

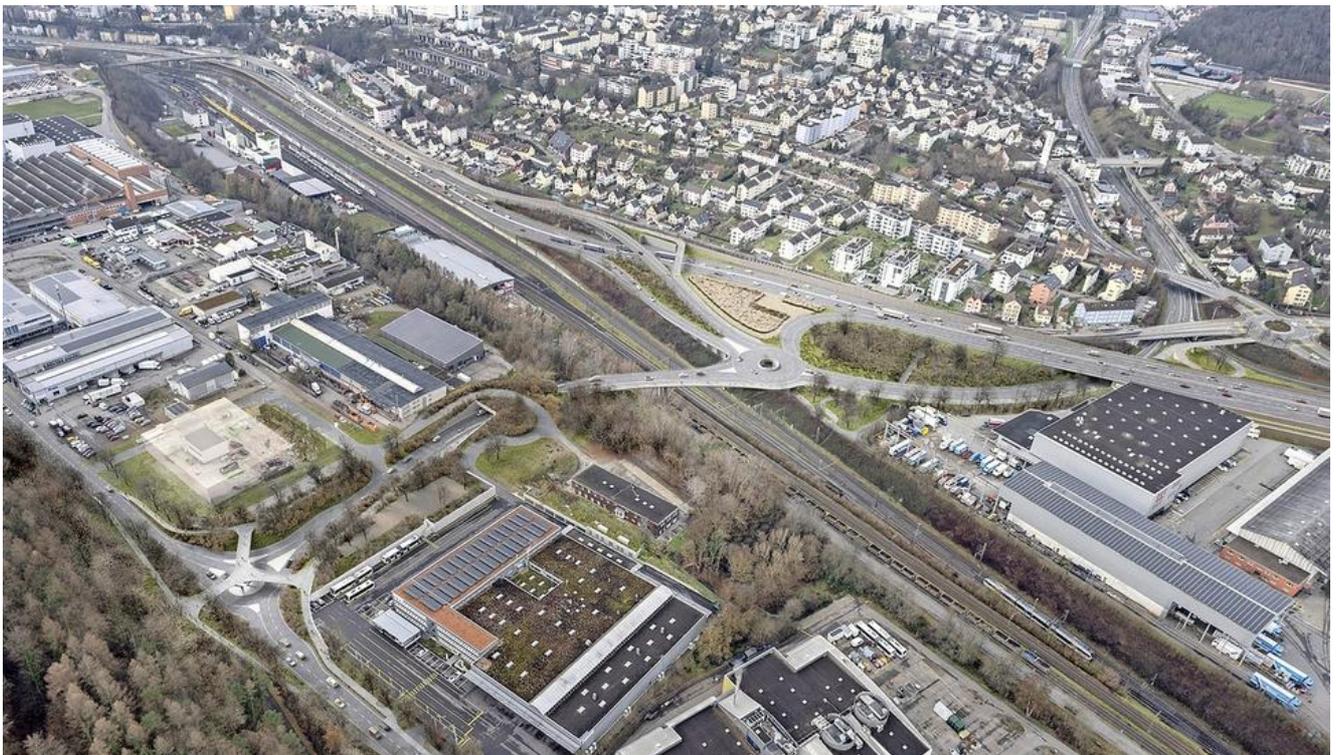
Gschaffhauer Nachrichten

Dokumente des Bunds zeigen auf

Beim Fäsenstaub-Ausbau spielt die Verkehrsentlastung eine untergeordnete Rolle

Tobias Bolli Dienstag, 16. Januar, 2024 - 04:29

Lesenswert 100% | 



Eine Visualisierung des Dreiviertel-Anschlusses Mutzentäli. Bild: zVg

Neu zugängliche Dokumente des Astra erlauben einen Einblick in die Entscheidungsgrundlagen, welche das Bundesamt von einer Umsetzung mit einem Vollanschluss SH-Nord Abstand nehmen liess. Die IG Fäsenstaub kritisiert diese als völlig unzureichend.

