

An den
Grossen Stadtrat
8200 Schaffhausen

Schaffhausen, 12. Mai 2026

**Motion Matthias Frick und Christoph Hak
Vollanschluss Schönenberg (SH-Nord), Neue Gemeindeaufgabe
(Nr. 07/2025)**

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Datum vom 19. August 2025 haben die Grossstadträte Matthias Frick und Christoph Hak (GLP) eine Motion mit folgendem Wortlaut eingereicht:

Die Stadt Schaffhausen setzt sich für einen städtebauverträglichen Nationalstrassenbau ein. Dafür setzt sie auf den Erhalt des Vollanschlusses Schönenberg (SH-Nord) der Nationalstrasse A4. Ihre Immobilienpolitik berücksichtigt dieses Anliegen. Sie setzt zudem alles daran, einem Kapazitätsausbau der A4 entgegenzutreten, wenn dieser eine offen geführte Strecke mit neu zu erstellenden Anschlussbauwerken auf der Strecke zwischen dem Fäsenstaubtunnel bis zur Gemeindegrenze Thayngen vorsieht.

Der Stadtrat nimmt wie folgt Stellung:

Der Ausbau der Nationalstrasse A4 ist Gegenstand von langjährigen Planungen und politischen Diskussionen. Bei der eidgenössischen Volksabstimmung vom 24. November 2024 lehnten die Stimmberechtigten den sogenannten «Ausbau-schritt 2023 für die Nationalstrassen» – und damit auch die zweite Röhre des Fäsenstaubtunnels – mit 52.7 % Nein-Stimmen ab. Auch die städtische Stimmbewölkerung hat die Vorlage mit 56.0 % Nein-Stimmen abgelehnt, während auf kantonomer Ebene eine Zustimmung von 53.7 % erfolgte.

Die Diskussionen im Vorfeld dieser Abstimmung und das Ergebnis machen deutlich, dass die Berücksichtigung lokaler Auswirkungen von Nationalstrassenprojekten eine wichtige Voraussetzung für deren Mehrheitsfähigkeit ist. So wurden von der Gegnerschaft des Projekts Engpassbeseitigung N4 - Fäsenstaubtunnel in erster Linie die Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz kritisiert.

Die Planung und Realisierung von Nationalstrassenprojekten liegt beim Bundesamt für Strassen (ASTRA). Der Kanton und die Stadt können im Rahmen von Begleitgremien und Mitwirkungsverfahren ihre Interessen einbringen, verfügen aber über keine Entscheidungsbefugnis. Der Stadtrat hat in den bisherigen Planungen im Rahmen seiner Möglichkeiten eine stadtverträgliche Umsetzung verlangt und auf Optimierungen hingewirkt. Dabei zeigte sich, dass Weichenstellungen in frühen Projektphasen wichtig sind, wenn es darum geht, die vielfältigen öffentlichen Interessen zu berücksichtigen. Auch die Diskussionen in anderen Regionen und auf nationaler Ebene weisen darauf hin, dass eine umfassende Betrachtung von verkehrlichen, städtebaulichen und ökologischen Aspekten in der heutigen Zeit unumgänglich ist.

Nach der Volksabstimmung hat der Bundesrat ein externes Gutachten der ETH Zürich zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen in Auftrag gegeben. Gestützt darauf hat der Bundesrat im Januar 2026 die Eckwerte für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bis 2045 festgelegt. Bis Ende Juni 2026 wird das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eine Vernehmlassungsvorlage für eine gezielte, koordinierte Weiterentwicklung von Schiene, Strasse und Agglomerationsverkehr erarbeiten.

Das Projekt Fäsenstaubtunnel wurde im Gutachten der ETH der zweiten Priorität zugeordnet, d.h. bis 2045 mit tiefer bis mässiger und später wahrscheinlich hoher Priorität. Das ASTRA plant aktuell einen Sicherheitsstollen (Sisto), um die geltenden Sicherheitsnormen einhalten zu können. Ein Sisto erhöht zwar die passive Sicherheit im Brandereignisfall, trägt zur aktiven Sicherheit aber nichts bei. Der Regierungsrat und der Stadtrat setzen sich deshalb dafür ein, auf den Bau des Sicherheitsstollens zu verzichten und stattdessen den Fäsenstaubtunnel II als auf den Abschnitt Anschluss Süd - Anschluss Nord reduziertes Projekt in den Ausbauschnitt 2027 der Nationalstrassen aufzunehmen. Eine zweite Röhre beim Fäsenstaubtunnel bietet als Sicherheits- und Sanierungsprojekt nicht nur Vorteile für die Sicherheit, sondern auch für die Entlastung der Bevölkerung entlang der Transitroute durch die Altstadt, die heute bei Störungen und Unterhaltsarbeiten im Tunnel genutzt wird. Über den Ausbau des nördlichen Projektabschnitts zwischen Schaffhausen Nord und Herblingen kann zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden, die Aufwärtskompatibilität bleibt beim vorgezogenen Ausbau der zweiten Röhre erhalten.

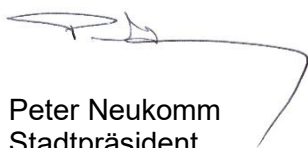
Die Motion verlangt zudem, dass auch die städtische Immobilienpolitik auf das Anliegen ausgerichtet wird. Der Stadtrat beurteilt den Spielraum diesbezüglich gering, geht jedoch bei immobilienpolitischen Entscheiden im Umfeld der betroffenen Streckenabschnitte soweit möglich darauf ein.

Der mit der Motion verlangte Einsatz für einen stadtverträglichen Nationalstrassenbau ist auch aus Sicht des Stadtrats zentral für die Lebensqualität in der Stadt Schaffhausen. Die konkreten Forderungen der Motion können jedoch künftige kreative Lösungen und Optimierungsideen einschränken oder verunmöglichen. So weist beispielsweise die im Auftrag des Stadtrats erstellte Expertise «Engpassbeseitigung Autobahn N04, Schaffhausen» darauf hin, dass allenfalls auch eine Lösung ohne Vollanschluss Nord (Schönenberg) verkehrlich möglich und städtebaulich vorteilhaft wäre. Ein Tunnel oder eine Überdeckung könnten auch nur auf einer Teilstrecke mögliche zukünftige Lösungen sein (vgl. Einhausung Schwamendingen Link: <https://einhausung.ch/>).

Deshalb beantragt der Stadtrat, den Motionstext offener zu formulieren oder die Motion in ein Postulat umzuwandeln. Mit einer zu engen Formulierung bezüglich Vollanschluss und Überdeckung im Bereich ab Nordportal werden allenfalls gute Lösungen ausgeschlossen. Hingegen sind wesentliche Verbesserungen gegenüber dem ursprünglichen Projekt auch aus Sicht des Stadtrats angezeigt. Mit einer offeneren Formulierung wird die Bedeutung eines stadtverträglichen Ausbaus der Nationalstrasse anerkannt, es besteht jedoch mehr Spielraum zur Entwicklung von breit abgestützten Lösungen.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATS



Peter Neukomm
Stadtpräsident



Stephanie Keller
Stadtschreiberin i.V.