

An den
Grossen Stadtrat
8200 Schaffhausen

Schaffhausen, 29. April 2025

**Kleine Anfrage Matthias Frick, Fäsenstaub 2.0
(Nr. 6/2024)**

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Datum vom 14. März 2025 hat Grossstadtrat Matthias Frick eine Kleine Anfrage zu einer möglichen Neuauflage des Projektes 2. Röhre Fäsenstaubtunnel eingereicht.

Der Stadtrat beantwortet die Fragen wie folgt:

- 1. Eine Mehrheit von 57% der Stimmbevölkerung hat in der Stadt Schaffhausen den Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen (Step 23) abgelehnt. Geht der Stadtrat davon aus, dass eine grundlegende Skepsis gegenüber dem Ausbau des Nationalstrassennetzes den Ausschlag hierfür gab oder die konkrete Ausgestaltung des „Schaffhauser“ Projekts am Fäsenstaub?*

Im Nachgang zu den Abstimmungen vom 24. November 2024 hat gfs.bern im Auftrag des Bundes eine VOX-Analyse durchgeführt.¹ Diese Nachbefragung liefert Informationen zum Abstimmungsverhalten, die repräsentativ sind für die gesamte Schweiz. Auf städtischer oder kantonaler Ebene liegt jedoch keine solche Nachbefragung vor. Deshalb können sich Interpretationen des Abstimmungsergebnisses nur auf die nationale Nachbefragung und auf Argumente im Abstimmungskampf stützen.

Die repräsentative Nachbefragung auf nationaler Ebene zeigt, dass Umweltbedenken und Kritik an einer fehlenden Weitsicht im Ausbaukonzept entscheidend waren für das Nein beim Ausbau der Nationalstrassen. In Schaffhausen haben sich verschiedene Stimmen von Verbänden und Vereinen sowie Privatperso-

¹ [Resultate der VOX-Analyse November 2024 | gfs.bern](#)

nen kritisch geäußert. Während einige den Ausbau des Nationalstrassennetzes grundsätzlich ablehnten, stand bei anderen die Kritik am Projekt «Engpassbeseitigung Autobahn N04, Schaffhausen» im Vordergrund. So ist davon auszugehen, dass sowohl grundsätzliche Bedenken zum Ausbau des Nationalstrassennetzes, als auch konkrete Kritikpunkte am vorliegenden Projekt ausschlaggebend waren für die mehrheitliche Ablehnung.

2. *Aus Kreisen der bürgerlichen Parteien wird auf Kantonsebene eine Standesinitiative lanciert, die unter Missachtung des Volkswillens eine Realisierung des gescheiterten Fäsenstaubprojekts fordert. Argumentiert wird damit, dass der Kanton Schaffhausen die nationale Vorlage ja angenommen habe. Ganz abgesehen von dieser sehr fragwürdigen Argumentation, die Tür und Tor dafür öffnen würde, dass sich einzelne Kantone über Entscheide des nationalen Souveräns hinwegsetzen: Ist der Stadtrat bereit, angesichts der äusserst knappen Zustimmung des Kantons Schaffhausen zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen (Step 2023) und der im Gegenzug dazu deutlich ausgefallenen Ablehnung dieser Vorlage durch die Stadt Schaffhausen sich entschieden dafür einzusetzen, dass entweder auf ein Projekt Fäsenstaub 2.0 gänzlich verzichtet wird, oder - wenn sich das nicht verhindern lässt - am neuen Projekt wesentliche Änderungen im Vergleich zum abgelehnten Projekt vorgenommen werden?*

Im Rahmen der vom Stadtrat in Auftrag gegebenen Expertise mit Handlungsempfehlungen «Engpassbeseitigung Autobahn N04, Schaffhausen» vom 14. Mai 2024 wurden verschiedenen Aspekte bzw. Streckenabschnitte des Projektes hinsichtlich eines stadtverträglichen Verkehrs und einer zukunftsgerichteten Stadtentwicklung hinterfragt. Dabei standen der zusätzlich im Mutzentäli geplante Autobahnanschluss sowie der vierspurige Ausbau ab Anschluss Schaffhausen Nord im Fokus. Der Stadtrat hat beim ASTRA mehrmals beantragt, zu diesen beiden Aspekten weitere Varianten zu prüfen, leider ohne Erfolg.

