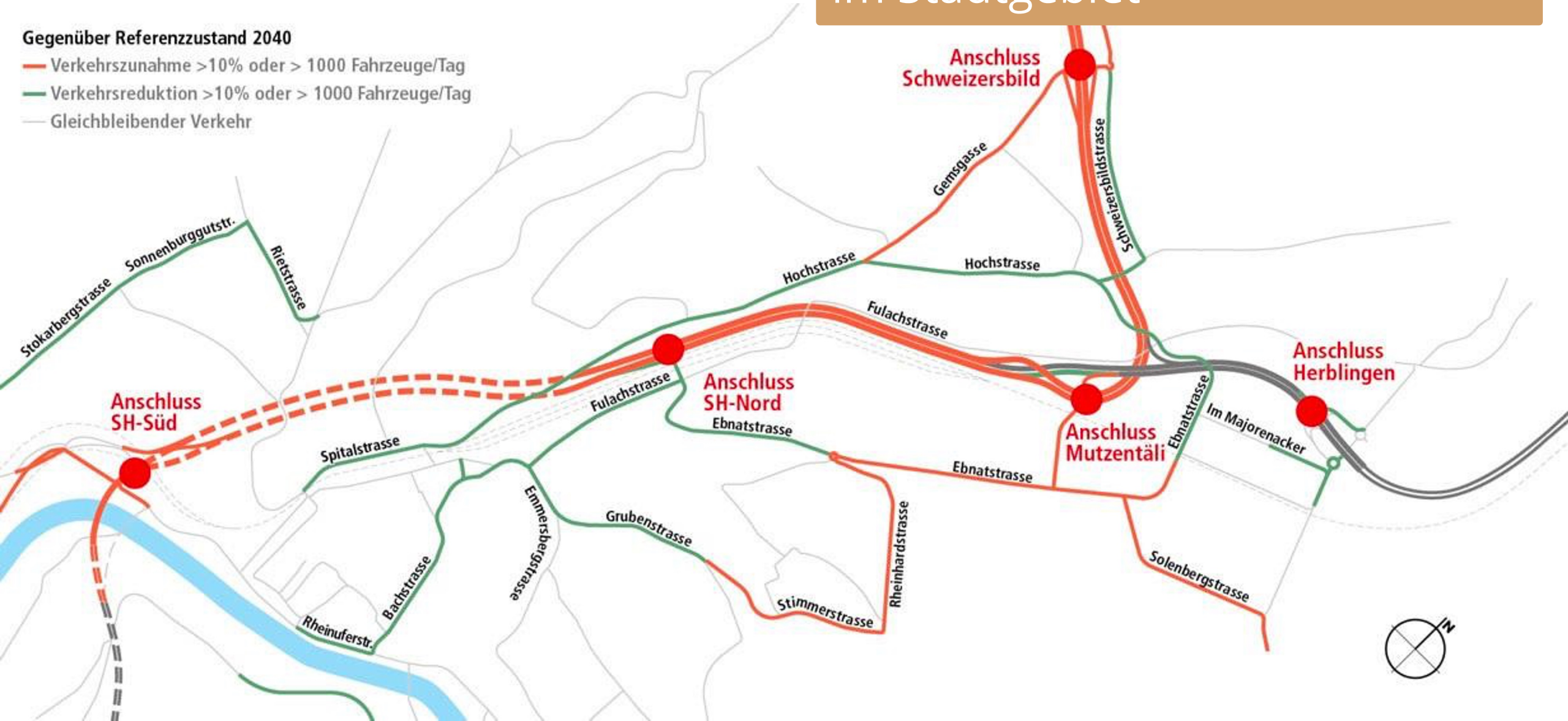


Verkehrsmodell 2040

Verschiedene Verlagerungen im Stadtgebiet

Gegenüber Referenzzustand 2040

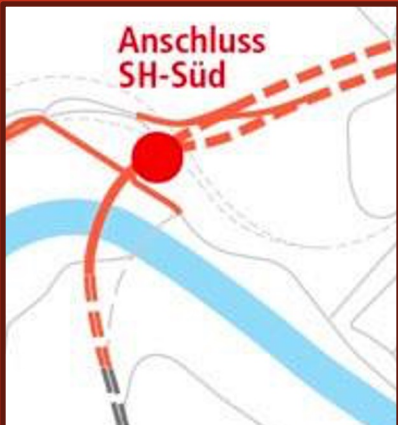
- Verkehrszunahme >10% oder > 1000 Fahrzeuge/Tag
- Verkehrsreduktion >10% oder > 1000 Fahrzeuge/Tag
- Gleichbleibender Verkehr



Verkehrsmodell 2040

Mehrverkehr durch das Projekt:
zusätzlich zum allgemeinen Verkehrswachstum

Mühlenstrasse:
+10% Verkehr



Gemsgasse:
+10% Verkehr



Niklausen:
+25% Verkehr
+1300 Fahrzeuge / Tag



Verkehrsmodell 2040

«Entlastungen» durch das Projekt sind relativ zum prognostizierten Verkehrswachstum zu verstehen (dieses ist nicht eingerechnet)

