

Positionspapier

Projekt 2. Röhre Fäsenstaubtunnel A4

Vom 19.01.2023

Ausgangslage

Der Bundesrat hat am 26.01.2022 vorgeschlagen, das Projekt 2. Röhre Fäsenstaubtunnel A4 (offiziell «N04/06 Engpassbeseitigung Schaffhausen-Süd – Herblingen») in den Ausbauschnitt 2023 des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen (STEP Nationalstrasse) aufzunehmen und definitiv zu beschliessen.¹ Es soll in den nächsten vier Jahren baureif sein. Über diese Vorlage muss das Bundesparlament voraussichtlich 2023 beschliessen.

Die Grünliberale Partei Schaffhausen (GLP SH) hat sich diesen Anlass zum Thema genommen, das Projekt in einem Informations- und Diskussionsanlass innerhalb der Partei am 06.04.2022 offen zu diskutieren. Zu diesem Anlass wurden alle Mitglieder der Partei per Mail eingeladen und konnten sich bei Interesse dafür anmelden.

Der Vorstand der GLP SH hat sich aufgrund der grossen Bedeutung des Projekts für den Kanton und die Stadt Schaffhausen dazu entschieden, die Haltung der Partei in einem Positionspapier aufzubereiten und zu festigen.

Abwägungen

Übergeordnetes Ziel: Nachhaltige Mobilität

Der Verkehr als Gesamtsystem erfüllt fundamentale volkswirtschaftliche Leistungen. Andererseits verursacht der Verkehr aber auch volkswirtschaftliche Kosten. Er ist mit 32%² der grösste Sektor der CO_{2-eq}-Emissionen in der Schweiz, wovon wiederum über 90% auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) abfallen³. Der Verkehr, und insbesondere der MIV, ist daher einer der Haupttreiber für den Klimawandel. Neben den hohen CO_{2-eq}-Emissionen verursacht der MIV zudem hohe Lärmemissionen und weist einen hohen Platzbedarf auf.

Das Ziel muss daher sein, die Mobilitätsbedürfnisse auf nachhaltige Art und Weise abzuwickeln. Der wesensgerechte Einsatz der Verkehrsmittel ist dazu von hoher Bedeutung, sodass die Vor- und Nachteile der Verkehrsträger genutzt werden können. Im städtischen Gebiet und in der Agglomeration sind insbesondere der öffentliche Verkehr (ÖV), der Veloverkehr (VV) und der Fussverkehr (FV) vergleichsweise effizient und daher zu fördern.

¹ [Medienmitteilung UVEK: «Nationalstrassen: Bundesrat verabschiedet Zahlungsrahmen für Betrieb und Unterhalt und Vorschläge für punktuelle Erweiterungen»](#) (Zugriff: 14.12.2022)

² Stand 2020, [BFU: «Klima: Das Wichtigste in Kürze / Kapitel 2. Ausstoss von Treibhausgasen \(Belastungen\)»](#) (Zugriff: 14.12.2022)

³ Stand 2020, [BFS: «CO₂-Emissionen des Verkehrs nach Verkehrsmittel»](#) (Zugriff: 14.12.2022, es handelt sich trotz fehlender Beschriftung um CO_{2-eq}-Emissionen, nicht um CO₂-Emissionen)

Fehlende Weitsicht: Neue Technologien und Steuerung Mobilitätsverhalten

Mit der Eröffnung des Tunnels wird frühestens für das Jahr 2045 gerechnet. Der erhoffte Nutzen des Projekts wird also auch frühestens dann zutragen kommen.

Bis in das Jahr 2045 (und später) rechnet die GLP SH mit einer markanten Veränderung des Verkehrs in der Schweiz. Einerseits werden neue Technologien die Mobilität grundlegend verändern. Nennenswert sind z.B. die enormen Kapazitätssteigerungen, die durch autonome Fahrzeuge bei gleicher Infrastruktur erzielt werden können (die Wissenschaft prognostiziert bis zu 100% bei einem vollkommen autonomen System). Die GLP SH zweifelt daher daran, ob der erhoffte Nutzen bis 2045 (und später) noch zutragen kommt oder ob er sich bis dahin nicht erübrigt.

