



# 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](http://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



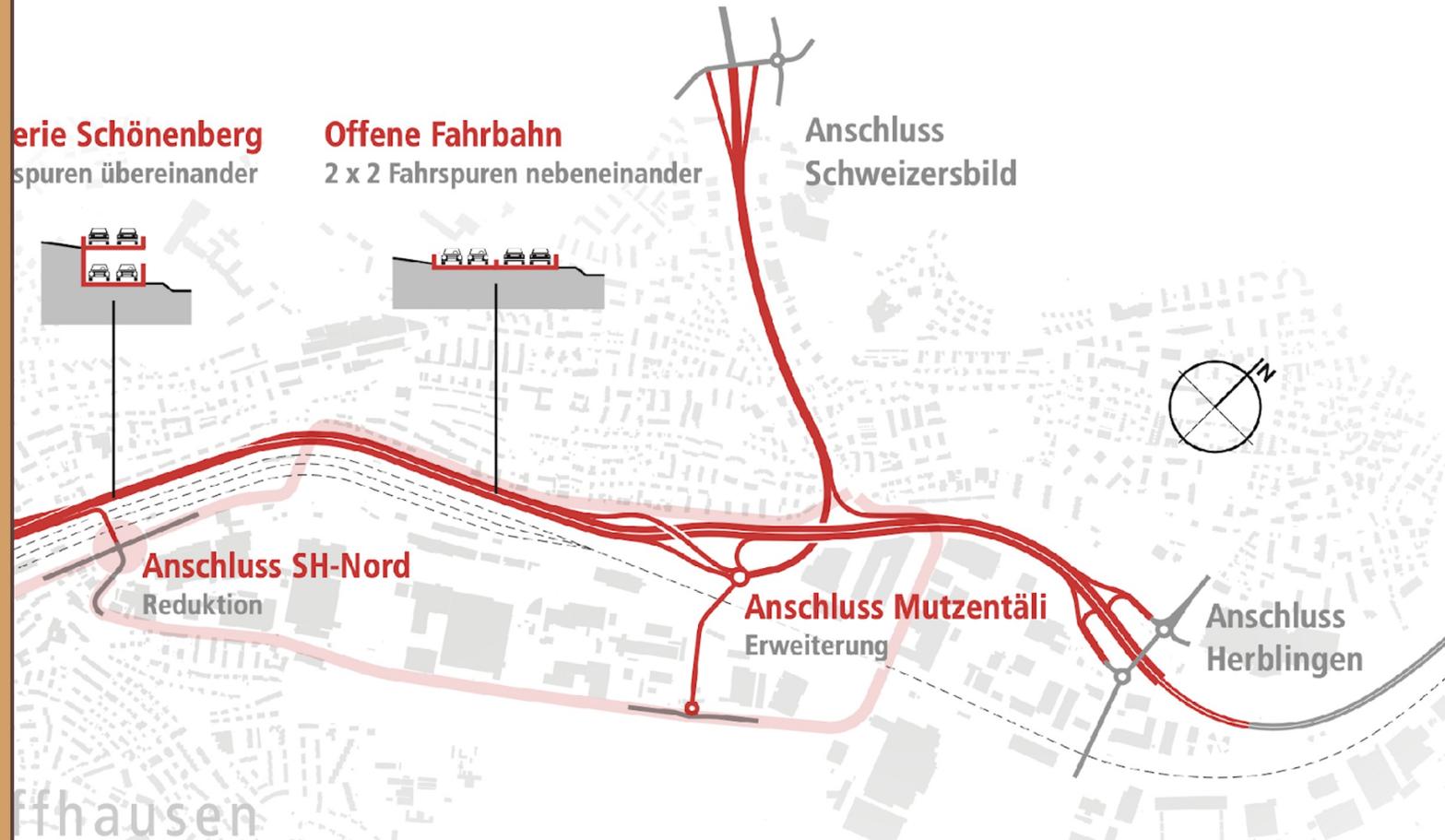
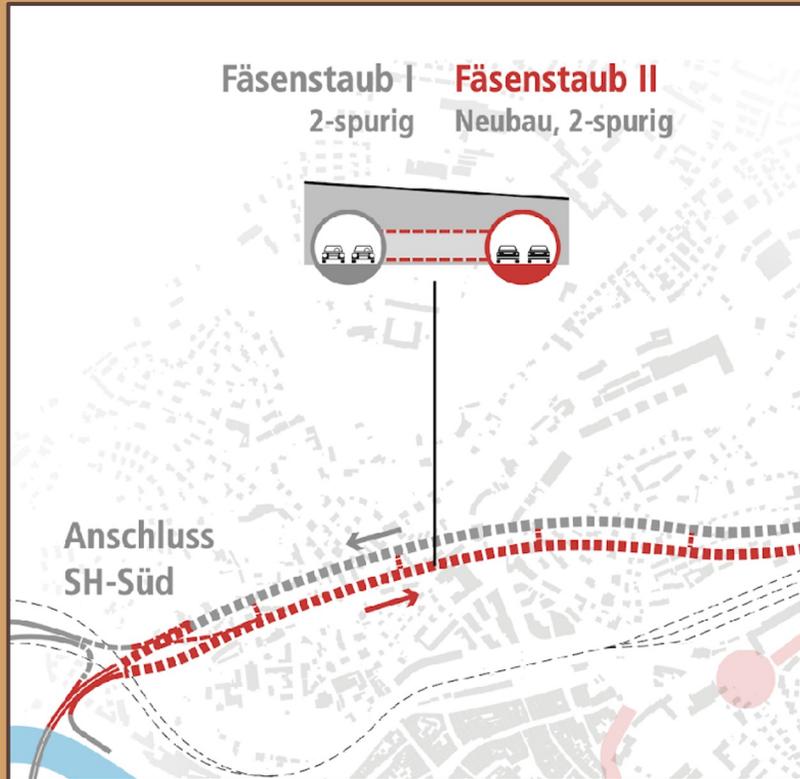
# Projektaufteilung: Zwei Verfahren