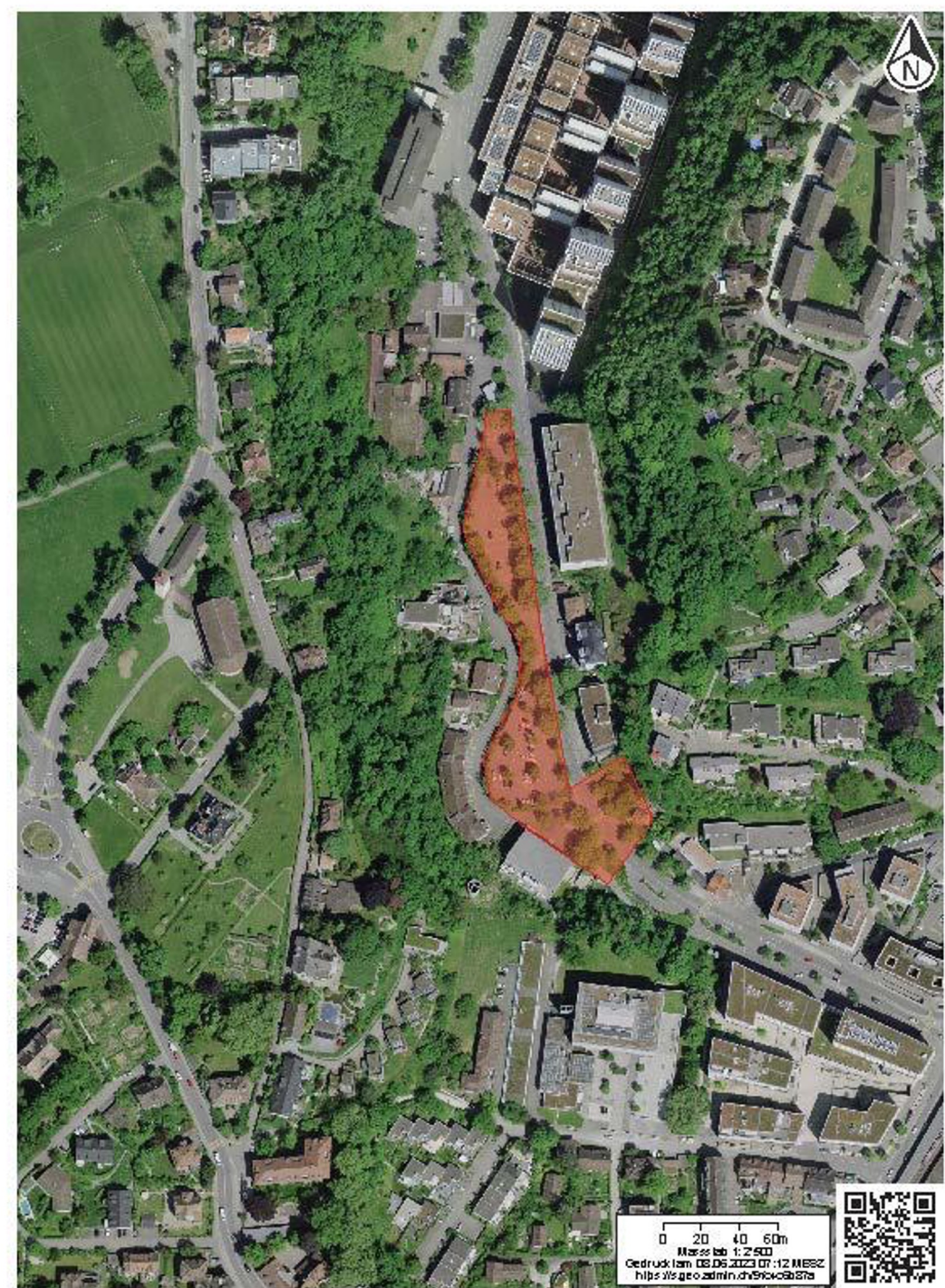


Installationsplätze / Baustellen



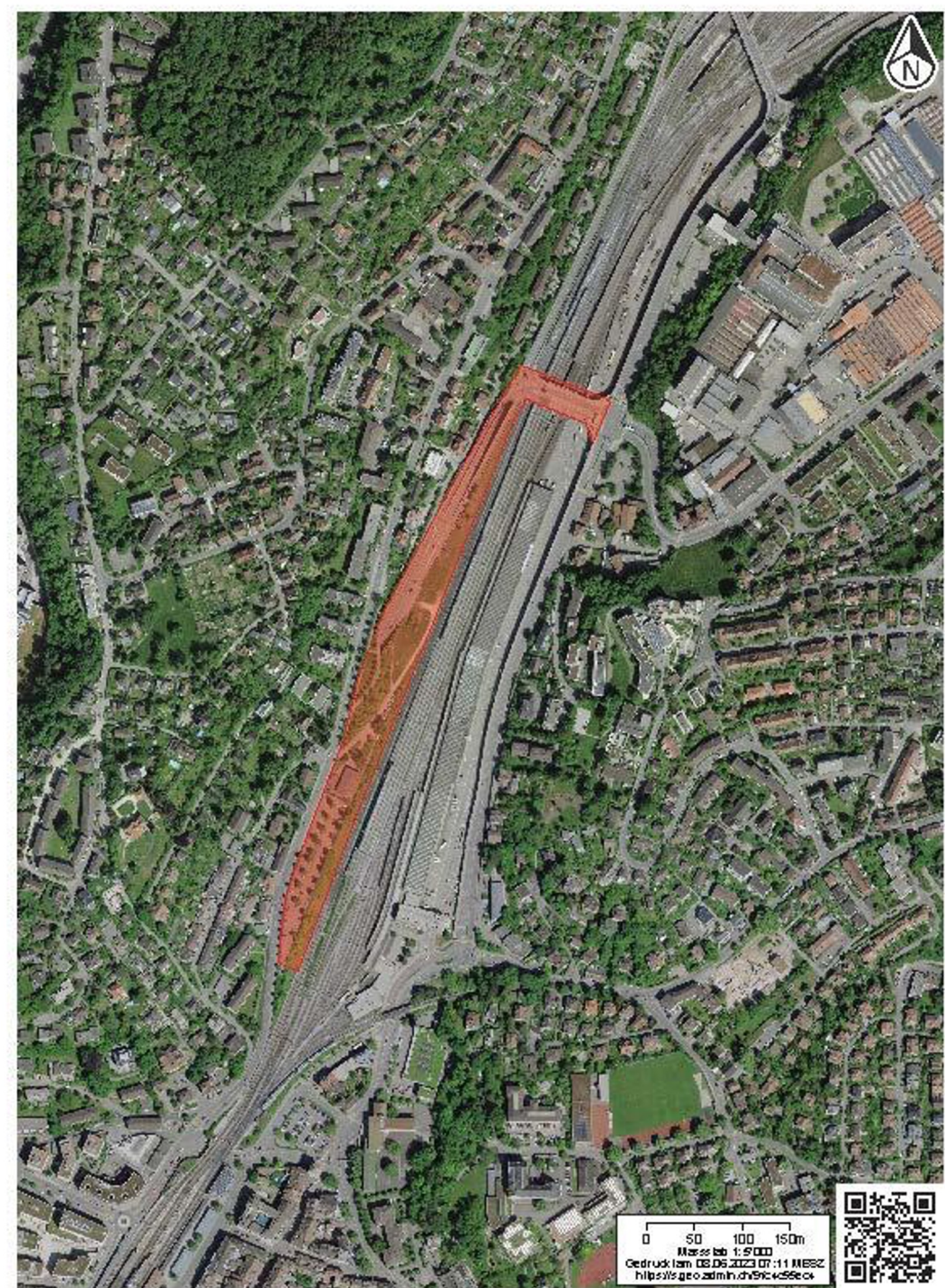
Installationsplatz Mühental

- Bestehender Parkplätze Mühental (total ca. 110 Parkplätze)
- Zusätzlich über Mühentalstrasse aufgeständerte Installationsfläche
- Die gesamte Installationsfläche im Bereich Mühental beträgt ca. 6000 m²



Installationsplatz Hochstrasse

- Parkfläche "Viehmarkt" ca. 155 Plätzen (inkl. Park&Rail und Suppenküche)
- 6500 m² als Installationsplatz für den Tunnelvortrieb
- Zufahrt erfolgt über die Hochstrasse



Installationsplatz Mutzentäli

- im Bereich der heutigen Verzweigung Mutzentäli
- Von der N04 aus sowie durch einen frühzeitigen Bau der Verbindungsstrasse zur Ebnatstrasse auch von der Ebnatstrasse her erreichbar.



Transport Ausbruchmaterial

- Ausbruchmaterial wurde beim 1. Tunnel per Bahn abtransportiert
- Machbarkeit wurde geprüft > Platz wäre vorhanden, die Deponien verfügen über Gleisanschlüsse
- LKW werden aufgrund der geringeren Kosten bevorzugt

Verladebahnhof

Auf der Seite Affoltern wurde für den Abtransport des Ausbruchmaterials ein temporärer Verladebahnhof mit Anschluss an die SBB-Strecke erstellt. Über ein Förderband wurde das Tunnel-Ausbruchmaterial zum Verladebahnhof transportiert und auf Güterzüge geladen. Während