Neben den technologischen Änderungen gibt es richtigerweise behördliche Bestrebungen das Mobilitätsverhalten langfristig in die Nachhaltigkeit zu lenken und dabei auf die Potentiale von ÖV, VV und FV zu setzen. Diese Bestrebungen sind im behördenverbindlichen kantonalen Richtplan und im Gesamtverkehrskonzept der Stadt Schaffhausen verankert. Der Ausbau der Strasseninfrastruktur wirkt grundsätzlich in die entgegengesetzte Richtung, da er den MIV fördert.

Die GLP SH hält es demnach a priori für widersprüchlich und nicht besonders weitsichtig, einem Engpass auf der Strasse mit dem Ausbau der Strasseninfrastruktur zu begegnen. Das Erreichen der verkehrspolitischen Ziele (und damit auch der Klimaziele) benötigen den entschlossenen Willen, das Mobilitätsverhalten über alle Verkehrsträger hinweg zu steuern. Das Projekt 2. Röhre Fäsenstaubtunnel A4 lässt diesen Willen vermissen.

Das konkrete Projekt: Teilweise nachvollziehbar und doch klar überdimensioniert

Die Notwendigkeit des Projekts begründet das ASTRA damit, dass die Stadttangente mit rund 30'000 Fahrzeugen pro Tag in den Spitzenstunden an ihre Leistungsgrenze komme. Mit dem weiteren Verkehrszuwachs werde sie künftig regelmässig überlastet sein, sodass mit noch mehr stockendem Verkehr oder Stau auf der A4 und auf dem städtischen Strassennetz zu rechnen sei. Auch der Busverkehr werde dadurch beeinträchtigt.



Abbildung 1: Projektübersicht ASTRA⁴

⁴ [ASTRA: «A4 Engpassbeseitigung Schaffhausen-Süd - Herblingen / Projektübersicht»](#) (Zugriff: 14.12.2022)

Die GLP SH erkennt, dass der Tunnel aktuell an seiner Leistungsgrenze operiert und hält auch die skizzierten Auswirkungen in Folge der weiteren Verkehrszunahme für plausibel. Die GLP SH teilt das Ziel, dass eine zusätzliche Belastung des städtischen Strassennetzes und eine dadurch verursachte Behinderung des Busverkehrs zu verhindern ist.

Ein zusätzlicher Tunnel kann diesen Auswirkungen (als Folge von Überlastung oder eines Unfalls) aus unserer Sicht prinzipiell entgegenwirken. Eine gewisse Skepsis gegenüber einer 2.Röhre bleibt, da eine Kapazitätssteigerung auf diesem Abschnitt nach wie vor eine MIV-Förderung darstellt und den MIV für innerstädtische Wege attraktiviert. Gerade auf diesen Distanzen sind ÖV, VV und FV vergleichsweise effizient und sollten nicht durch einen Ausbau der Strasseninfrastruktur konkurrenziert werden.

Die vorgeschlagenen Massnahmen abseits des Tunnels im Nord-Osten sorgen wiederum für Kapazitätssteigerungen, ohne dass diese einer zusätzlichen Belastung des stark belasteten städtischen Strassennetzes (Altstadtring; Bachstrasse, Rheinuferstrasse, Grabenstrasse, Spitalstrasse) entgegenwirken würden. Die Reduktion des Anschlusses SH-Nord fördert diese zusätzliche Belastung aus unserer Sicht sogar. Die Massnahmen ab dem Nordportal des Tunnels wirken unseren Zielen daher entgegen und wir halten das Ausmass des Projekts daher für klar überdimensioniert.

Die flankierenden Massnahmen (FlaMa) sind aus unserer Sicht eine Chance zur Förderung nachhaltiger Verkehrsträger. Allerdings herrscht hier eine grosse Unsicherheit. Es ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht bekannt, was diese konkret beinhalten werden und der Umsetzungszeitpunkt ist ebenfalls ungewiss. Das Beispiel Galgenbuck zeigt, dass FlaMa auch erst nach der Eröffnung des Tunnels umgesetzt werden können, was in vorliegendem Fall nach 2045 (oder später) entspräche. Es besteht zusätzlich das Risiko, dass die konkreten FlaMa an einer Volksabstimmung scheitern.