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

# Projektübersicht (ASTRA)



# Tunnelabschnitt



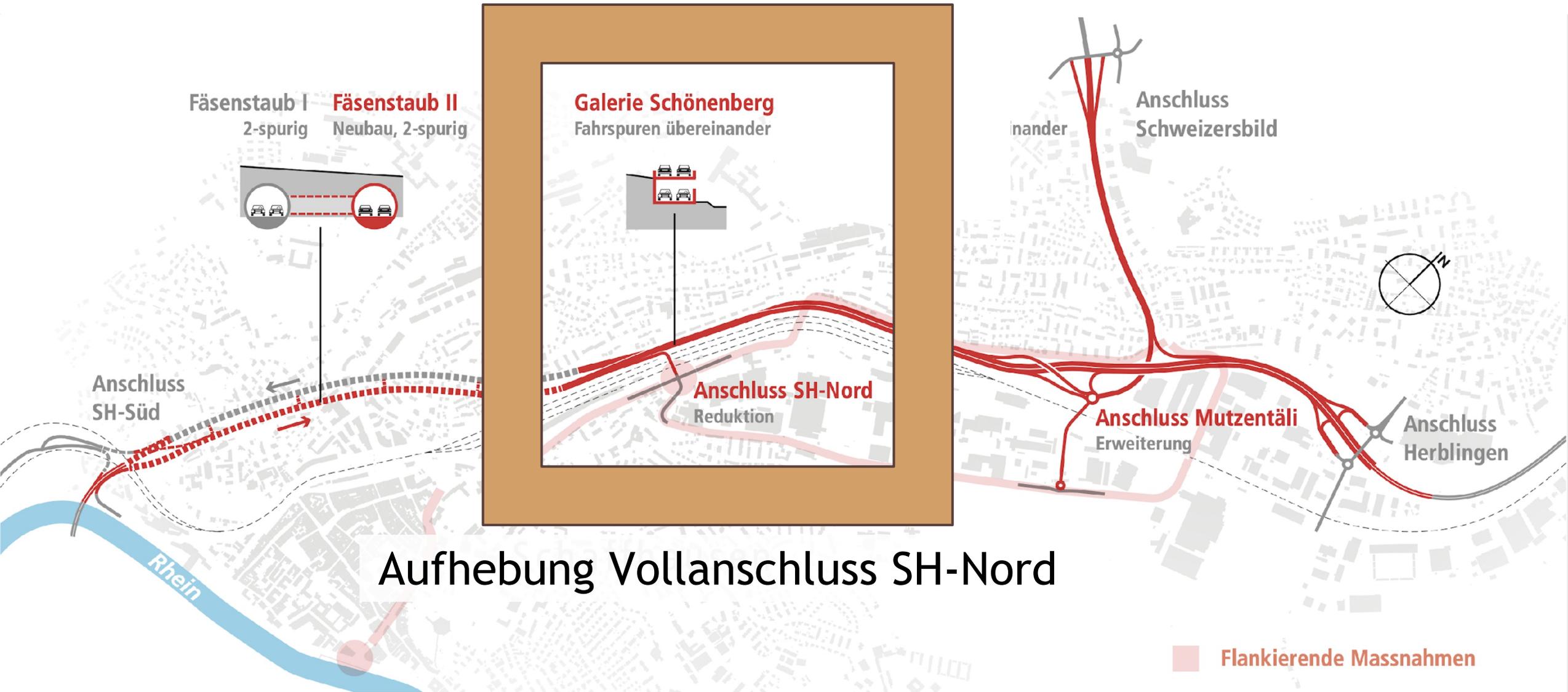
- ↑ Spurerweiterung: ab SH-Süd
- ↓ Unverändert: Rheinbrücke und Cholfirstunnel

Flankierende Massnahmen

Neues Portal:  
Rechts



# SH-Nord / Schönenberg



# Anschluss SH-Nord: Reduktion

Abfahrt nur noch aus Richtung Zürich

Auffahren nicht mehr möglich



# Erhöhung Galerie Schönenberg



vorher



nachher

Neues Portal

KITA Spielhuus

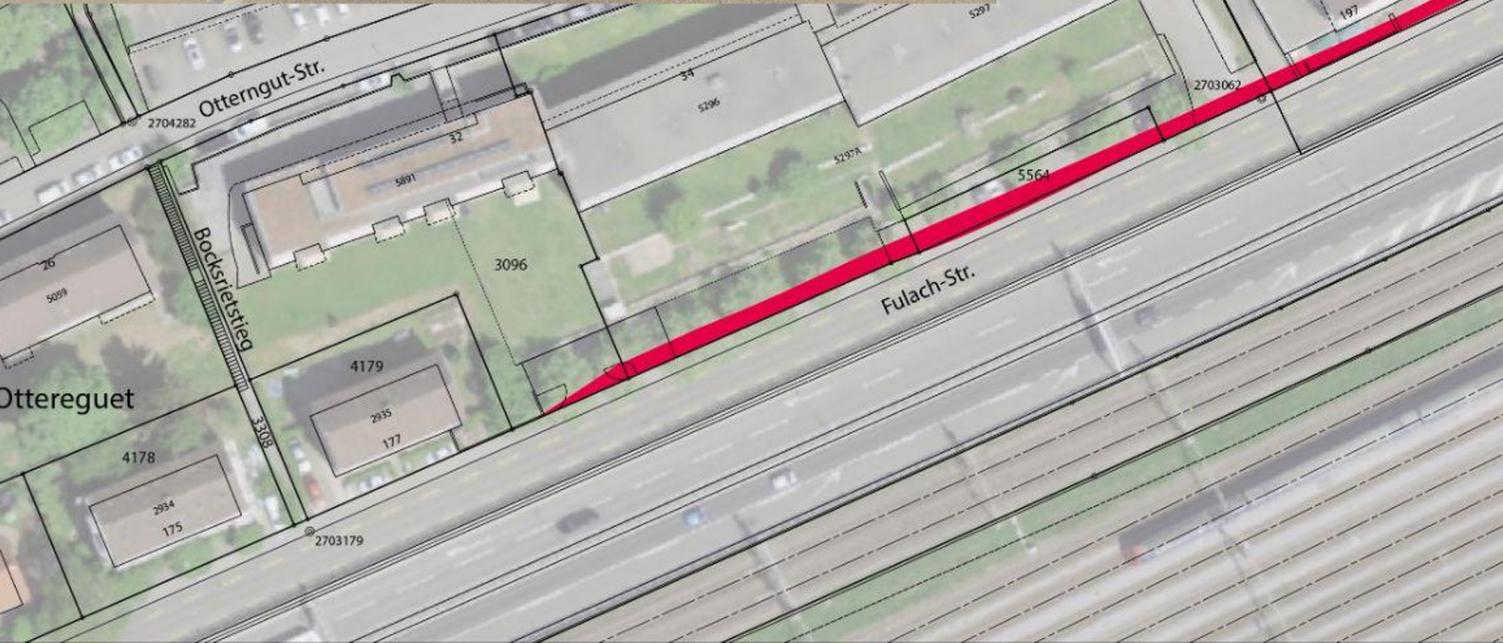
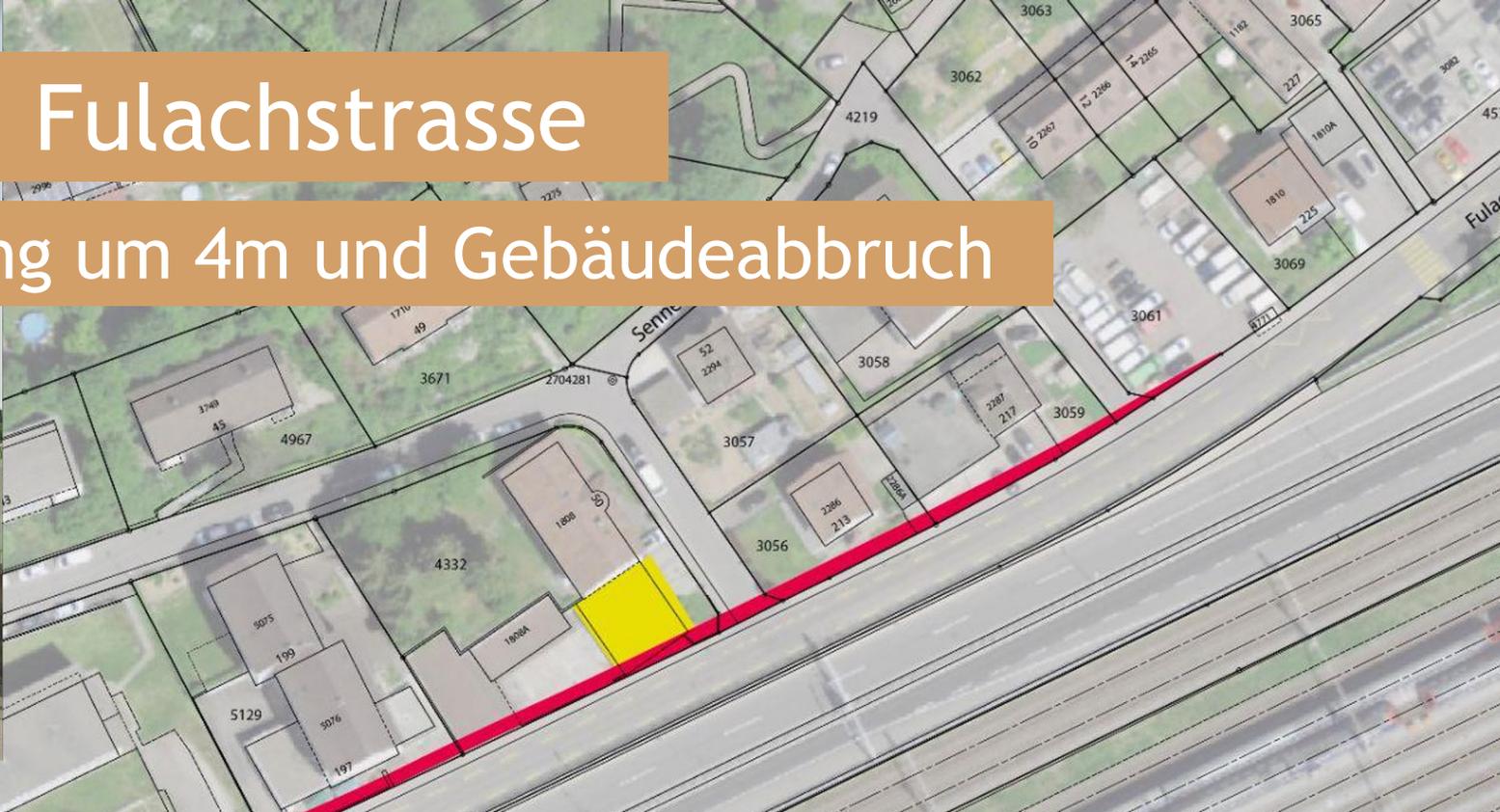