des Tunnelausbruchs transportierten täglich zwei bis drei Züge mit je 18 Waggonen insgesamt rund 700'000 Kubikmeter Gestein zum Steinbruch Wildegg. Damit liessen sich insgesamt gut 160'000 Lastwagenfahrten vermeiden. Nach Abschluss der Ausbrucharbeiten wurde der Verladebahnhof zurückgebaut und renaturiert.



Ablauf

1. Über die IG Fäsenstaub
2. Übersicht Astra-Projekt
3. **Auswirkungen und Kritikpunkte**
4. Ist ein besseres Projekt möglich?
5. Ausblick und Einsprachemöglichkeit

Negative Auswirkungen (Fazit)

- Die **Aufhebung Anschluss** «SH-Nord» ist nachteilig für das städtische Netz
- **Mehrverkehr** in Wohnquartieren
- Platzbedarf und Immissionen während **8 - 9 Jahren Bauzeit** (Mühlental, Hochstrasse)
- **Städtebaulich brachiale Lösungen**
(Doppelstöckig, 8 m Lärmschutzwand, Verschiebung Fulachstrasse, Brücke Anschluss Ebnat)

Ablauf

1. Über die IG Fäsenstaub
2. Übersicht Astra-Projekt
3. Auswirkungen und Kritikpunkte
4. **Ist ein besseres Projekt möglich?**
5. Ausblick und Einsprachemöglichkeit

Kann das Projekt verbessert werden?

Fragestellungen:

- ▶ Ist der zweite **Tunnel** sinnvoll?
- ▶ Haben sich die **Rahmenbedingungen** verändert?
- ▶ Ist der Ausbau der **Offenstrecke** bis Herblingen notwendig?

Warum ein zweiter Tunnel?

Sicherheit soll verbessert werden:

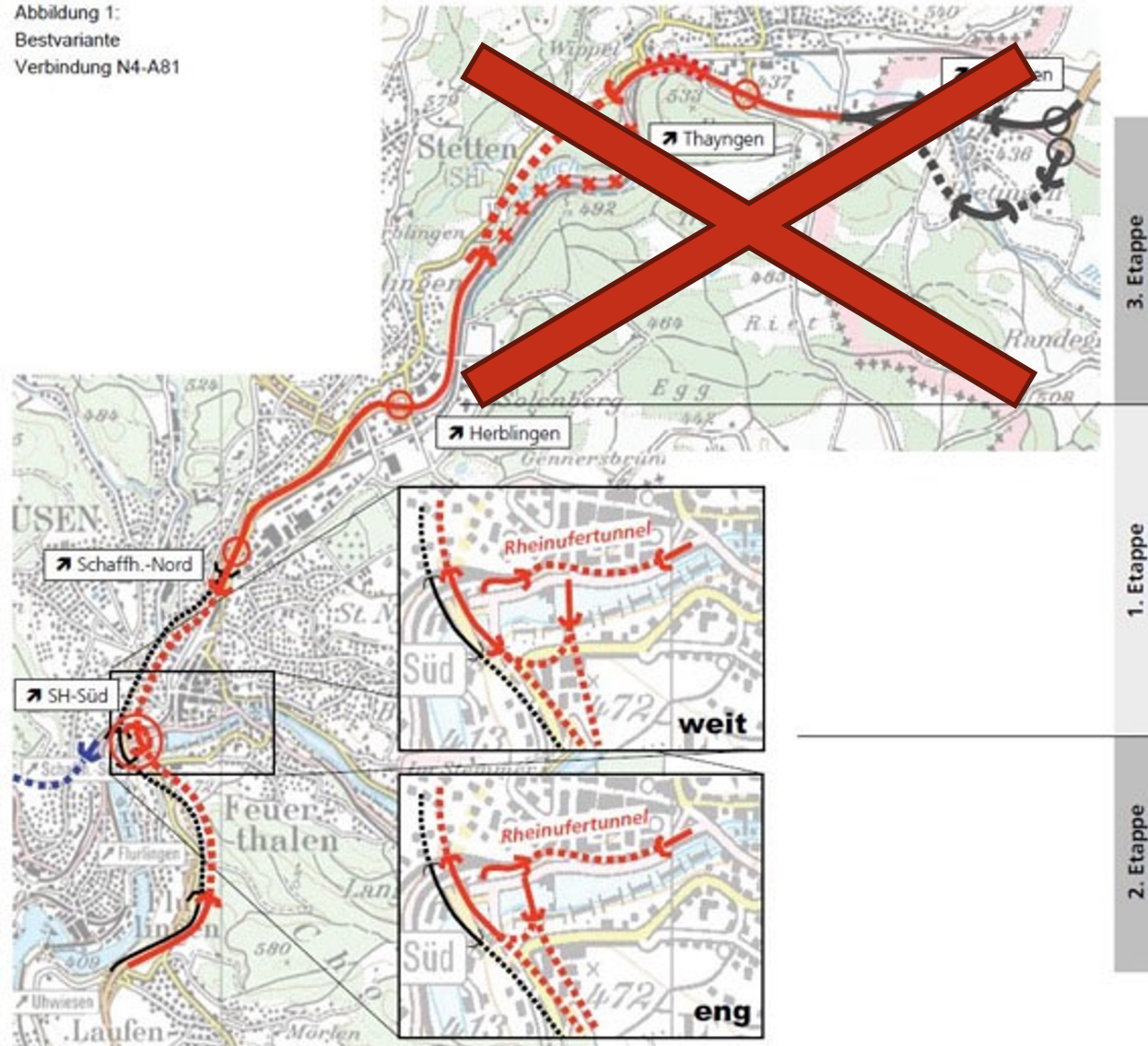
- ▶ Zweiter Tunnel dient als Fluchtweg
- ▶ Weniger Frontalkollisionen bei getrennten Tunnels

Weniger **Umleitungen**:

- ▶ Anstehende Sanierung:
Eine Totalsperrung hätte gravierende Auswirkungen auf das ganze Stadtnetz

Geänderte Ausgangslage seit Projektbeginn 2008

Abbildung 1:
Bestvariante
Verbindung N4-A81



Die nachfolgende Strecke bis **Thayngen** wurde 2022 komplett **gestrichen**

Aktuelles Projekt
Fäsenstaub

Beim **Cholfirsttunnel** wird vorerst nur ein **Sicherheitsstollen** gebaut

Ist der Spurausbau bis Herblingen notwendig?

- ▶ «Der geplante Ausbau der N04-Offenstrecke auf je zwei Fahrstreifen und die 2. Tunnelröhre haben somit **keine wahrnehmbaren Auswirkungen** bezüglich Verkehrsbelastung im Projektperimeter auf den Betriebszustand (2030), sondern wird **vorgezogen**, im Hinblick auf den Ausbau der jetzigen Nadelöhre (...) vorgenommen»

Unveränderte «Engpässe»
gemäss Astra

- ▶ Cholfirsttunnel
- ▶ Rheinbrücke
- ▶ Städtische Anschlüsse & Strassen
- ▶ Thayngen-Herblingen

Umweltverträglichkeitsbericht, S. 35
ASTRA (2017)

