

An den
Grossen Stadtrat
8200 Schaffhausen

Schaffhausen, 29. Oktober 2024

**Kleine Anfrage Nicole Herren, Fäsenstaub-Tunnel,
2. Tunnelröhre: ASTRA Nationalstrassenprojekt versus
«Expertenbericht» Basler & Hofmann (Nr. 27/2024)**

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Datum vom 13. September 2024 hat Grossstadträtin Nicole Herren eine Kleine Anfrage betreffend die Expertise mit Handlungsoptionen zur «Engpassbeseitigung A4» (2. Röhre Fäsenstaub-Tunnel) eingereicht.

Der Stadtrat beantwortet die Fragen wie folgt:

1. *Welche Bedeutung misst der Stadtrat einem gut ausgebauten und funktionsfähigen Strassennetz im Ballungsraum Stadt Schaffhausen bei?*

Ein gut funktionierendes Gesamtverkehrssystem ist wesentlich für eine hohe Lebensqualität und wirtschaftliche Aktivitäten in der Stadt Schaffhausen. Eine stadtverträgliche effiziente Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden soll auch mit der prognostizierten Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen gemäss dem städtischen Richtplan Siedlung (2019) sichergestellt sein. Ausgehend von der Analyse der heutigen Situation und gestützt auf den städtischen Richtplan Siedlung hat der Stadtrat die verkehrlichen Ziele, Handlungsfelder und Massnahmen im Gesamtverkehrskonzept (GVK 2020) festgehalten. Das Verkehrssystem soll alle Bevölkerungsgruppen, die Wirtschaft und Besuchende gleichermaßen berücksichtigen und gleichzeitig die Umwelt, das Klima und die Finanzen schonen. Der Gesamtverkehr soll sich flächeneffizienter, sicherer und umweltverträglicher gestalten.

2. *Wie gross schätzt der Stadtrat die Wichtigkeit einer intakten, störungsfrei nutzbaren Verkehrsinfrastruktur in der Region Schaffhausen ein?*
 - a) *Dies im Kontext einer wirtschaftlichen Prosperität in der Stadt und im Kanton Schaffhausen?*

Die Stadt Schaffhausen ist das gesellschaftliche und wirtschaftliche Zentrum der Region mit entsprechender Ausstrahlungs- und Anziehungskraft. Neben dem wachsenden Dienstleistungssektor sollen Gewerbe und Industrie auch zukünftig ein wichtiges Standbein der wirtschaftlichen Entwicklung unserer Region sein. Die Wirtschaft soll sich dahingehend entwickeln, dass Arbeitsplätze erhalten und neue geschaffen werden können. Ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem trägt zu einer wettbewerbsfähigen Wirtschaft in der Stadt Schaffhausen bei. Die künftige Verkehrs- und die Siedlungsentwicklung sind daher gut aufeinander abzustimmen.

b) Im Zusammenhang mit den Bemühungen um Ansiedlung neuer Firmen, welche Arbeitsplätze und Steuersubstrat generieren?

Um für die ansässigen Unternehmungen Entwicklungsoptionen anbieten und gleichsam neue Unternehmungen ansiedeln zu können, sind geeignete Standorte zur Verfügung zu stellen. Diesbezüglich sieht der städtische Richtplan Siedlung unterschiedliche Standorte vor:

- Altstadt für einen breiten Nutzungsmix
- Transformationsgebiete für Wohnen, Dienstleistungen und Gewerbe (Ebnet West, Mühllental, Gruben, Mühlenen)
- Herblingertal für Dienstleistungen, Gewerbe und Industrie

Für die wirtschaftliche Prosperität der Stadt braucht es passende Standorte für unterschiedliche Firmen und Branchen. Die Standorte können nach der «ABC-Methode» wie folgt charakterisiert werden:

- A-Standorte sind zentrale, eng mit der Stadt verknüpfte Standorte mit einer sehr guten ÖV-Erreichbarkeit. In Schaffhausen gelten die Innenstadt und das Bahnhofsumfeld als «A-Standort». Die A-Standorte haben eine hohe Arbeitsplatzdichte und hohe Wertschöpfung, sie generieren generell ein hohes Steuersubstrat.
- B-Standorte sind lokal gut verknüpft, liegen aber etwas abseits der Hauptverkehrsträger (mittlere ÖV-Erschliessungsqualität, mittlere MIV-Erreichbarkeit). Diese B-Standorte stehen in vielen dynamischen Städten unter Entwicklungsdruck, weil die Firmen der A- und C-Standorte oft potente, überregional tätige Unternehmen sind. In einigen Städten werden diese B-Standorte durch eine aktive Bodenpolitik geschützt, weil der Wegzug dieser Firmen negative Folgen für das Funktionieren einer Stadt hat. In Schaffhausen gilt das Gebiet Ebnet als typischer B-Standort mit historisch gewachsenen Strukturen und Betrieben wie die Georg Fischer AG, aber auch Raum für Handwerksbetriebe, KMU und die Kreativwirtschaft.
- C-Standorte sind am Rand der Stadt mit guter MIV-Erreichbarkeit (Nähe Autobahnanschluss). In Schaffhausen gelten die Gebiete Herblingen und Schweizersbild als typische C-Standorte. Diese Standorte haben eine niedrige Arbeitsplatzdichte, bieten viel Platz und generieren viel Auto- und Schwerverkehr. Obwohl die Wertschöpfung (pro Arbeitsplatz, pro m²) generell weniger hoch ist als an den A-Standorten, sind sie dennoch wichtig für die Stadt. Es geht beispielsweise um Logistik- und Industrieunternehmen, aber auch um Einkaufsnutzungen

für schwere Güter. Mit den Standorten Herblingertal und Schweizersbild ist die Stadt Schaffhausen – im Vergleich zu anderen Städten – gut bestückt mit C-Standorten.

Neben der generellen Bedeutung der Verkehrserschliessung als Standortfaktor sind diese Zusammenhänge für die Beurteilung der wirtschaftlichen Bedeutung des Projekts bzw. von Projektvarianten relevant.

3. *Welche Konsequenzen sind zu gewärtigen, wenn es bei der aktuellen Strassenführung der A4 bei einem Status Quo bleiben würde?*

Das moderate angestrebte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum gemäss städtischem Richtplan Siedlung wird eine zusätzliche Mobilitätsnachfrage nach sich ziehen. Mit dem GVK 2020 wird aufgezeigt, wie sich diese verstärkt vom flächenintensiven motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den flächeneffizienten und ressourcenschonenden öffentlichen Verkehr (ÖV) bzw. Veloverkehr zu verlagern hat. Diesbezüglich wird eine Stabilisierung des städtischen MIV-Binnenverkehrs verfolgt. Angesichts der erwarteten steigenden Nachfrage entspricht dies einer Abnahme des Anteils der täglichen Wege von heute 62 % auf 47 % bis 2040. Im Gegenzug sollen sich die mit dem ÖV zurückgelegten Wege im städtischen Binnenverkehr steigern. Zudem wird gemäss dem vom Grossen Stadtrat überwiesenen Postulat «Mehr Lebensqualität und Klimaschutz - weniger Lärm, Abgase und Stau!» (05/2019) eine Verdoppelung der gezählten Velofahrten bis 2030 angestrebt.

Mit der Klimaverordnung setzt sich die Stadt Schaffhausen das Ziel, die Treibhausgasemissionen auf Stadtgebiet bis 2050 auf «Netto-Null» zu reduzieren. Um das Ziel «Netto-Null» bis 2050 zu erreichen, ist bis ins Jahr 2030 eine Reduktion der Treibhausgase um 50 % gegenüber 2019 nötig. Dies betrifft insbesondere die Emissionen aus Energieanwendungen wie Mobilität, Wärme und Strom. Die Mobilität verursacht mit einem Anteil von 48 % die höchsten Treibhausgasemissionen innerhalb des Stadtgebiets. Das grösste Potenzial zur Reduktion der Treibhausgase liegt beim Umstieg vom MIV auf den Velo- und Fussverkehr sowie den ÖV, aber auch in der Elektrifizierung der Fahrzeuge.

Die Konsequenzen für die Zukunft sind jedoch schwer abzuschätzen, folgende Szenarien sind denkbar:

1) Die durch das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum verursachte Mobilitätsnachfrage kann gemäss den Zielen des GVK 2020 gewährt werden. Nach Einschätzung der Expertise aufgrund eines Sensitivitätstests (gegenüber Prognosewert des Verkehrsmodells um 10 % reduziertes MIV-Verkehrsaufkommen in der Kernagglomeration) bestehen begründete Hinweise, dass es keines zusätzlichen Anschlusses im Mutzentäli für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem bedarf. Es kann sogar auf einen Vier-Spuren-Ausbau ab der Schönenbergbrücke verzichtet werden. Wichtig ist dabei festzuhalten, dass es bei diesem Sensitivitätstest nicht um eine Reduktion des MIV gegenüber heute geht und der Transitverkehr unverändert gemäss ASTRA-Modell übernommen wurde. Es wird in diesem Szenario nur von einem geringeren Wachstum beim Quell-, Ziel- und Binnenverkehr der Stadt Schaffhausen und der Agglomerationsgemeinden ausgegangen.