# Ausblick Fulachtal

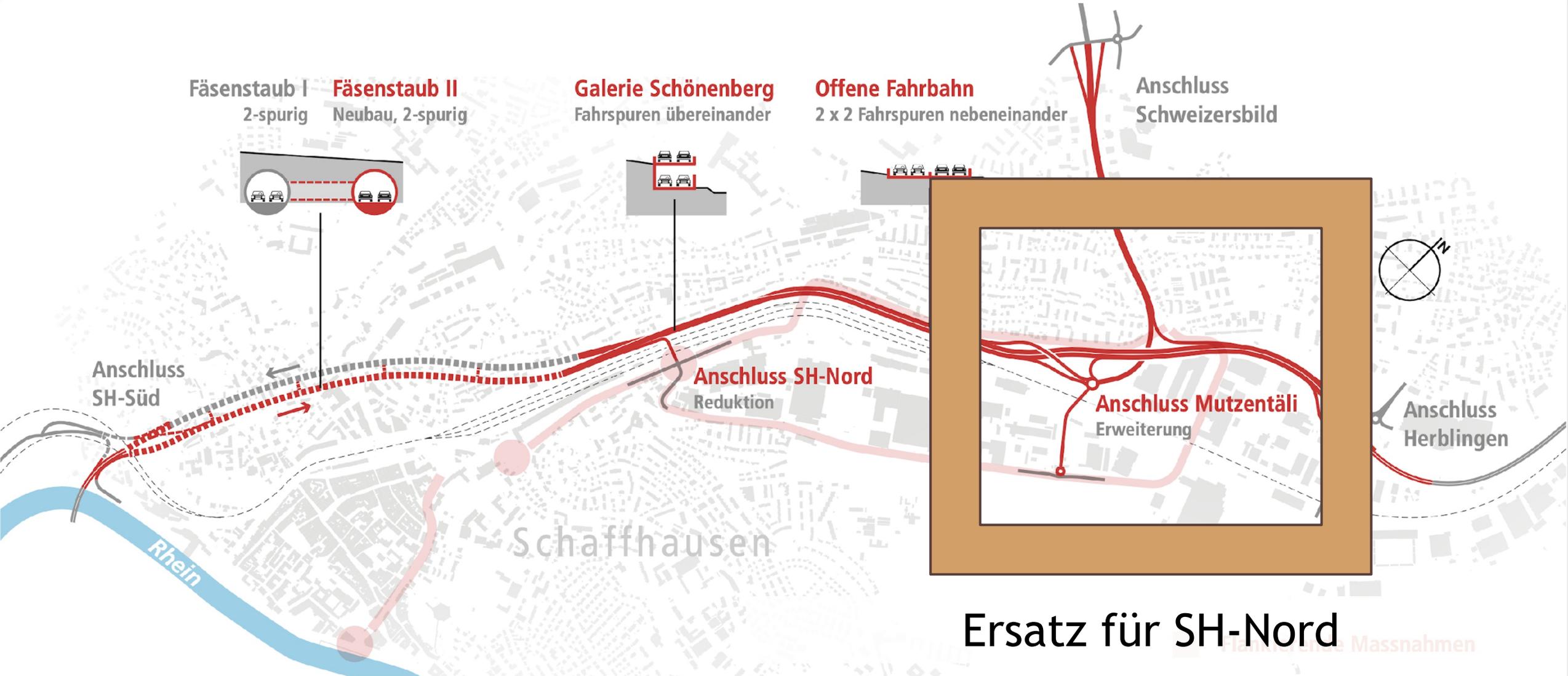


# Fulachstrasse

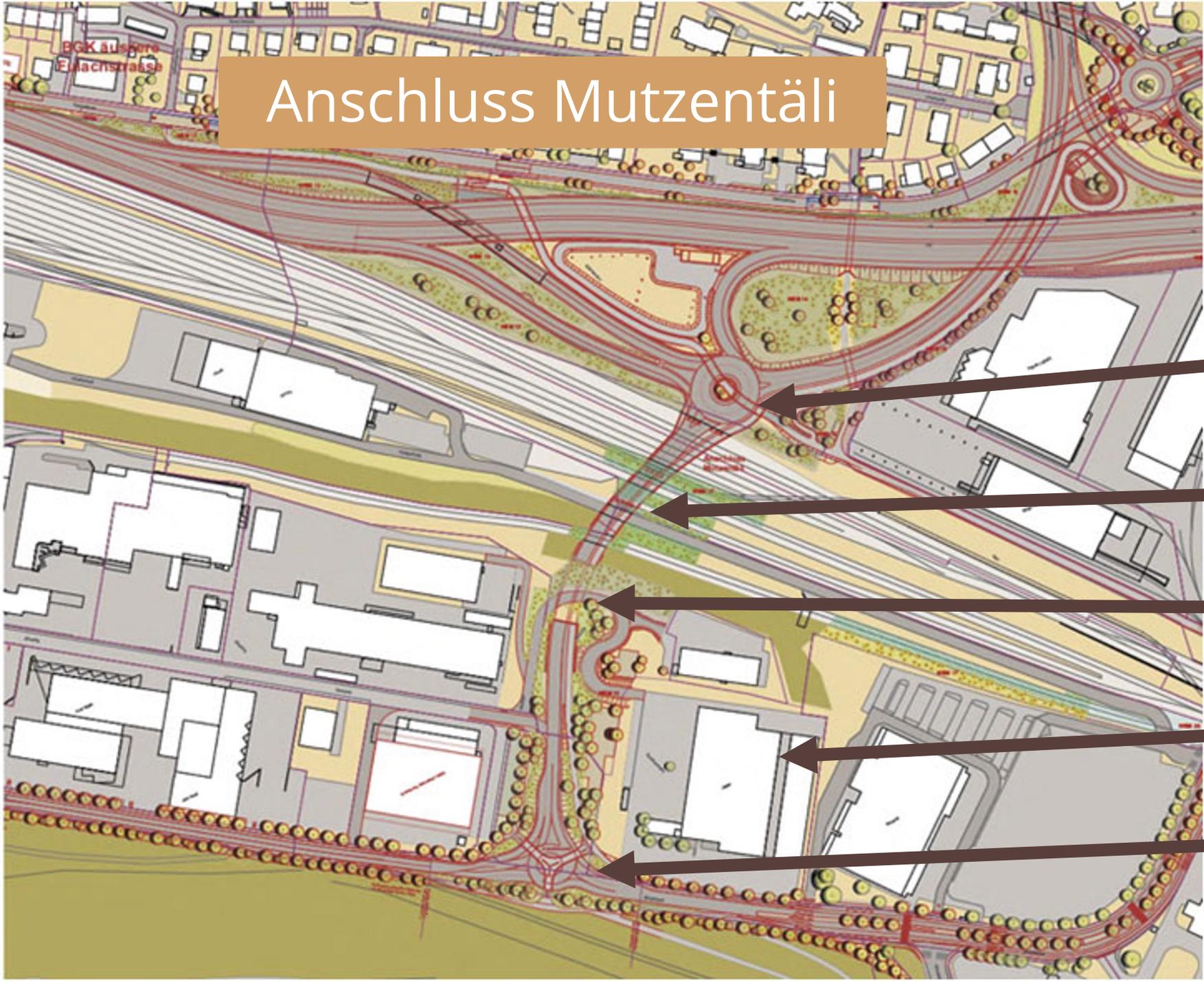
Verschiebung um 4m und Gebäudeabbruch



# Neuer Anschluss Mutzentäli



# Anschluss Mutzentäli



Hochkreisel (neu)

Brücke (neu)

Tunnel (neu)

VBSH Depot

Kreisels Ebnetstr. (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