Die übergeordnete Ebene: Der internationale Transitkorridor

Der Grenzübergang bei Schaffhausen ist neben Basel der zweitwichtigste Transitkorridor mit Nord-Süd-Ausrichtung auf der Strasse.

Der Abschnitt Uhwiesen-Thayngen wird bald der einzige Abschnitt sein, der bis zum Anschluss an die Autobahn auf deutscher Seite nicht vierspurig ist. Damit hat dieser Abschnitt eine wichtige Flaschenhalsfunktion. Wird dieser auf durchgehend vier Spuren ausgebaut, würde der internationale Durchgangsverkehr massiv zunehmen, was ernstzunehmende negative Auswirkungen auf Mensch und Umwelt im Kanton Schaffhausen hätte.

Die GLP SH begrüsst sehr, dass das ASTRA den Vierspurausbau Schaffhausen-Thayngen nicht mehr weiterverfolgt. Gleichzeitig hat die Ostschweizer Regierungskonferenz (unter Beisein der Schaffhauser Regierung) gefordert, eben diesen Abschnitt wieder in die strategische Planung des Bundes aufzunehmen.⁵

Insofern sieht die GLP SH das Projekt 2. Röhre Fäsenstaubtunnel A4 - neben den lokalen Auswirkungen - auch als ein Teilstück des internationalen Transitkorridors. Das Projekt würde einen entscheidenden Teil des verbleibenden «Flaschenhalses» auf vier Spuren ausbauen.

⁵ [Kanton Schaffhausen - Medienmitteilung: «ORK fordert die Überarbeitung des STEP Nationalstrassen»](#) (Zugriff: 14.12.2022)

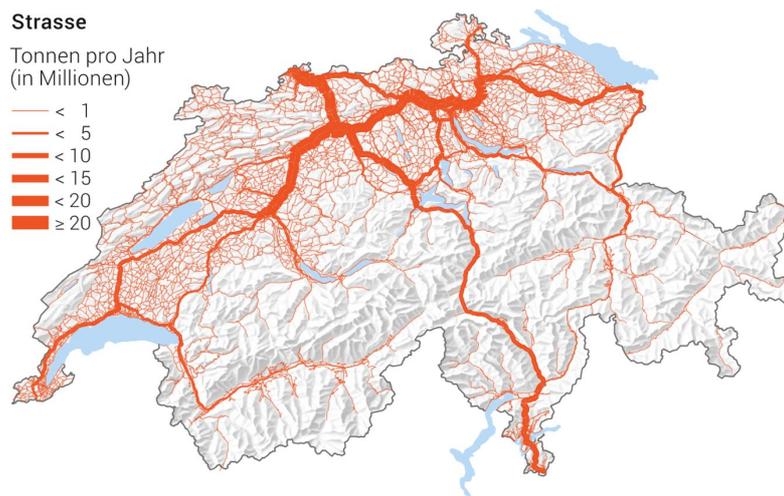


Abbildung 2: Verkehrsströme im Güterverkehr 2015⁶

Veränderte Rahmenbedingungen: Alternative Varianten prüfen

Das Projekt 2. Röhre Fäsenstaubtunnel A4 ist durchgehend vierspurig projektiert, sodass es beim Anschluss Herblingen nahtlos in das Projekt des erwähnten Vierspurausbau auf dem Abschnitt Schaffhausen–Thayngen münden würde. In Anbetracht dessen, dass zumindest das ASTRA selbst eben dieses Projekt zum Vierspurausbau Schaffhausen–Thayngen nicht mehr weiterverfolgt, haben sich die Rahmenbedingungen verändert. Das Ausmass des Projekts 2. Röhre Fäsenstaubtunnel A4 ist nicht mehr aktuell. Insofern wäre es auch aus diesem Gesichtspunkt konsequent, das Ausmass des Projekts zu reduzieren und alternative Projektvarianten zu prüfen.

Zögerlicher Informationsfluss: Unsicherheit in der Bevölkerung

Das ASTRA zögert mit öffentlichen Informationen zum Projekt. Dadurch verbreitete sich Unsicherheit in der Bevölkerung, insbesondere in Quartieren, die von den Massnahmen des Projekts 2. Röhre Fäsenstaubtunnel A4 betroffen wären. Weniger das Tunnelprojekt selbst, als der folgende Abschnitt im Nord-Osten mit einer neuen Situation der Anschlüsse (SH-Nord, Mutzentäli) waren dazu der Auslöser.