Die Stadt von Verkehr entlasten und die Sicherheit im Strassentunnel erhöhen. Das steht als Grundidee hinter dem Projekt Ausbau Achse Fäsenstaub-Herblingen. Scheinbar für eine Kontroverse denkbar ungeeignet: Wer will schon mehr Autos vor seiner Haustüre oder bei einer Sperrung des Fäsenstaubtunnels einen Verkehrskollaps in Kauf nehmen müssen? Doch die

Umsetzung dieser Idee provoziert Widerstand, besonders bei der IG Fäsenstaubtunnel. Sie drängt darauf, dass der Bund noch einmal über die Bücher gehen soll.

Im Dezember hat die Interessengruppe einen Einblick in Dokumente des Bundes erwirkt, welche 2012 in einer frühen Projektphase als Grundlage für einen Richtungsentscheid im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) zusammengestellt wurden; die Ingenieursgemeinschaft Gruner AG wägt darin vier Varianten sowie zwei Untervarianten zur Projektumsetzung gegeneinander ab – als ursprüngliche Bestvariante auch eine Beibehaltung des Vollanschlusses SH-Nord beim Güterbahnhof.

Ausbau des Fäsenstaubtunnels: Wie der Widerstand immer grösser wurde



Artikel vom 20. Dezember 2023



Bekanntlich ist der Bund von dieser Option abgerückt und will den Anschluss SH-Nord, sehr zum Missfallen der IG Fäsenstaub, in Zukunft degradieren. Wegen der künftig zweistöckigen Galerie Schönenberg sollen drei Aus- oder Einfahrten wegfallen.

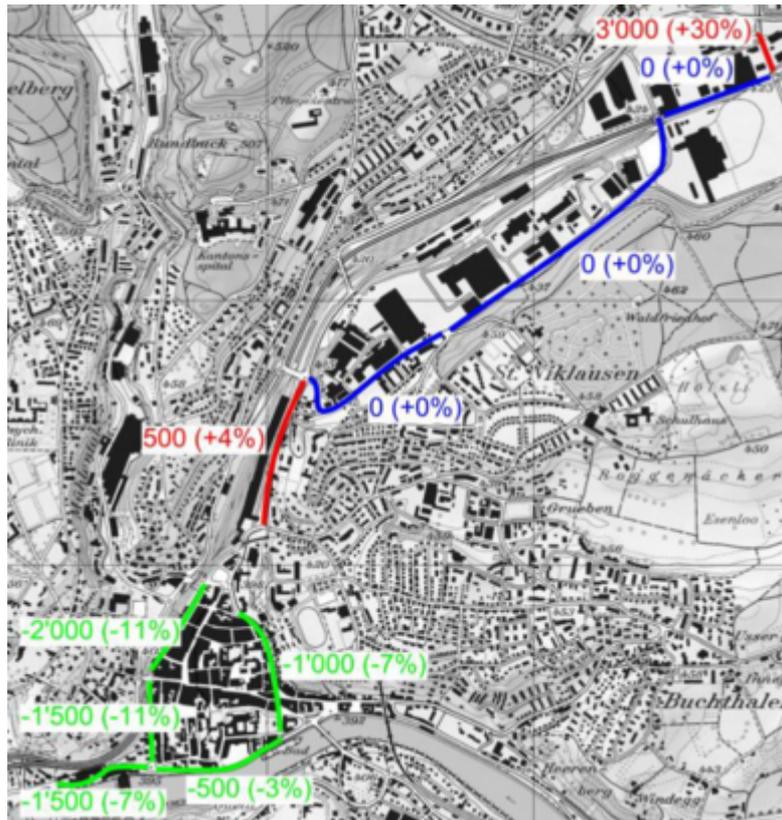
Belastung und Entlastung zugleich

Zurück zu den neu zugänglichen Dokumenten. Darin werden sämtliche Varianten anhand von Kriterien wie «Kosten», «Verkehrssicherheit» oder «Verkehrsverlagerung» bewertet, wobei ein Plus, ein Minus oder eine Null vergeben werden.

Tatsächlich weist die Variante «Vollanschluss» beim Bewertungskriterium «Verkehrsverlagerung» ein Plus auf, wohingegen die vom Bund bevorzugte Variante «Anschluss Ebnatstrasse» in der gleichen Kategorie eine Null erhält.