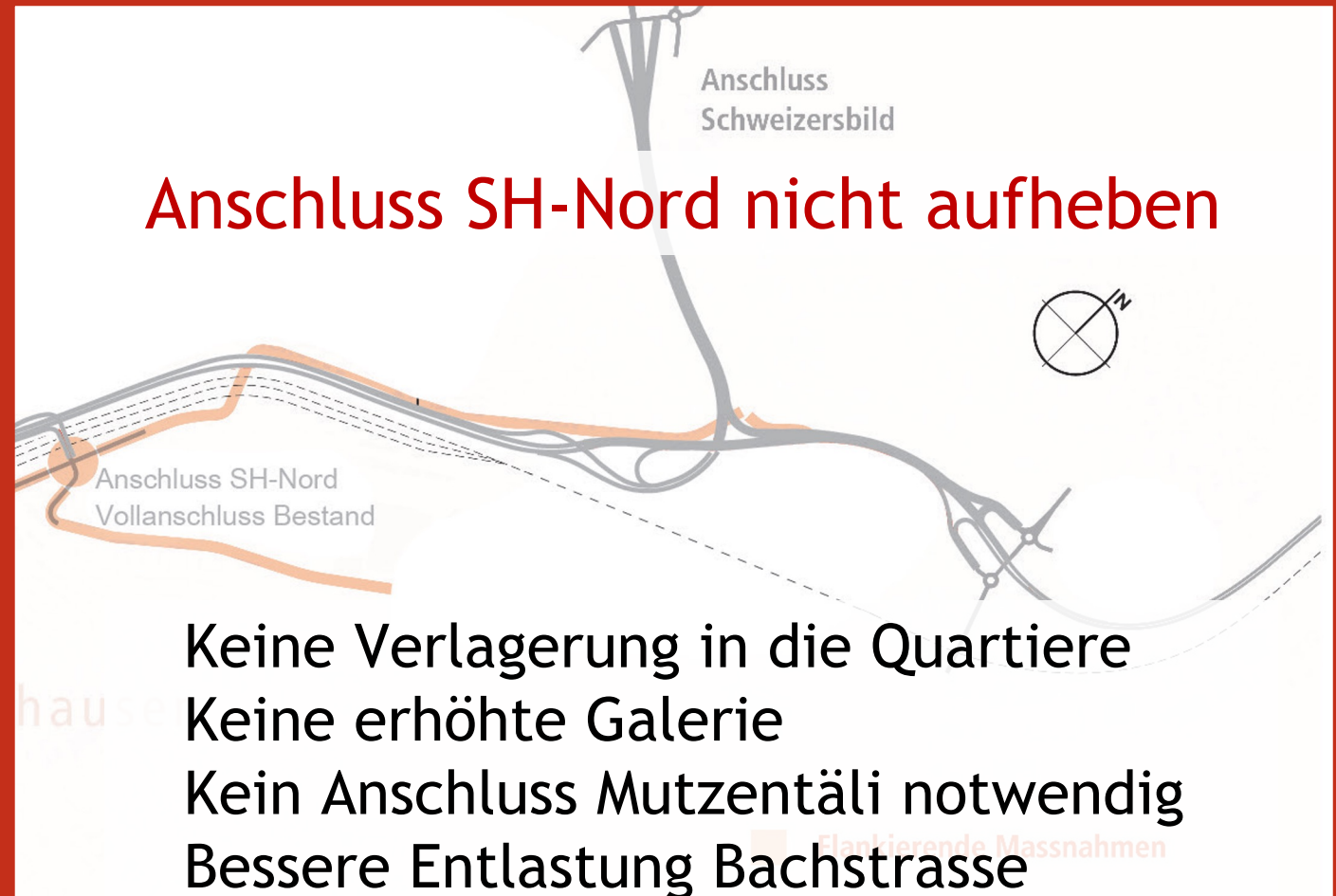
=> Notwendigkeit fragwürdig

Alternative Variante IG Fäsenstaub

Tunnel umsetzen



Anschluss SH-Nord nicht aufheben



IG Variante wird vom Grossen Stadtrat unterstützt

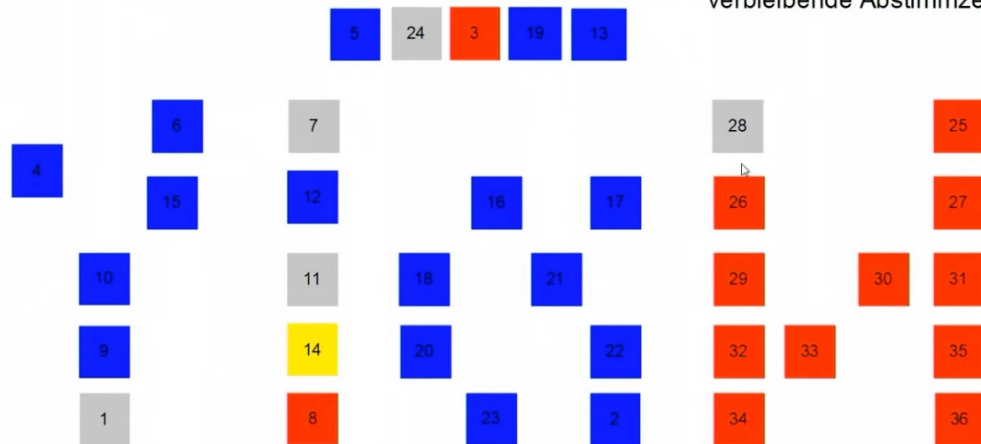


Grossstadtratsitzung vom
Dienstag, 9 Mai 2023

Abstimmung Nr. 3 21:20



verbleibende Abstimmzeit 0



**«Die Plan-
unterlagen
lassen weder
eine besonders
gute Gestaltung
noch einen
Gestaltungs-
willen
erkennen.»**

**Aus der Antwort
des Stadtrats**

Postulat Fäsenstaub für
erheblich erklärt

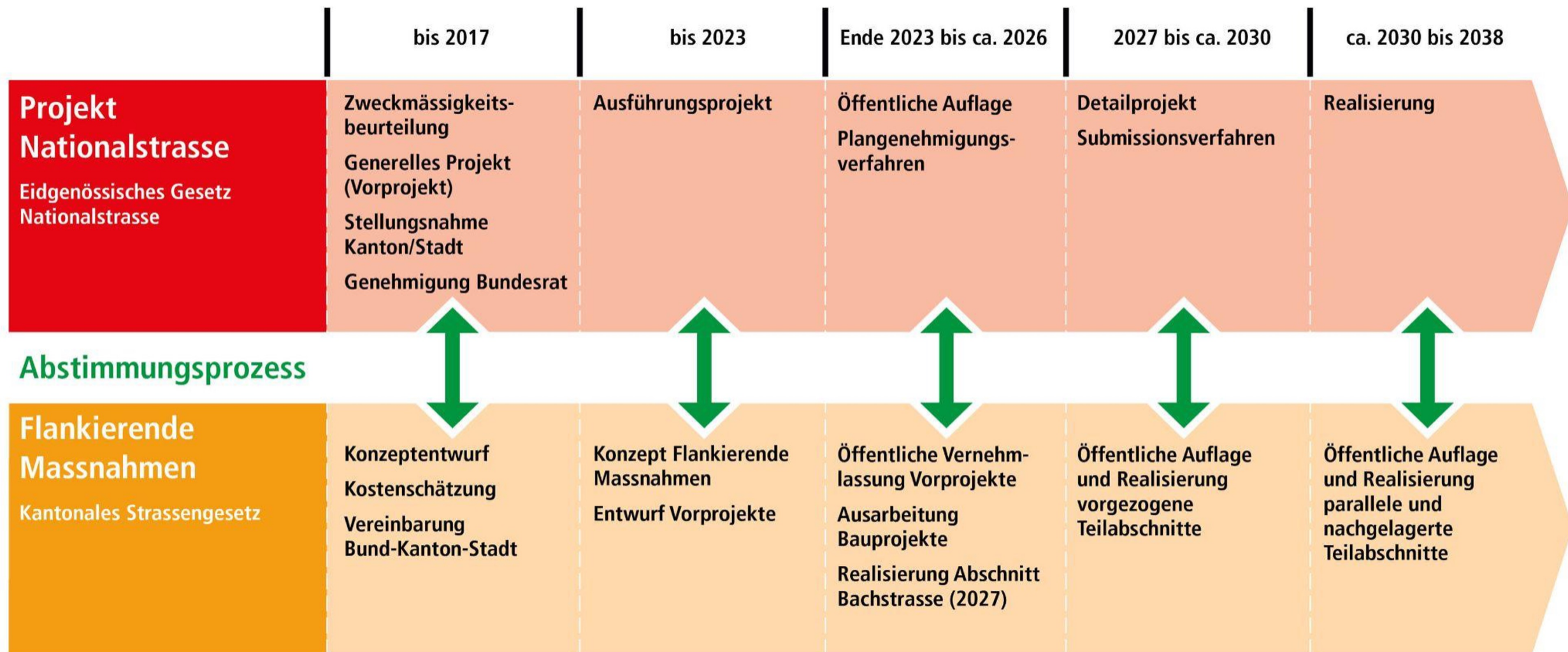
Projektkritik der
Stadtregierung

Ablauf

1. Über die IG Fäsenstaub
2. Übersicht Astra-Projekt
3. Auswirkungen und Kritikpunkte
4. Ist ein besseres Projekt möglich?
5. **Ausblick und Einsprachemöglichkeit**

Zeithorizont

Nationalstrasse und die flankierenden Massnahmen sind getrennte Projekte mit unterschiedlicher Finanzierung



Plangenehmigungsverfahren (Ende 2023)

Rolle	Akteur
Federführung	UVEK
Plangenehmigung / Beschwerdeinstanzen	UVEK (1. Stufe) Bundesverwaltungsgericht (2. Stufe) Bundesgericht (3. Stufe)
Partei / Mitwirkung	Betroffene Kantone, Gemeinden und Private können Einsprache einreichen
Partei / Koordination	ASTRA - legt das AP öffentlich auf

Können Einsprachen etwas bewirken?

Ja!

Limmattaler Zeitung

Startseite > Region (LiZ) > Weiningen - A1-Halbanschluss wird um 200 Meter v

WEININGEN

A1-Halbanschluss wird um 200 Meter verschoben

Der Bund verschiebt den A1-Halbanschluss um 200 Meter in Richtung L Kreuz. Aber viele Weinger sind unzufrieden: Beim Lärmschutz fehlen / die Axpo beharrt auf oberirdischen Stromleitungen.

A4-Spurausbau: Astra muss Projekt überarbeiten

ST. GALLEN/ANDELFINGEN. Das Bundesverwaltungsgericht hält in zwei separaten Entscheiden zur geplanten «A4-Vertiefung» entlang des A4-Schnitts



Neue Zürcher Zeitung

Winterthur hegt grosse Pläne: «Wir nutzen den Ausbau der A1, eine gute Lösung für Töss zu erzielen», sagt Stadträtin Christa