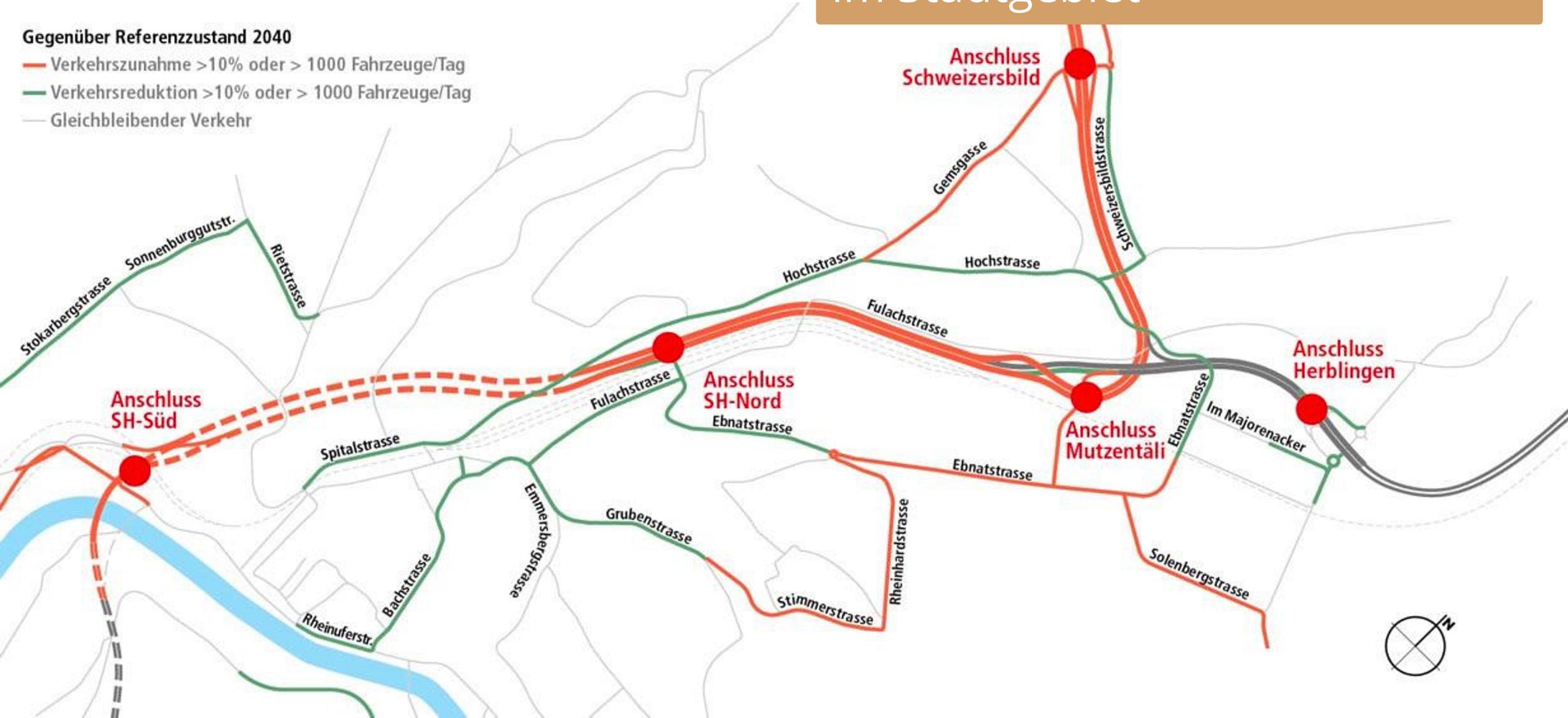


# Verkehrsmodell 2040

## Verschiedene Verlagerungen im Stadtgebiet

Gegenüber Referenzzustand 2040

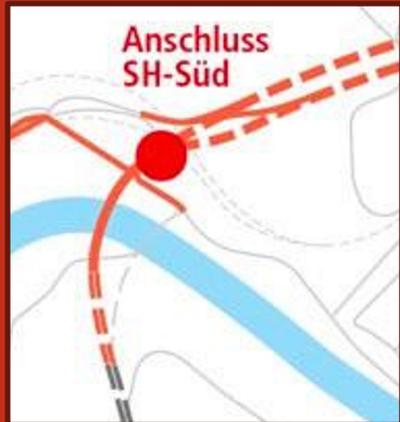
- Verkehrszunahme >10% oder > 1000 Fahrzeuge/Tag
- Verkehrsreduktion >10% oder > 1000 Fahrzeuge/Tag
- Gleichbleibender Verkehr



