

Medienmitteilung

Thema	Positionspapier - Projekt 2. Röhre Fäsenstaubtunnel A4
Für Rückfragen	Christoph Hak Präsident GLP Schaffhausen / +41 076 344 11 03 / christoph.hak@grunliberale.ch Fabian Bolli Vorstandsmitglied Politische Planung / +41 76 432 76 08 / fabian.bolli@grunliberale.ch
Datum	19. Januar 2023

Positionspapier Projekt 2. Röhre Fäsenstaubtunnel A4

Überdimensioniert und unökologisch: Grünliberale Schaffhausen lehnen Ausbau des Fäsenstaubtunnels ab und fordern Neubeurteilung des Projekts

Die Mitglieder der Grünliberalen Partei Schaffhausen verabschiedeten an ihrer Mitgliederversammlung vom 19. Januar 2023 ein Positionspapier zum Projekt «Zweite Röhre Fäsenstaubtunnel A4». Darin halten sie fest: Ohne eine umfassende Neubeurteilung wird die Partei den Ausbau des Fäsenstaubtunnels auf der A4 bei Schaffhausen nicht unterstützen. Das Projekt entspreche in der heutigen Form nicht den verbindlichen verkehrs- und klimapolitischen Zielen der Behörden als auch der Partei, sei überdimensioniert und zeuge von mangelnder Weitsicht.

Das Verdikt ist deutlich: Das Projekt zum Bau einer zweiten Tunnelröhre am Fäsenstaub und der damit verbundene Ausbau der A4 bei Schaffhausen ist nicht mit den Zielen für eine nachhaltige Mobilität der GLP Schaffhausen vereinbar. Ein entsprechendes Positionspapier haben die Mitglieder an ihrer Versammlung vom 19. Januar 2023 einstimmig genehmigt. Darin lehnt die Partei das Projekt ab, ausser es werden Änderungen am Projekt vorgenommen. Die GLP Schaffhausen fordert die Neubeurteilung des Projekts unter Berücksichtigung weiterer Varianten, die Reduktion der Kapazitätserweiterung auf ein Minimum sowie das klare Kommitment aller politischen Akteure, den Ausbau der Autobahn auf vier Spuren zwischen Schaffhausen und Thayngen nicht weiter zu verfolgen.

Ausbau widerspricht verkehrs- und klimapolitischen Zielen

Dass der Autobahntunnel am Fäsenstaub in seiner heutigen Form an seiner Kapazitätsgrenze stösst, bestreite niemand, erklärt Fabian Bolli, Vorstandsmitglied der GLP Schaffhausen, Verfasser des Positionspapiers sowie studierter Raum- und Verkehrsplaner, die Position der GLP Schaffhausen. Auch die Bedenken des ASTRA, dass mit zunehmender Überlastung des Tunnels der Verkehr in der Stadt und insbesondere der Busverkehr beeinträchtigt werden könnten, seien berechtigt. Jedoch sei ein Umdenken angezeigt, denn die Verkehrswende in eine nachhaltige Mobilität erfordere einen wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel. Gerade im städtischen Umfeld und den dafür typischen Distanzen seien konkret der ÖV, Velo- und Fussverkehr vergleichsweise effizient und sollten eben darum nicht durch den Ausbau von Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr konkurrenziert werden. Genau dies aber tue das ASTRA mit dem geplanten Ausbau des Fäsenstaubtunnels und der A4, was den behördlichen Strategien und Konzepten, die eine Förderung und Bevorzugung von ÖV, Velo- und Fussverkehr verbindlich vorsehen, entgegenwirke. «Das Erreichen der verkehrspolitischen und damit untrennbar verbunden der Klimaziele, erfordert den unbedingten Willen, das Mobilitätsverhalten über alle Verkehrsträger hinweg zu steuern», so Bolli weiter. Das Projekt zum Ausbau des Fäsenstaubtunnels lasse diesen Willen deutlich vermissen.