Die Altstadt werde nach Fertigstellung des Projekts in diesem Fall sowohl belastet als auch entlastet, lautet der Kommentar; bei Beibehaltung des Vollanschlusses resultiere dagegen alles in allem eine Entlastung.

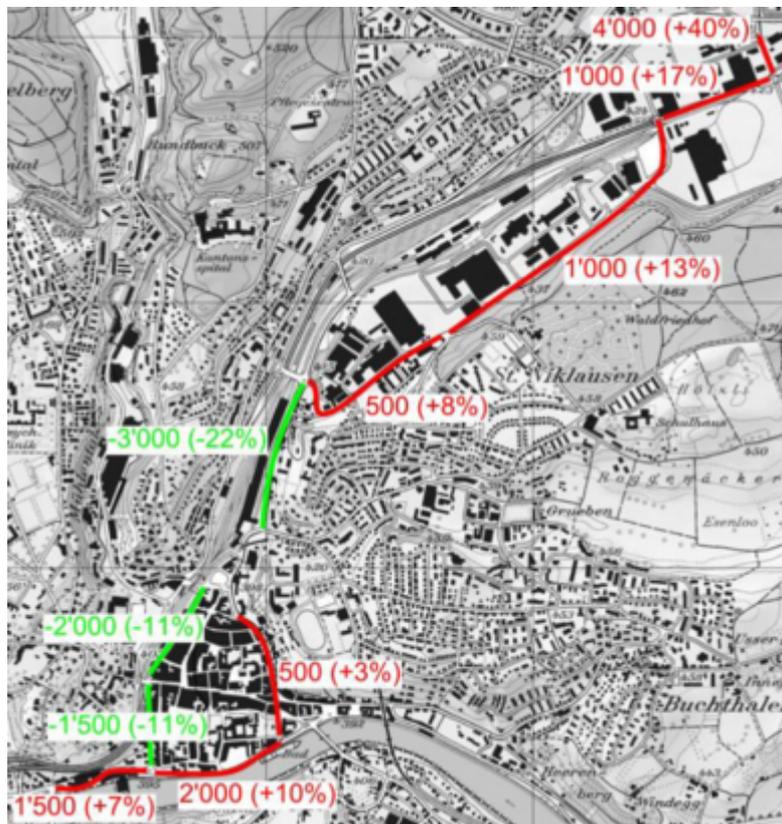
Zu diesem Thema enthält das Dokument eine aufschlussreiche Grafik, welche die erwartete Belastung rund um die Altstadt sowie in Richtung Industrieareal und Herblingertal abbildet. Die Unterschiede zwischen den beiden Varianten sind markant.



Die Variante mit der Beibehaltung des Anschluss SH-Nord führt zu einer Verkehrsentslastung. Grafik:

Astra

Bei Erhalt des Anschlusses resultiert rund um die Altstadt und entlang des Rheins auf allen Strassen eine Verkehrsentslastung von minus 3 bis minus 11 Prozent (minus 2200 Fahrzeugkilometer pro Tag). Eine Mehrbelastung wurde nur für Teile der Fulachstrasse bis zur Schönbergbrücke errechnet sowie für den Abschnitt der Gennersbrunnerstrasse beim Bahnhof Herblingen.



Die Auflösung des Anschluss SH-Nord führt hingegen zu einer grösseren Verkehrsbelastung. Grafik: Astra

Demgegenüber zeigt die Variante ohne Vollanschluss eine leichte Mehrbelastung entlang des Rheins (plus 5 bis 7 Prozent) und keine oder nur eine sehr geringe Belastung auf den anderen Strassen rund um die Altstadt. Einer deutlichen Verkehrsverminderung in Richtung Industrieareal steht bei dieser Variante zudem eine Mehrbelastung etwa auf der Ebnatstrasse entlang des Waldfriedhofs entgegen. Die Altstadt sowie vor allem das Niklausen-Quartier schneiden in dieser Variante vergleichsweise deutlich schlechter ab.

In absoluten Zahlen resultiert auf den lokalen Strassen mit der (zwischenzeitlich modifizierten) Bundesvariante ein Plus von rund 1850 Fahrzeugkilometern pro Tag, wohingegen die Variante Vollanschluss eine Reduktion von 2225 Fahrzeugkilometern pro Tag erwarten lässt.