Der Bund erweitert die Umfahrung von Winterthur. Die Stadt packt die Chance, die Autobahn bei Töss in einen Tunnel zu verlegen.

Stefan Hotz

03.02.2023, 17.00 Uhr



Einfache Einsprachen dank IG

- ▶ Die IG organisiert die Einsprachen für alle betroffenen Mitglieder
- ▶ Die Finanzierung der juristischen Unterstützung wurde mittels Sponsoring sichergestellt
- ▶ Für Mitglieder ist die Einsprache beim UVEK (1. Stufe) komplett kostenlos

=> Jetzt Mitglied werden

Fragen?



Kosten-Nutzen-Analyse (Astra)

- ▶ Volkswirtschaftlich unrentabel
- ▶ Kosten sind doppelt so hoch wie der Nutzen

N04/06 SH-Süd – Herblingen
KNA-Bericht – Teilphase "Generelles Projekt"
A Zusammenfassung der KNA-Indikatoren

A Zusammenfassung der KNA-Indikatoren Export Word

Vergleichsjahr KNA: 2013

Erstinvestition: 387.9 Mio. CHF
inkl. Landkosten, ohne Abdiskontierung

1) Annahmen

Diskontsatz (Vorgabe KNA, Basis)	2.0%	Sensitivität Baukosten	Basis
Reallohnwachstum (Vorgabe KNA, Basis)	0.8%	Sensitivität Zeitwert	Basis
Verkehrswachstum (Manuell)	2%	Wahl Bewertungssätze KNA	NISTRABASIC

2) KNA-Indikatoren

Indikator	Mengeneffekt im Jahr 2040	Annuität (Mio. CHF)		Nettoarwert (Mio. CHF)	
		Kosten	Nutzen	Kosten	Nutzen
Gesellschaft				329.29	157.01
G211 Unfälle		2.62	7.88	274.68	11.87
Wirtschaft				329.29	157.01
W111 Baukosten		16.52	7.88	274.68	11.87
W112 Ersatzinvestitionen		0.60		3.32	
W113 Landkosten		0.47		33.42	
W114 Betriebs- und Unterhaltskosten Strasse		1.68			175.19
W115 Auswirkungen auf den ÖV	0.2 Mio. h		6.79		
W121 Reisezeitveränderungen Stammverkehr			-0.91		-18.18
W122 Veränderung der Zuverlässigkeit	8 Mio. Fdkm				
W123 Betriebskosten Fahrzeuge Stammverkehr					
W124 Nettonutzen Mehrverkehr					
W125 Veränderung MwSt-Einnahmen ÖV				-1.16	-23.06
W127 Einnahmen Steuer und Maut Mehrverkehr				-0.88	-17.60
Umwelt					
U111 Luftbelastung	0.51 PM10			-0.02	-0.42
U121 Lärmbelastete Personen	4 ha				-3.88
U131 Bodenversiegelung	0 Pkt.			-0.19	-1.17
U142 Landschafts- und Ortsbild	1211t CO2			-0.06	
U211 Klimaeffekt	780 MWh/a				
U311 Externe Kosten Energie Infrastrukturbetrieb		16.52	9.35	329.29	186.25