# 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)

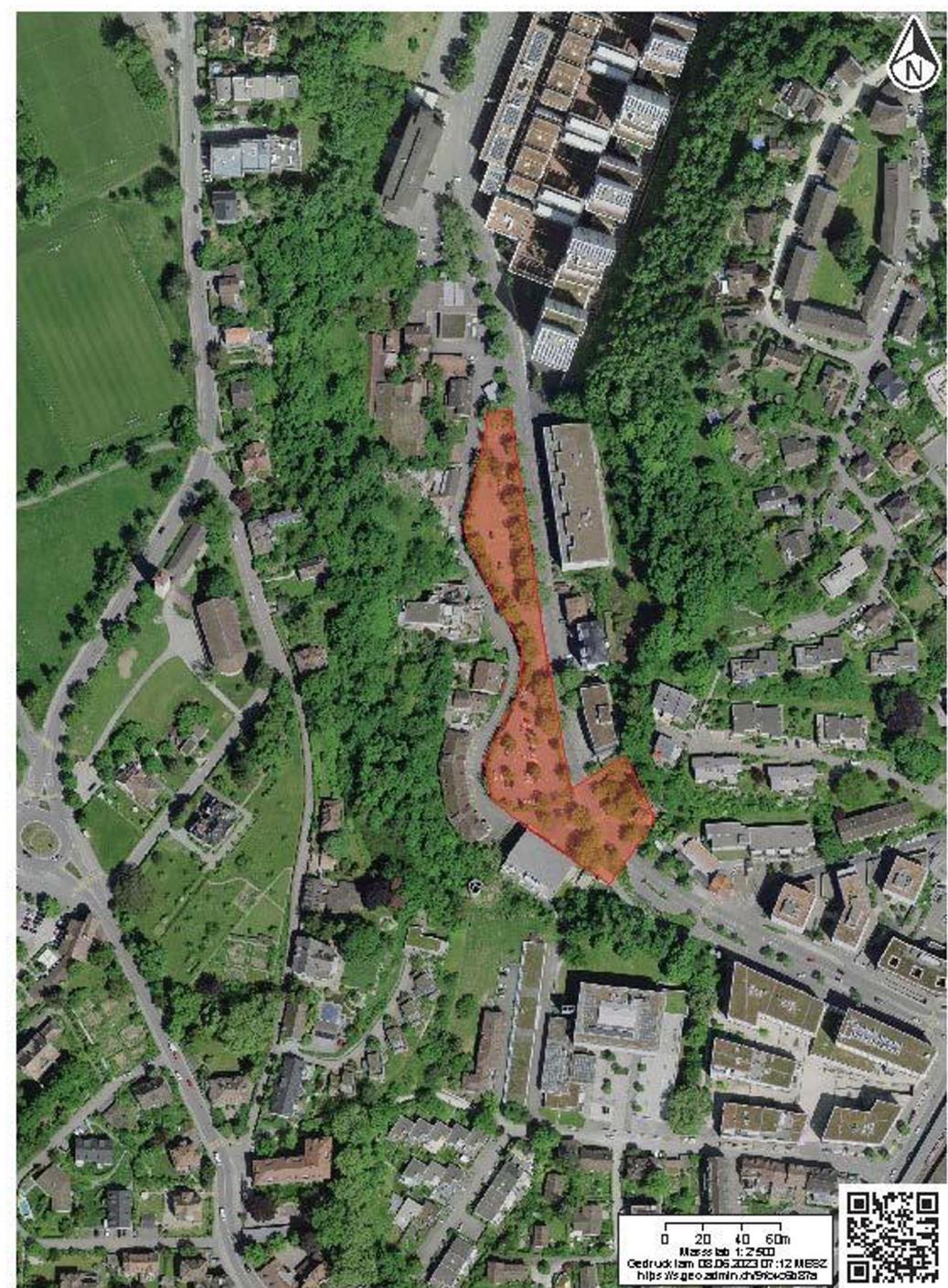


# Installationsplätze / Baustellen



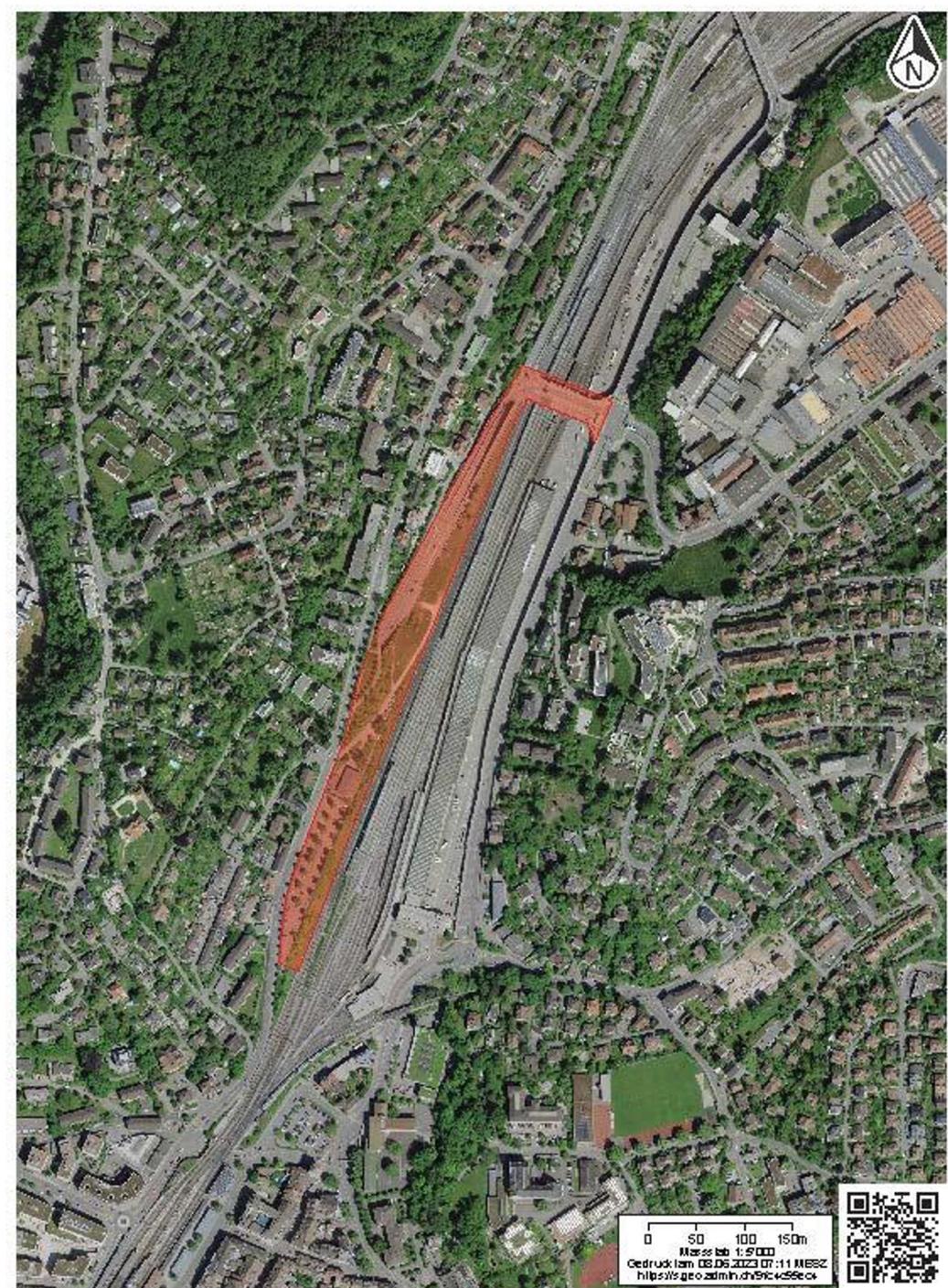
# Installationsplatz Mühental

- Bestehender Parkplätze Mühental (total ca. 110 Parkplätze)
- Zusätzlich über Mühentalstrasse aufgeständerte Installationsfläche
- Die gesamte Installationsfläche im Bereich Mühental beträgt ca. 6000 m<sup>2</sup>



# Installationsplatz Hochstrasse

- Parkfläche "Viehmarkt" ca. 155 Plätzen (inkl. Park&Rail und Suppenküche)
- 6500 m<sup>2</sup> 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.