2) Falls sich der Modalsplit anders entwickelt als im GVK 2020 angestrebt und die flankierenden Massnahmen nicht greifen, müssten verstärkt Massnahmen zur Verkehrslenkung (Temporegime, Lichtsignalanlagen, Abbiegebeziehungen u. a.) ergriffen werden. Damit soll verhindert werden, dass sich der MIV nachteilig auf dem städtischen Strassennetz ausbreitet.

3) Bei einer anstehenden Sanierung der bestehenden Tunnelinfrastruktur sowie bei Sperrungen z.B. aufgrund von Verkehrsunfällen könnte das untergeordnete städtische Strassennetz überlastet werden. Der bestehende Fäsenstaubtunnel soll in ca. 20-30 Jahren saniert werden, die Sanierungsplanung des ASTRA liegt noch nicht vor (vgl. Antwort des Stadtrats zur Kleinen Anfrage von Christoph Hak «Gerüchteküche Fäsenstaub-Sanierung», (Nr. 26/2024).

4. *Gemäss Äusserung der Kritiker des ASTRA-Projekts torpediere der Bericht der Firma Basler & Hofmann das bestehende Projekt. Es sollen dort gar Statements bestehen, welche dem Bundesamt für Strassen Planungsmängel unterstellen. Wie stellt sich der Stadtrat zu diesem Bericht und den darin geäusserten Vorwürfen?*

Das Projekt «Engpassbeseitigung A4» wird unter Federführung des ASTRA erarbeitet. Der Stadtrat hat im Frühjahr 2023 verschiedene Anliegen zur Optimierung des Projekts eingebracht. Nachdem das ASTRA nicht darauf eingegangen ist, wurde an einer gemeinsamen Sitzung von ASTRA, Kanton und Stadt festgehalten, dass weitere Abklärungen zu allfälligen Projektoptimierungen unter Beizug externer Fachexperten von der Stadt in Angriff genommen werden sollen. Diese Arbeiten unter Federführung der Stadt erfolgten im Austausch mit den Projektverantwortlichen des ASTRA und dem Kanton.

Die Expertise «Engpassbeseitigung Autobahn N04, Schaffhausen» konnte am 14. Mai 2024 abgeschlossen werden. Der Bericht zeigt Erkenntnisse zu den bisherigen Planungen und Grundlagen sowie auch Handlungsoptionen auf. Daraus abgeleitet ergeben sich Hinweise auf mögliche Optimierungen. Die vertiefte Ausarbeitung dieser Optionen war im zur Verfügung stehenden Zeitraum nicht möglich und auch nicht Bestandteil des Auftrags. Die Ergebnisse liefern aber Grundlagen und Hinweise, welche Aspekte im Projekt vertieft abgeklärt werden sollten.

Gestützt auf die Expertise hat der Stadtrat Anträge an das ASTRA formuliert. Beantragt wurden vertiefte Abklärungen zu Varianten und eine Überprüfung der Auswirkungen anhand aktualisierter Grundlagen (vgl. Antwort des Stadtrats vom 3. September 2024 auf die Kleine Anfrage von Daniela Furter «Externe Überprüfung der Astra Pläne» (Nr. 19/2024)). Die Anträge wurden dem ASTRA und dem Baudepartement schriftlich mitgeteilt und an der Begleitkommissions-sitzung (ASTRA, Kanton, Stadt) erläutert und diskutiert. Das ASTRA hat festgehalten, dass vor der öffentlichen Auflage keine Anpassungen des Projekts mehr vorgenommen werden.

Der Stadtrat bedauert, dass die weitere Kommunikation nicht mehr gemeinsam erfolgte und Aussagen falsch dargestellt wurden. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass der Stadtrat weitere Abklärungen vor der öffentlichen Auflage verlangte und die Expertise nur Hinweise auf mögliche Optimierungen liefert, die weiter geprüft werden sollen. Ebenso ist anzumerken, dass die Expertise nicht wie in der Medienmitteilung des Regierungsrats vom 25. September 2024

festgehalten, von einem abnehmenden MIV ausgeht. Die Verfassenden des Berichts stützten sich auf die gleichen Grundlagen wie das ASTRA und gehen vom Referenzzustand 2040 mit einer Verkehrszunahme aus.