3) Ökonomische Kennziffern

Nettoarwert Kosten **329.29**

Nettoarwert Nutzen **186.25**

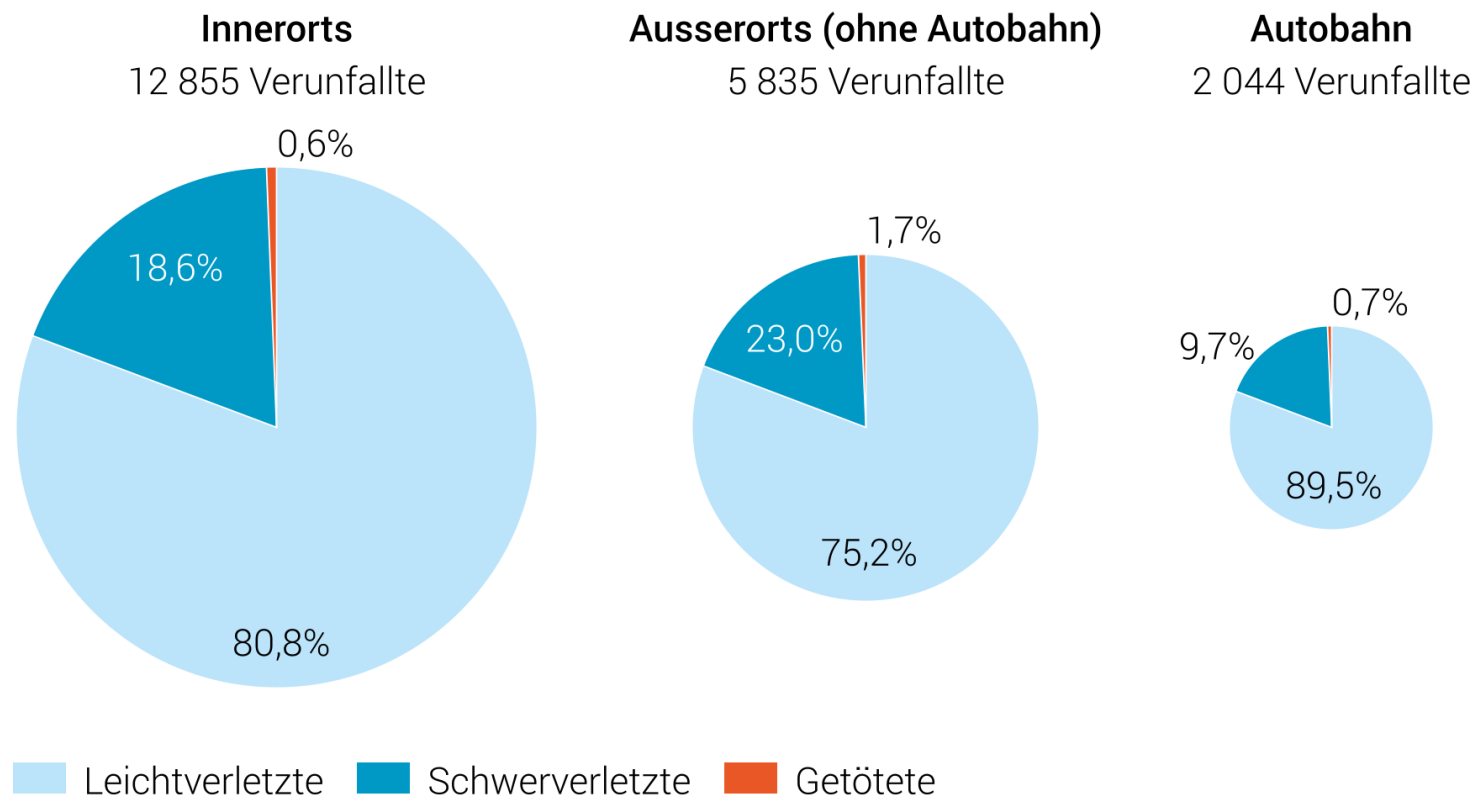
Nettoarwert Saldo **-143.05**

Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) **0.57**

Infrastrukturbudgeteffizienz **-0.50**

Verunfallte im Strassenverkehr, 2021

Sicherheitsproblem innerorts 6x höher als auf der Autobahn



Modalsplit-Ziel

Das im **Agglomerationsprogramm** definierte Ziel wird voraussichtlich weit verfehlt