IG Fäsenstaub sieht sich bestätigt

Laut IG Fäsenstaub sind solche frühen Hochrechnungen der Beleg dafür, dass bei der Entscheidungsfindung nicht die Entlastung der Stadt die Hauptrolle gespielt habe, sondern das Projekt vor allem «schnell und günstig» habe realisiert werden sollen. «Offensichtlich erhielt das Astra nicht den Auftrag, die

Altstadt zu entlasten, sondern die Transitroute auszubauen», sagt Co-Präsident Sebastian Schmid auf Anfrage. Sobald die verspätete Planaufgabe im Verlaufe des Jahrs erfolge, wolle man Gemeinden, Unternehmen oder Privatpersonen bei einer Einsprache unterstützen.

In der Schlussbeurteilung der vom Astra beauftragten Ingenieursgemeinschaft werden höhere Kosten als ausschlaggebend für die Streichung der Variante Vollanschluss hervorgehoben (95 bis 150 Millionen Franken versus 75 Millionen Franken).

Im Dokument ist zu lesen: «Insbesondere das Kostenargument spricht eindeutig für die Variante 4, da nur bei möglichst geringen Investitionskosten die Chance besteht, dass die Massnahme ‹Fäsenstaubtunnel 2› im Rahmen der Engpassbeseitigung umgesetzt wird.» Zudem wird befürchtet, die für diese Variante nötige Flächenbeanspruchung auf dem Areal der SBB und DB werde eine Verzögerung des Projekts bewirken.

Fäsenstaubtunnel: Bundesamt für Strassen überarbeitet den Ausbau nochmals



Artikel vom 18. September 2023

Auf Anfrage bezieht das Astra Stellung zu den oben beschriebenen Vergleichsgrafiken mit den Strassenbelastungen: «Sie beziehen sich auf Varianten, die sich im Variantenstudium als technisch nicht sinnvoll umsetzbar erwiesen haben. Würde man auf einen Ausbau zwischen SH-Nord und Herblingen verzichten und den Vollanschluss SH-Nord trotzdem beibehalten, würde dies zu gefährlichen Spurwechseln und Rückstaus im Fäsenstaubtunnel führen», so Sprecher Manuel von Burg, auch könne es einen Ausweichverkehr auf das städtische Strassennetz zur Folge haben.

Alleine schon aus Gründen der Verkehrssicherheit sei diese Variante, wie sich später herausgestellt habe, nicht verantwortbar. Und er hält fest: «Der gefällte Variantenentscheid basiert auf einer Gesamtbetrachtung aller Kriterien, nicht nur auf einem Kostenvergleich.»

Zweite Röhre Fäsenstaub: Forderung nach mehr Teilhabe der Bevölkerung ^

Im September 2023 wurde bekannt, dass das Bundesamt für Strassen (Astra) vor der öffentlichen Planaufgabe des Projekts weitere Abklärungen zum Ausbau der A4 treffen wird. «Es ist davon auszugehen, dass mit dieser Vorgehensweise nur mehr Zeit gewonnen werden soll, bevor die Pläne an die Öffentlichkeit gelangen», vermutet Grossstadträtin Daniela Furter (Grüne) in einem Vorstoss vom Anfang Januar.

Ganz bewusst würden Informationen zurückgehalten, obschon die betroffene Anwohnerschaft doch baldmöglichst über die Pläne aufgeklärt werden müsse. «Die Schaffhauser Bevölkerung wurde bisher überhaupt nicht eingebunden – es fand keine transparente Orientierung statt.»

Der Stadtrat solle in Zusammenarbeit mit dem Kanton und dem Astra möglichst zeitnah über den Autobahnausbau informieren. Dafür eigne sich eine öffentliche Ausstellung mit Visualisierungen und Informationsveranstaltungen für die interessierte Bevölkerung und zwar «möglichst noch vor der Referendumsabstimmung über das Nationalstrassenbauprogramm». Baudirektor Martin Kessler geht derzeit davon aus, dass Bund, Kanton und Stadt das nächste Mal im zweiten Quartal 2024 über das Projekt informieren werden. *(tbo)*

Ist dieser Artikel lesenswert? JA NEIN

 **Artikel teilen**

 **Kommentare (0)**