Den Bau einer zweiten Tunnelröhre aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie zur Aufnahme des Autobahnverkehrs im anstehenden Sanierungsfall des Fäsenstaubtunnels und bei Unfällen hat der Stadtrat im Grundsatz stets unterstützt. Es liegen keine neuen Erkenntnisse vor, die diese Haltung in Frage stellen würden und der Stadtrat setzt sich weiterhin dafür ein, eine zweite Röhre stadtverträglich zu realisieren. Entscheidend ist dabei, dass stadträumliche Aspekte miteinbezogen und die Auswirkungen des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur auf die Stadtentwicklung und die Bevölkerung reduziert werden. Welche Grundlagen und Elemente des bisherigen Projekts dazu überprüft und angepasst werden sollen, hat der Stadtrat bereits im Vorfeld der Abstimmung kommuniziert (u.a. in der [Antwort zur Kleinen Anfrage «Externe Überprüfung der Astra Pläne» \(Nr. 19/2024\) vom 3. September 2024](#)).

3. *Die vorgesehene Aufhebung des Anschlusses Schönenberg (SH-Nord) und der teilweise doppelstöckige Offenausbau bis nach Herblingen, wo ein neuer Anschluss mit Brücke bis zur Ebnetstrasse errichtet werden sollte, standen im Fokus der Gegenkampagne. Ist der Stadtrat bereit, sich mit allen Mitteln dafür einzusetzen, dass auf diese Elemente bei einer Neuauflage des Fäsenstaubprojekts gänzlich verzichtet wird?*

Wie oben erwähnt, hat der Stadtrat insbesondere den im Mutzentäli geplanten Autobahnanschluss sowie den vierspurigen Ausbau ab Schaffhausen Nord als

kritische Elemente des Projekts in den Anträgen zuhanden des ASTRA aufgeführt. Die Anzahl und die Ausgestaltung der Autobahnanschlüsse sowie ein allfälliger Spurausbau sollen grundsätzlich überprüft werden, gestützt auf aktualisierte Grundlagen zu einem stadtverträglichen Verkehrssystem. Letzteres hat sich dabei nebst den nationalen und kantonalen Zielen hinsichtlich Verkehr und Klima auch an den städtischen Instrumenten des Richtplans Siedlung, des Gesamtverkehrskonzeptes 2020 und der Klimastrategie zu orientieren.

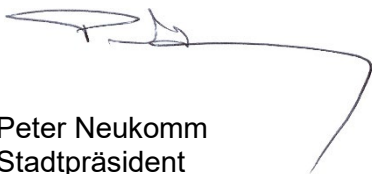
4. *Wie den Medien zu entnehmen war, planen die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zusammen mit der Stadt Schaffhausen die Entwicklung des Güterbahnhofsareals. Ist der Stadtrat dafür besorgt, dass in diesem Zusammenhang der notwendige Platz geschaffen wird, um bei einer allfälligen Neuauflage des Fäsenstaubprojekts nicht erneut in die Zwangslage gedrängt zu werden, dass eine zweite Fäsenstaubröhre automatisch eine Reduktion des Vollanschlusses Schönenberg (SH-Nord) und die Schaffung eines neuen Anschlusses Mutzentäli bedeutet?*

Die Überlegungen der SBB zur Realisierung einer Serviceanlage für den Ausbau der S-Bahn bis 2032 konzentrieren sich räumlich auf das Gebiet des Güterbahnhofs bzw. nordöstlich auf derselben Gleisseite gelegene Gebiete. Dazwischen verlaufen die Schönenbergbrücke als auch die Fulachbrücke. Erstere dient heute als Autobahnzubringer und soll im Zuge der Realisierung der Serviceanlage nicht tangiert werden.

Um das nutzungsspezifische und funktionale Potenzial auszuloten, werden jedoch ergänzend zu den Studien auf dem Gebiet des Güterbahnhofs bzw. nordöstlich davon seitens der Stadt Ansätze zur Quartierverbindung geprüft. Damit sollen die Bezüge zur inneren Fulachstrasse aufgezeigt werden. Zudem werden Quartierverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr über das Gleisfeld zur Hochstrasse untersucht.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATS



Peter Neukomm
Stadtpäsident



Marijo Caleta
Stadtschreiber i.V.