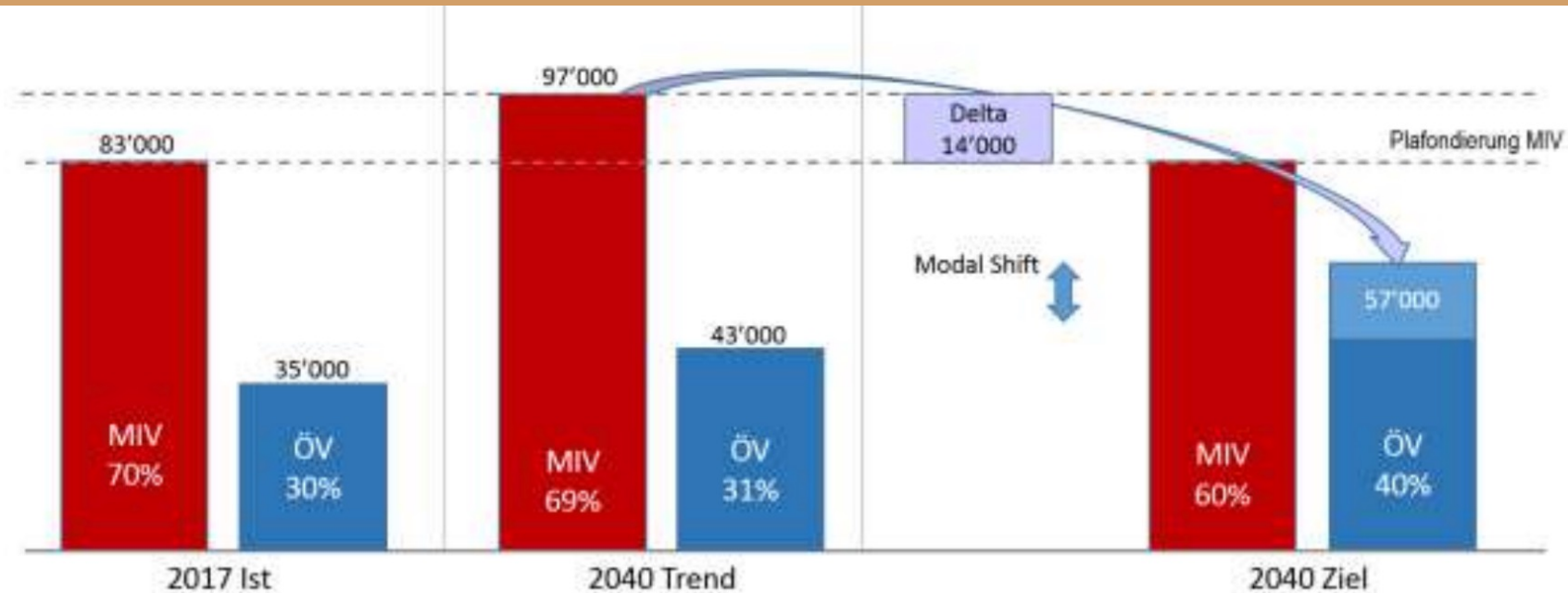
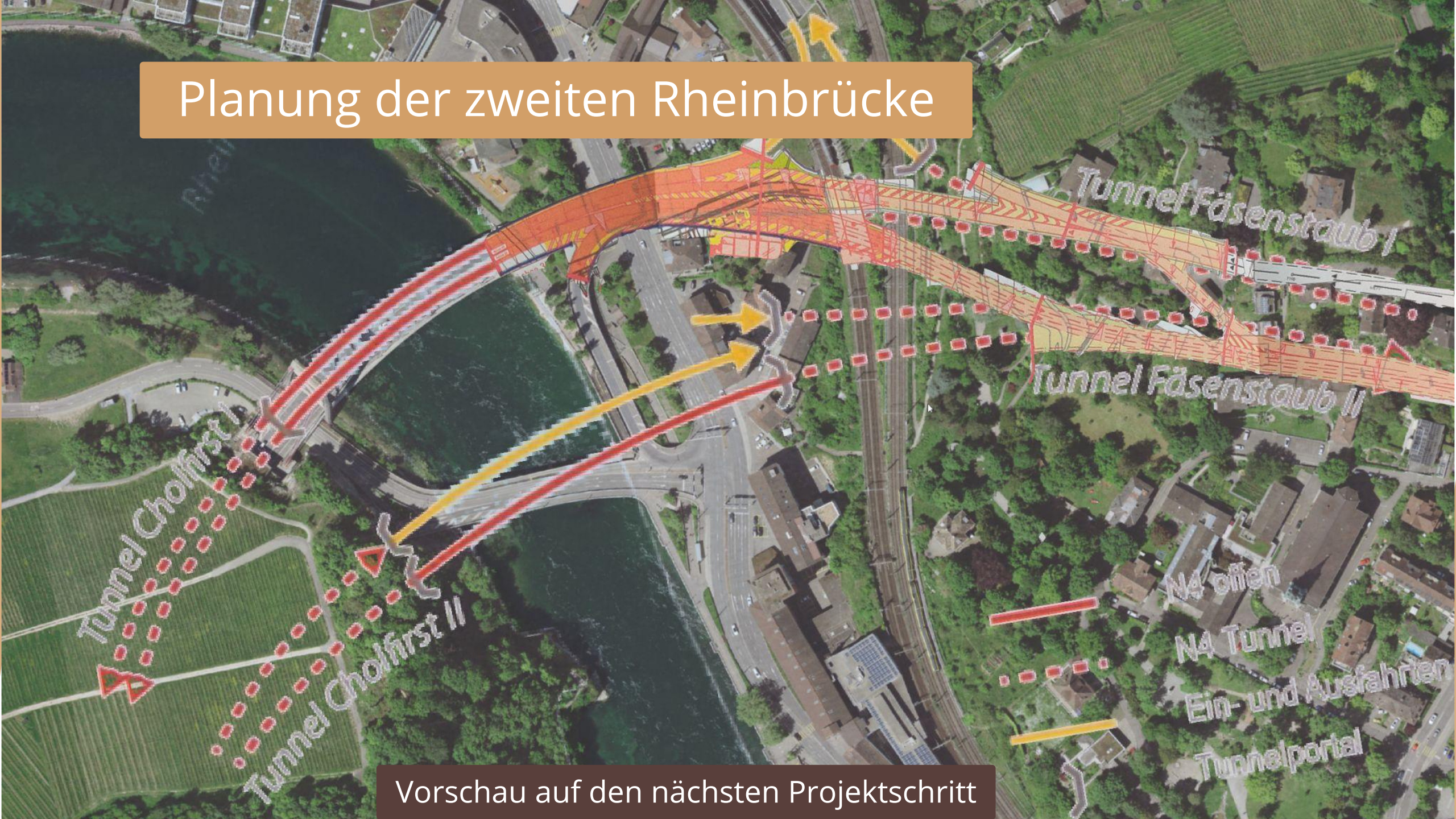


Abb. 152: Verteilung der Verkehrsmittel auf MIV und ÖV (Ist, Trend und Ziel) im Bereich der Kernagglomeration
[Anzahl und Anteil an täglichen Personenwegen im QZB, DTV]

Quelle: TSH auf Basis Büro Widmer: Verkehrsmodell Schaffhausen 2019

Planung der zweiten Rheinbrücke



Vorschau auf den nächsten Projektschritt