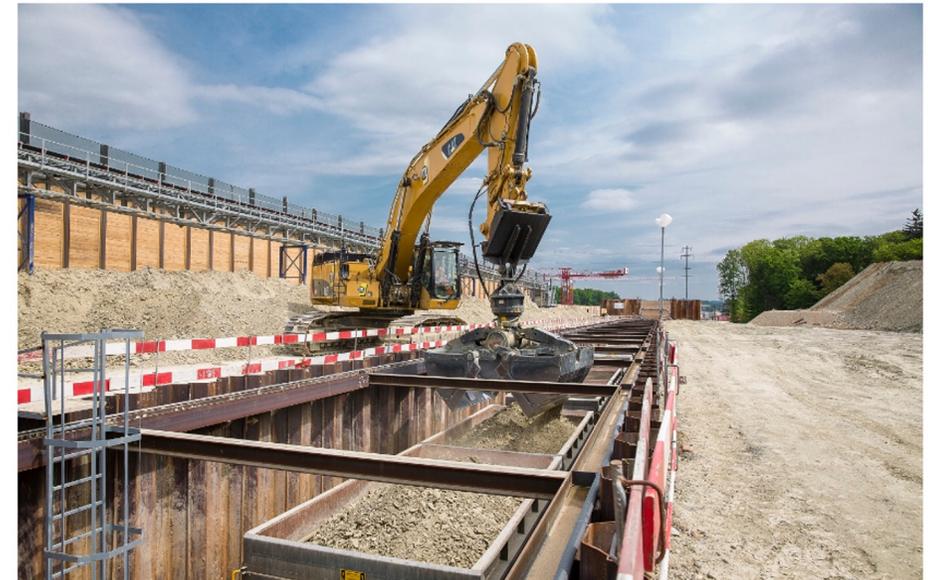


# Transport Ausbruchmaterial

- 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 Wildeggen. 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:

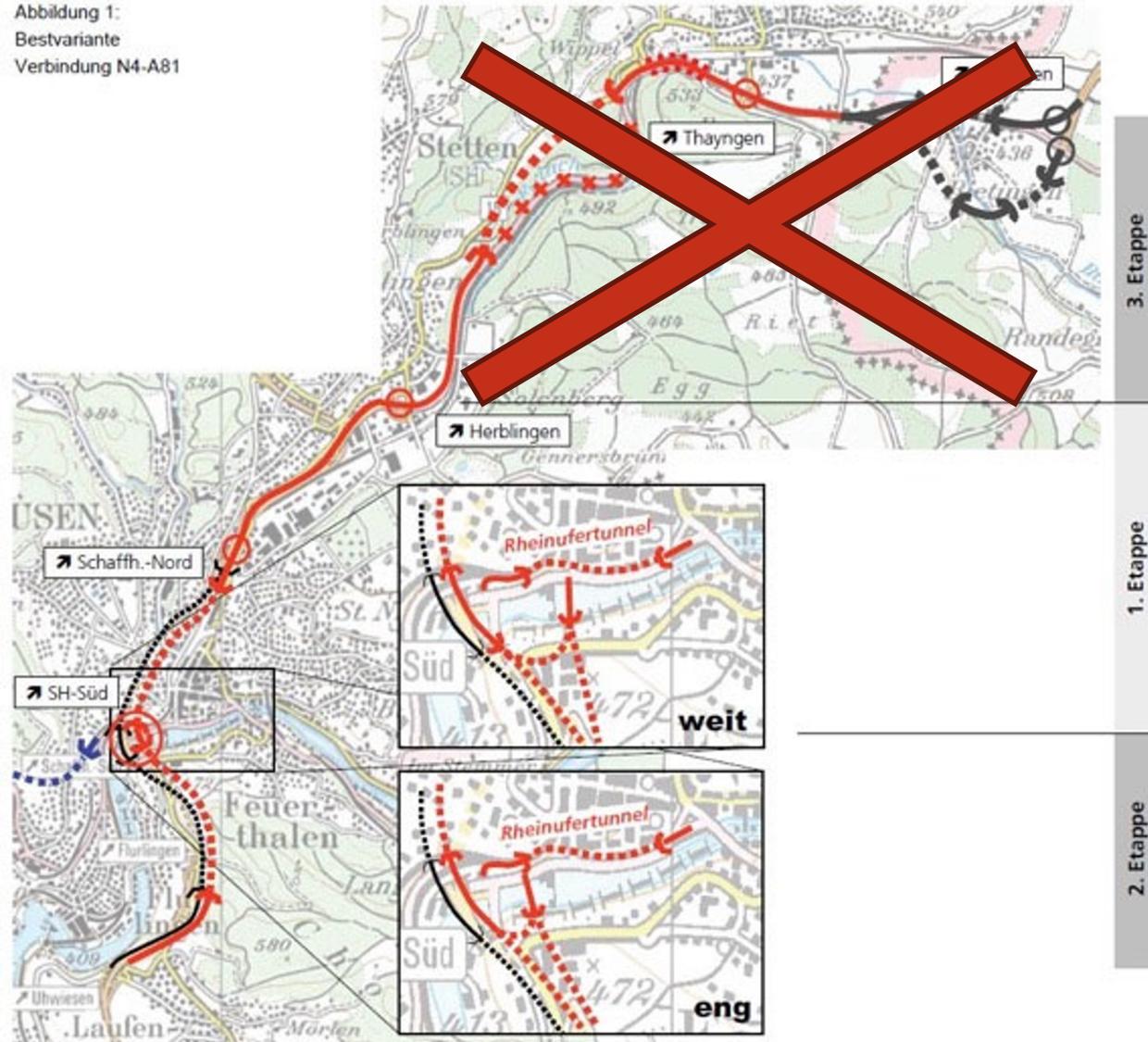
- ▶ Zweiter Tunnel dient als Fluchtweg
- ▶ Weniger Frontalkollisionen bei getrennten Tunnels

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 **Cholfirstunnel** 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)

