

Ein Ausbau der A4 nach Thayngen ist sinnlos

Was der Region Schaffhausen nützt, ist eine zweite Röhre des Fäsenstaubtunnels. Was Schaffhausen massiv schaden würde, wäre die Verschiebung des Anschlusses Schaffhausen Nord nach Mutzentäli und sechs Jahre lang Bauarbeiten und Umleitungen entlang der A4 nördlich des Tunnels.

Ernst Joos*

Nach jahrelangen, teilweise heftigen Diskussionen sprachen sich am 5. September 1982 in einer Abstimmung im Kanton Schaffhausen 16 605 Stimmen für den Bau der A4 und 12029 Stimmen dagegen aus. 1996 wurde die A4 in der vom Arbeitsausschuss von Kanton und Stadt Schaffhausen erarbeiteten Grundkonzeption eröffnet: zweispurig, kreuzungsfrei, mit je einem Vollanschluss SH Süd (Mühlenstrasse) und SH Nord (Schönenberg). Der gemäss dem damals erarbeiteten Konzept gebaute Abschnitt der A4 hat sich seither sowohl für den Fernverkehr, für den Ziel- und Quellverkehr als auch zur Entlastung des übrigen städtischen Strassennetzes bewährt.

Inzwischen wurde die A4 vom Bundesamt für Strassen (Astra) überarbeitet. Das neue Ausbauprojekt soll gegen Ende 2023 öffentlich aufgelegt werden. Es umfasst erstens eine zweite Röhre für den Fäsenstaubtunnel. Zweitens soll der Anschluss SH Nord, der zusammen mit dem Anschluss SH Süd heute eine optimale Erschliessung der Stadt und eine Umfahrung der Altstadt ermöglicht, ersetzt werden durch einen neuen

Anschluss im Mutzentäli, der über eine quer über das Fulachtal hinweg führende Schrägbrücke zur Ebnatstrasse führt. Der Abschnitt nördlich des heutigen Anschlusses SH Nord bis Herblingen würde während einer Bauzeit von mehr als sechs Jahren (!) auf vier Spuren ausgebaut werden.

Dieses Erweiterungsprojekt, das während der letzten rund zehn Jahre erarbeitet wurde, nimmt allerdings keine Rücksicht auf die sich seither gewandelten Randbedingungen. So steht im Umweltverträglichkeitsbericht des Astra aus dem Jahr 2017: «Der geplante Ausbau der A4 Offenstrecke auf je zwei Fahrstreifen und die zweite Tunnelröhre haben keine wahrnehmbaren Auswirkungen bezüglich Verkehrsbelastung im Projektperimeter auf den Betriebszustand (2030), sondern wird vorgezogen, im Hinblick auf den Ausbau der jetzigen Nadelöhre (...) vorgenommen.»

Als Nadelöhre werden folgende Abschnitte aufgezählt: zum einen die zweite Röhre für den Cholfirsttunnel. Allerdings baut der Kanton Zürich zurzeit parallel zum bestehenden dreispurigen Autotunnel einen Sicherheitsstollen. Damit rückt eine allfällige zweite Tunnelröhre für den Cholfirsttunnel in weite Ferne.

Der Autor

war 1971–1977 Chef des Planungsamtes des Kantons Schaffhausen. Er war zudem Vorsitzender des Arbeitsausschusses von Kanton und Stadt Schaffhausen, der die Grundlage für den Bau der Nationalstrasse A4 durch Schaffhausen 1975 erarbeitete.

Zum anderen der Ausbau der A4 ab Herblingen bis Thayngen auf vier Spuren. Dieser Abschnitt wurde vom Astra unter anderem wegen zu hohen Kosten im Januar 2022 aus dem Nationalstrassenprogramm definitiv gestrichen. Damit wird ein Ausbau der A4 ab Anschluss SH Nord bis Herblingen auf vier Spuren sinnlos.

Ein Ausbau der sogenannten Nadelöhre südlich und nördlich Schaffhausens findet demzufolge nicht statt! Damit verliert ein vorsorglicher Ausbau des Abschnittes SH Nord bis Herblingen jeden Sinn. Unter den neuen Randbedingungen ist es angezeigt, das vorgesehene Ausbauprojekt aufzuteilen in die zwei unterschiedlich sinnvollen und unterschiedlich genehmigungsfähigen Abschnitte Fäsenstaubtunnel bis Anschluss SH Nord einerseits und SH Nord bis Anschluss Herblingen andererseits. Die zweite Röhre des Fäsenstaubtunnels ist sinnvoll und soll gebaut werden. Der Tunnel ist der am stärksten belastete Abschnitt der A4 im Raum Schaffhausen. Eine zweite Röhre bringt echten Nutzen bezüglich Sicherheit und Leistungsfähigkeit und schafft die Voraussetzung dafür, dass der Nord-Süd-Verkehr auch im Falle der gelegentlich notwendigen Sperrungen

einer Tunnelröhre, sei es stundenweise wegen Reinigung oder wegen eines Unfalls oder jahrelang wegen der Revision des seit 1996 unter Betrieb stehenden Tunnels, nicht über das städtische Strassennetz geführt werden muss.

Der Abschnitt SH-Nord bis Anschluss Herblingen ist zurückzustellen. Er basiert auf überholten Grundlagen. Der geplante Ersatz des Vollanschlusses SH-Nord durch einen Anschluss Mutzentäli würde zu zusätzlichen und längeren Fahrten über innerstädtische Strassen in Richtung Altstadt, nach Emmersberg, Gruben und Mühlental führen. Oder Fahrten mit diesen Zielen würden vermehrt den Anschluss SH Süd benützen, was dort zu Überlastung und Rückstau führen würde. Entlang von Krebsbach- und Fulachstrasse wären massive Eingriffe zulasten der Wohnhäuser vorgesehen. Der Umbau dieses Abschnittes – eine Operation am offenen Herzen, die gemäss Bauprogramm mehr als sechs Jahre dauern und je nach Baufortschritt wechselnde lokale Umleitungen erfordern würde – macht erst dann Sinn, wenn der Ausbau der für Jahrzehnte zurückgestellten Anschlussstrecken im Süden und im Norden wieder aktuell wird.