5. *Zu Handen von wem ist dieser Bericht ausgestellt und kann dieser Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden?*

Der Bericht wurde ausgehend von den Diskussionen mit ASTRA und Kanton von der Stadt Schaffhausen in Auftrag gegeben (vgl. Antwort zu Frage 4). Er wurde zusammen mit der Antwort des Stadtrats vom 3. September 2024 zur Antwort der oben erwähnten Kleinen Anfrage «Externe Überprüfung der Astra Pläne» öffentlich gemacht und ist auf der Webseite der Stadt Schaffhausen zugänglich.¹

6. *Ist denkbar, dass sich dazu auch das ASTRA selbst äussert?*

Das ASTRA hat eine Kurzreplik² publiziert, auf die der Regierungsrat bei seiner oben genannter Medienmitteilung verwiesen hat. Der Stadtrat wurde darüber nicht im Voraus informiert. Mit Erstaunen musste er feststellen, dass Aussagen in der Kurzreplik als Zitate dargestellt werden, die so weder im Bericht noch in den Anträgen des Stadtrats stehen.

7. *Wie stellt sich der Stadtrat bei einem allfälligen Verzicht auf den Nationalstrassenausbau einen optimalen Verkehrsfluss für Busse, Gewerbe und Autos während kurzfristigen Tunnelunterbrüchen und insbesondere bei einer lang andauernden Sanierung des bestehenden Fäsenstaubtunnels vor, wenn er gleichzeitig plant, die Bachstrasse durch schikanöse und verkehrsbehindernde Massnahmen zu verengen?*
8. *Sollte der Stadtrat sich nicht engagieren für ein Ja bei der Abstimmung zum Ausbau des Nationalstrassennetzes einsetzen?*

Der Stadtrat unterstützt die Realisierung eines zweiten Fäsenstaubtunnels zur Beseitigung des Engpasses auf der Nationalstrasse und zur Entlastung des städtischen Strassennetzes bei Unfall- und Sanierungssituationen. Damit kann ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem bei steigender Verkehrsnachfrage und unter Berücksichtigung der Anforderungen von ÖV, MIV und Gewerbe gewährleistet werden (vgl. Antwort zu Punkt 3).

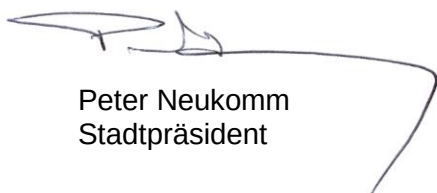
Der Stadtrat setzt sich für die öffentlichen Interessen im Allgemeinen und ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem im Speziellen ein. Für eine optimale Raum- und Stadtentwicklung ist eine ausgewogene integrale Betrachtung von Verkehr, Siedlung und Landschaft mit entsprechend schonendem Ressourceneinsatz unerlässlich. Der Stadtrat stellt ernüchtert fest, dass seine Anstrengungen beim ASTRA nicht auf fruchtbarerem Boden gefallen sind und mögliche Anpassungen und Optimierungen nicht weiter geprüft werden. Aus seiner Sicht wird damit die Chance verpasst, das Projekt «Engpassbeseitigung A4» insgesamt positiv auf die Raum- und Stadtentwicklung auszurichten.

¹ www.stadt-schaffhausen.ch/_docn/5274301/Astra_PLI%C3%A4ne_N4_Expertise.pdf

² https://faesenstaubtunnel.ch/images/downloads/20240916_ASTRA_Schaffhausen_Kurzreplik_Bericht.pdf

Bei allen Diskussionen ist festzuhalten, dass es nicht darum geht, eine überzeugende Verkehrslösung zu verhindern. Leider waren die bisherigen Bemühungen der Stadt wirkungslos und es fehlen klare Signale, dass das Projekt im Sinne eines funktionierenden stadtverträglichen Gesamtverkehrs optimiert werden soll. Deshalb verzichtet der Stadtrat auf eine Abstimmungsempfehlung und wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass die Engpassbeseitigung mit einer zweiten Röhre stadtverträglich umgesetzt wird.

Freundliche Grüße
IM NAMEN DES STADTRATS



Peter Neukomm
Stadtpräsident



Yvonne Waldvogel
Stadtschreiberin