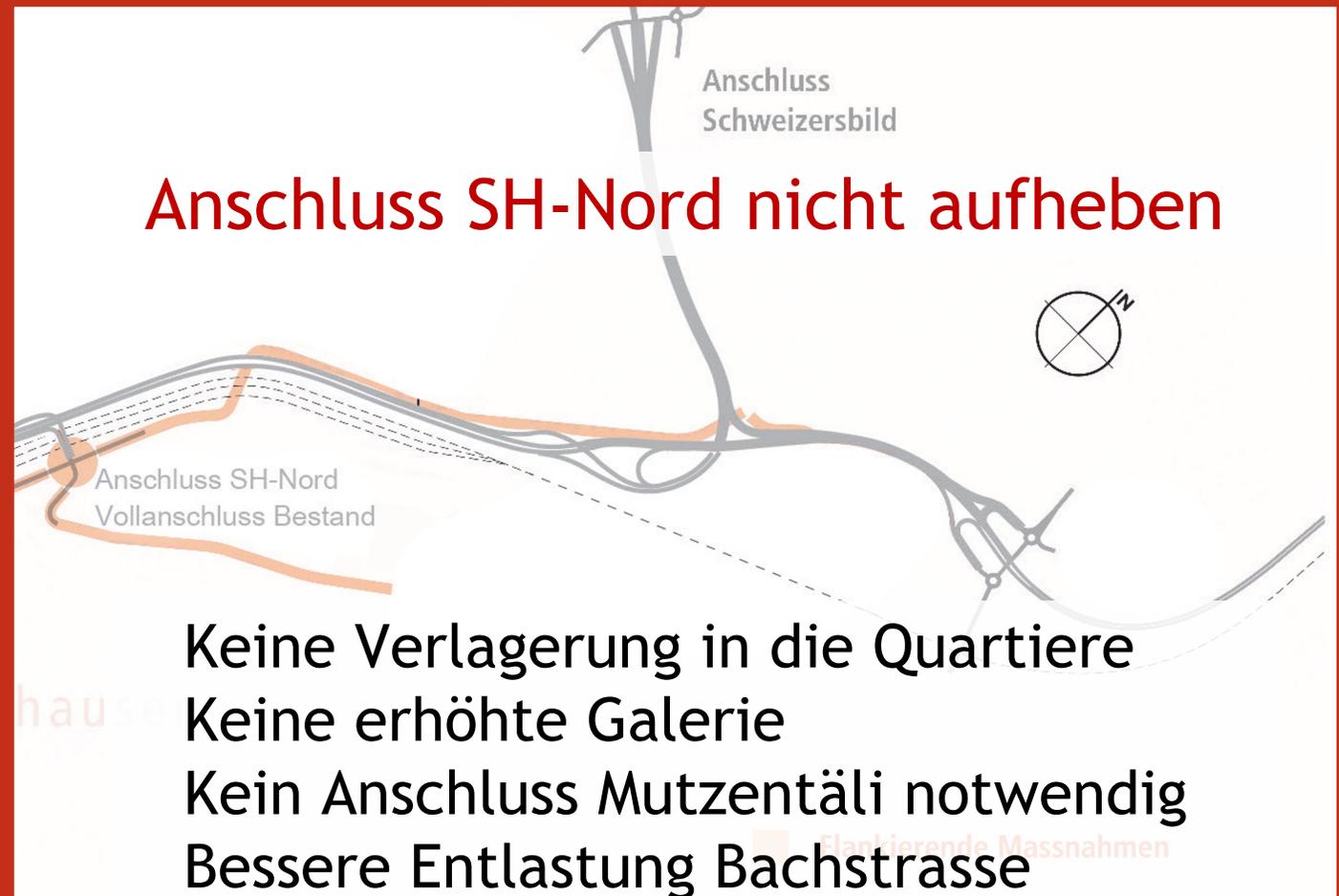
=> Notwendigkeit fragwürdig

# Alternative Variante IG Fäsenstaub

## Tunnel umsetzen



## Anschluss SH-Nord nicht aufheben



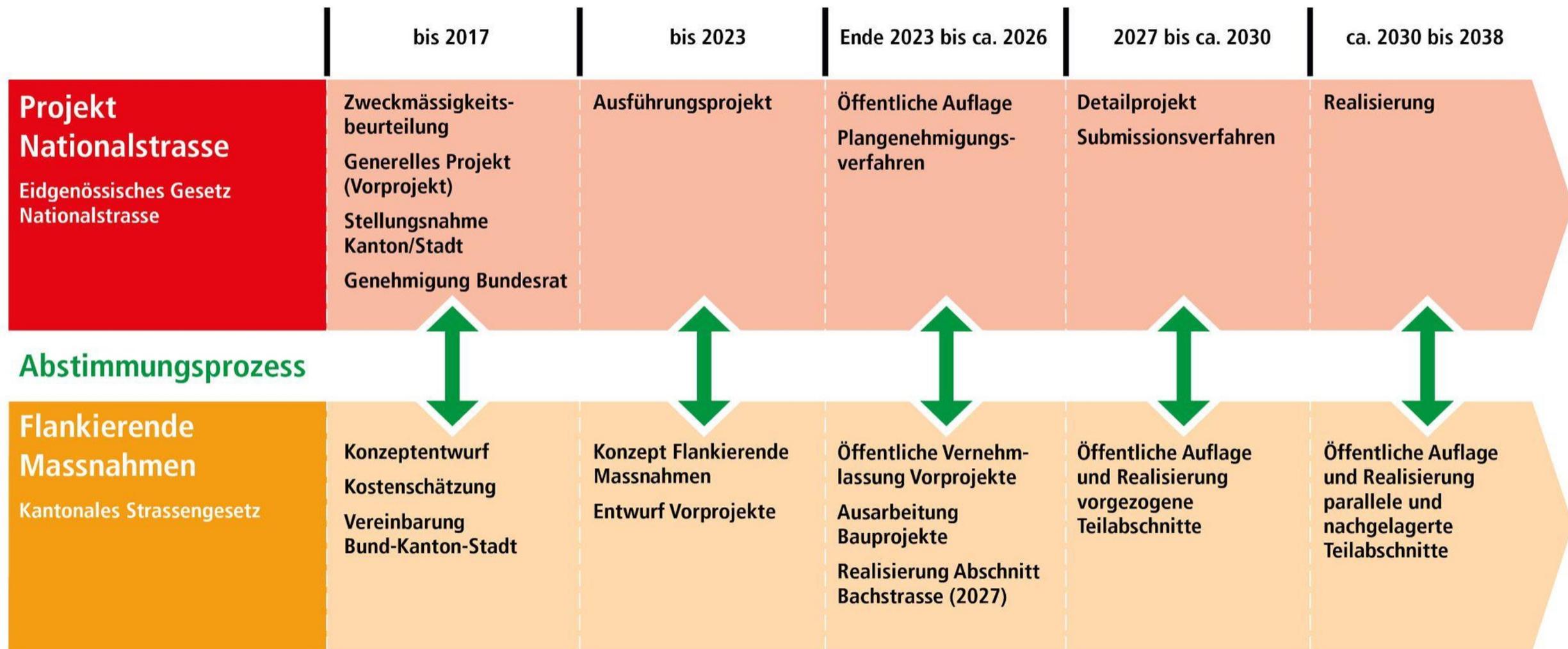


# Ablauf

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
<b>Federführung</b>	UVEK
<b>Plangenehmigung / Beschwerdeinstanzen</b>	UVEK (1. Stufe) Bundesverwaltungsgericht (2. Stufe) Bundesgericht (3. Stufe)
<b>Partei / Mitwirkung</b>	Betroffene Kantone, Gemeinden und Private <b>können Einsprache einreichen</b>
<b>Partei / Koordination</b>	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-Verlängerung» entlang des Grenzübergangs



## 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 unrentable
- ▶ 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)		Nettoabwert (Mio. CHF)	
		Kosten	Nutzen	Kosten	Nutzen
<b>Gesellschaft</b>				<b>329.29</b>	<b>157.01</b>
G211 Unfälle	---	2.62	7.88	274.68	11.87
<b>Wirtschaft</b>				<b>329.29</b>	<b>157.01</b>
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
<b>Umwelt</b>				<b>16.52</b>	<b>9.35</b>
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