Für die GLP SH ist der zögerliche Informationsfluss und die feststellbare Unsicherheit in der Bevölkerung ein Indiz dafür, dass das Projekt noch nicht ausgereift ist und die Aufnahme in den Ausbauschnitt 2023 des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstressen (STEP) durch den Bundesrat verfrüht erfolgte.

Verein IG Fäsenstaub: Neue Varianten mit geringerem Ausmass

In der Folge des Unsicherheit in der Bevölkerung hat sich eine Interessengemeinschaft Fäsenstaub (IG Fäsenstaub) als Verein formiert. Die IG Fäsenstaub ist parteipolitisch unabhängig. Sie steht im Wesentlichen für den konstruktiven Dialog zwischen Betroffenen, Behörden und Politik.⁷

⁶ BFS: «Verkehrsströme im Güterverkehr, 2015» (Zugriff: 14.12.2022)

⁷ <https://ig-faesenstaub.ch/> (Zugriff: 14.12.2022)

Die GLP SH begrüsst den Vereinszweck und die Arbeit der IG Fäsenstaub. Am 23.11.2022 hat die IG Fäsenstaub eine Gegenüberstellung von oberflächlichen Varianten zur Reduktion des Ausmass des Projekts veröffentlicht, mit der Forderung diese fachlich zu prüfen.

Die GLP SH der Meinung, dass diese Varianten gerade im Vergleich zur aktuellen Variante des ASTRAs vielversprechend sind, und hält es für gut möglich, dass diese in der volkswirtschaftlichen Gesamtbetrachtung (inkl. der Externalitäten des MIVs) ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Positionen

Aufgrund der oben aufgeführten Erwägungen, kommt die GLP SH zum Schluss, dass das Projekt 2. Röhre Fäsenstaubtunnel A4 mit unserem übergeordneten Ziel einer nachhaltigen Mobilität nicht vereinbar ist.

Entsprechend lehnt die GLP SH das Projekt ab, ausser es werden Änderungen am Projekt vorgenommen, sodass das Projekt mit unserem Ziel einer nachhaltigen Mobilität vereinbar ist.

Um diese Vereinbarkeit zu erreichen, müsste Folgendes erfüllt sein:

1. Das Projektausmass bedarf einer **Neubeurteilung, unter Berücksichtigung der Varianten B und C** der IG Fäsenstaub als gleichwertige Varianten.
2. Die **Kapazitätserweiterungen** durch das Projekt selbst werden auf ein Minimum reduziert.
3. Auf allen Ebenen sind die Bestrebungen zum **Vierspurausbau des Abschnitts Schaffhausen-Thayngen einzustellen**, um den internationalen Durchgangsverkehr und den Einkaufstourismus nicht zu fördern.

Aufgrund dieser Positionen werden folgende Schritte unternommen.

- **Nationalrat: Interpellation mit der Aufforderung zur Neubeurteilung des Projektausmasses.**
- **Weiterführung der Gespräche mit der Bundeshausfraktion der GLP Schweiz im Sinne des Positionspapiers.**
- **Kantonsrat: Kleine Anfrage zur Haltung der Regierung zum Vierspurausbau der Strecke Schaffhausen-Thayngen und zur Reduktion des Schleichverkehrs durch Thayngen**
- **Die Positionen der GLP SH werden entsprechend in die Räte von Stadt und Kanton eingetragen**

Schlussbemerkungen

Das Positionspapier Projekt 2. Röhre Fäsenstaubtunnel A4 vom 19.01.2023 wurde gemäss Art. 15 lit. e der Statuten der Grünliberalen Partei des Kantons Schaffhausen (Version 30.06.2014) ordentlich traktandiert und am 19.01.2023 von der Mitgliederversammlung der GLP SH genehmigt.

Der Präsident


Christoph Hak

Ressort Politische Planung


Fabian Bolli

Anhang

- [Varianten IG Fäsenstaub vom 23.11.2022](#)