Nettoabwert Kosten 329.29

Nettoabwert Nutzen 186.25

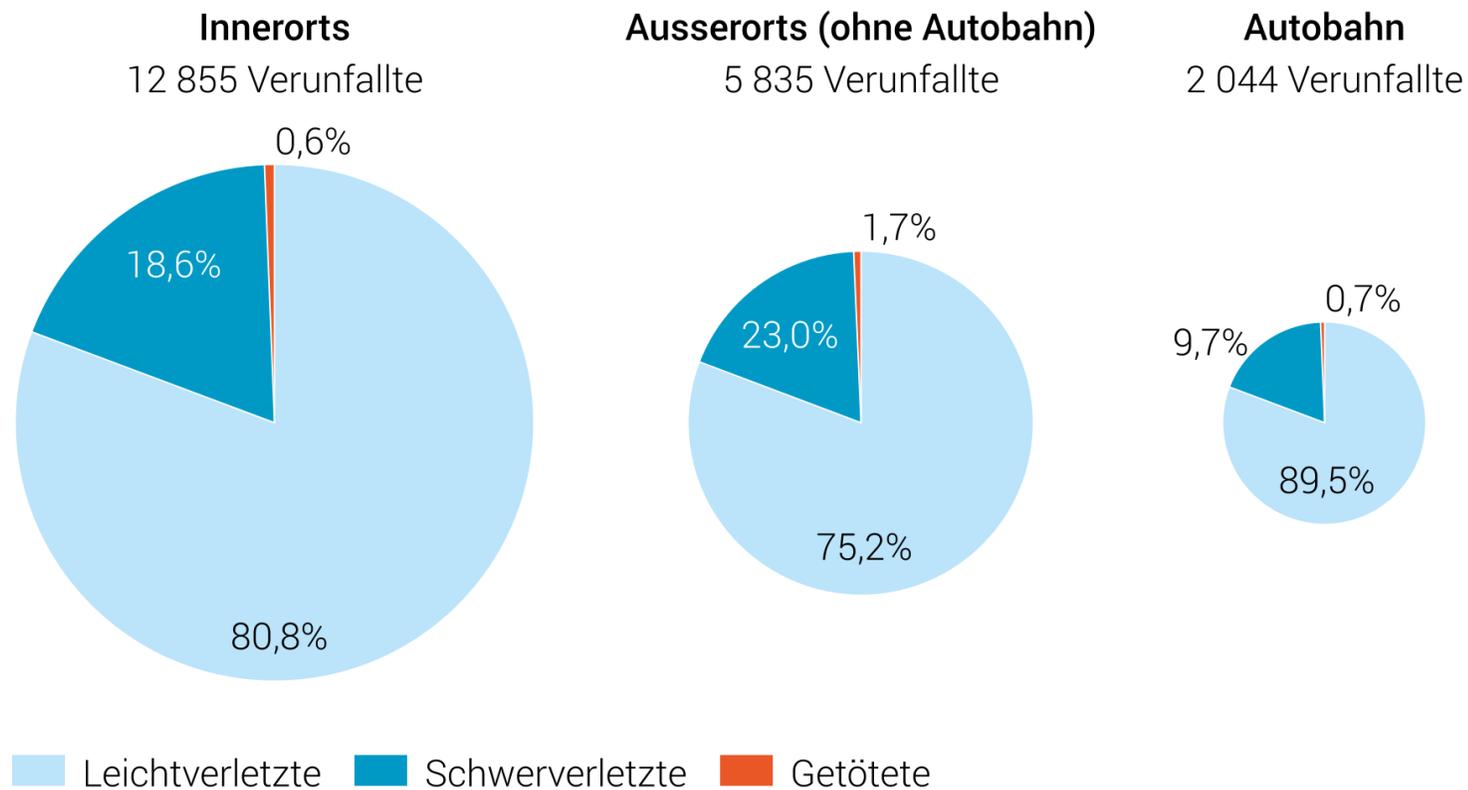
**Nettoabwert Saldo -143.05**

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

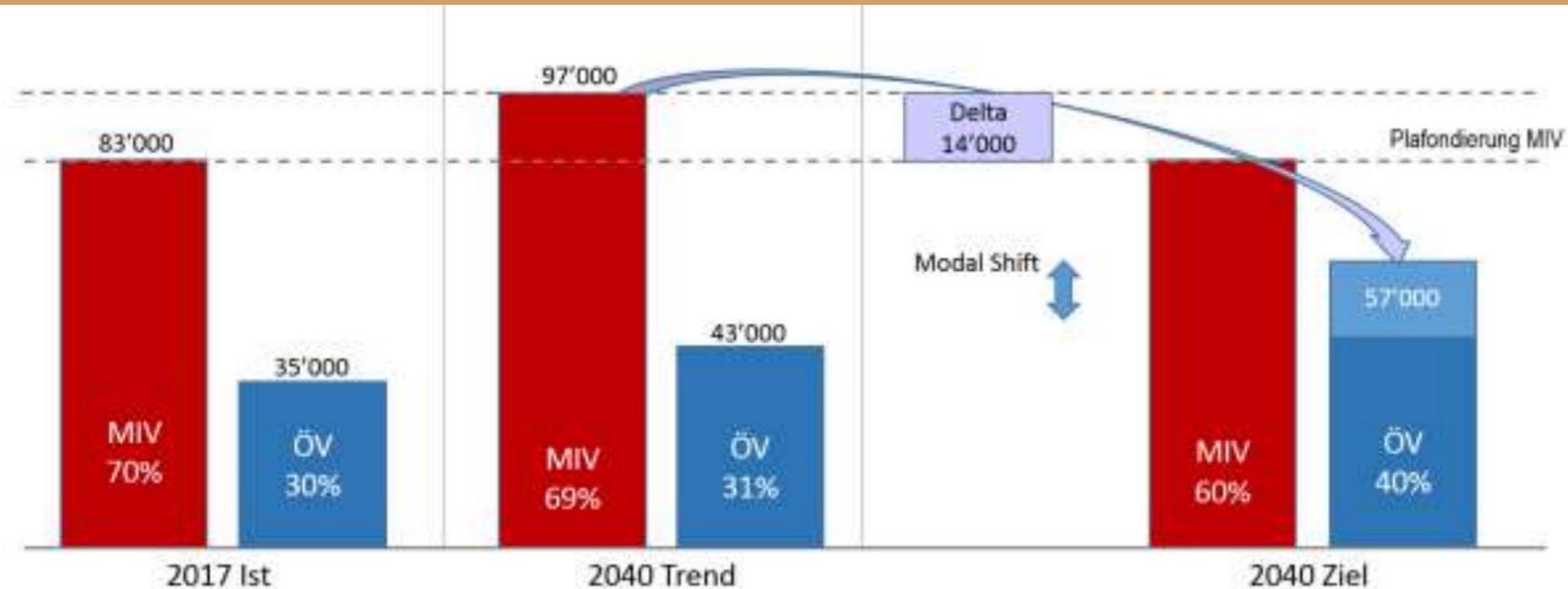


Abb. 152: Verteilung der Verkehrsmittel auf MIV und ÖV (Ist, Trend und Ziel) im Bereich der Kernagglomeration  
[Anzahl und Anteil an täglichen Personenwegen im QZB, DTV]

Quelle: TSH auf Basis Büro Widmer: Verkehrsmodell Schaffhausen 2019

# Planung der zweiten Rheinbrücke



Vorschau auf den nächsten Projektschritt