Negative Auswirkungen für Verkehr in der Stadt

Das Positionspapier macht ebenso klar, dass insbesondere der Ausbau der A4 abseits des Tunnels im Nord-Osten eine reine Kapazitätssteigerung ist. «Dieser Ausbau bringt keine Entlastung für das bereits ausgelastete städtische Strassennetz, vor allem nicht für den Altstadtring», erklärt Fabian Bolli. Im Gegenteil. Mit der geplanten Reduktion des Autobahnanschlusses SH-Nord fördere der Ausbau der A4 die verkehrstechnische Belastung der Stadt und der anliegenden Quartiere.

Projekt ist überholt und eine Neubeurteilung zwingend notwendig

Ein weiterer Hinweis, dass das Projekt zum Ausbau des Fäsenstaubtunnels erneut zu beurteilen ist, sieht das Positionspapier der GLP Schaffhausen im geplanten Ausbau der A4 zwischen Schaffhausen und Herblingen. Dieser Ausbau sei, so Fabian Bolli, so ausgelegt, dass ein weiterer Ausbau von Herblingen nach Thayngen nahtlos daran angeschlossen werden könne. Diesem Vorhaben habe das ASTRA jedoch eine klare Absage erteilt, was die GLP Schaffhausen auch begrüsse. Entsprechend sei das Ausmass des Projekts nicht mehr aktuell und die Forderung der GLP Schaffhausen, das Ausmass des Projekts zu reduzieren und die Kapazitätserweiterungen auf ein Minimum zu begrenzen, nur konsequent.

Alternative Varianten sind vorhanden

Alternativen zum Projekt des ASTRA sind vorhanden. So hat die IG Fäsenstaub, ein Zusammenschluss von Quartiervereinen und Verbänden, bereits mehrere alternative Varianten vorgeschlagen, wie der Ausbau des Fäsenstaubtunnels ebenfalls umzusetzen wäre. «Die GLP Schaffhausen ist der Meinung, dass diese Varianten gerade im Vergleich zur aktuellen Variante des ASTRA vielversprechend sind», erklärt Fabian Bolli. Man halte es für möglich, dass die durch die IG Fäsenstaub entwickelten Varianten in der volkswirtschaftlichen Gesamtbetrachtung – also auch unter der Berücksichtigung der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt – ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen als die bisher verfolgte Variante. Dass das ASTRA nach wie vor an der eigenen Planung und damit an der Varianten des maximalen Ausbaus und Kapazitätssteigerung festhalte, sei für ihn und die GLP Schaffhausen Ausdruck falscher Gewichtung und einer unzeitgemässen Sichtweise auf die Kapazitätssteigerungen als einzige Lösung. Seit Jahrzehnten sei bekannt, dass höhere Kapazitäten keine Entlastung brächten, sondern vor allem zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führen würden: «Wer Strassen säht, wird Verkehr ernten», zitiert Fabian Bolli sinngemäss die in der Verkehrsplanung bekannte «Iron Law of Congestion» (Eisernes Gesetz des Staus). Was es stattdessen brauche ist eine Verlagerung des Verkehrs auf effizientere Verkehrsträger für den innerstädtischen Personenverkehr sowie eine zeitliche Umverteilung der Belastung über den Tagesverlauf.

Risiko internationale Transitroute und Einkaufstourismus

Neben der lokalen Mehrbelastung hat das Projekt auch eine internationale Bedeutung. So hat der Fäsenstaubtunnel eine Flaschenhalsfunktion im Transitkorridor des internationalen Durchgangsverkehrs. Die A4 sei nach der A2/A3 bei Basel bereits heute die zweitwichtigste Nord-Süd-Achse für den Güterverkehr auf der Strasse, erklärt Bolli. Durch weitere Ausbauprojekte im Züricher Weinland wird der Abschnitt Uhwiesen-Thayngen bald der einzige Abschnitt sein, der noch nicht vierspurig ausgebaut ist. Das Projekt am Fäsenstaub ist dafür einer der drei fehlenden Bausteine, neben dem Cholfirstunnel und dem Streckenabschnitt Herblingen-Thayngen. Bei durchgehend vier Fahrspuren würde der internationale Durchgangsverkehr allerdings massiv zunehmen sowie der Einkaufstourismus nach Deutschland potenziell gefördert, prophezeit Bolli. Dass dies spürbare negative Auswirkungen auf die Region Schaffhausen hätte sei selbsterklärend und eine durchgehende Vierspurigkeit daher ein ernstzunehmendes Risiko.

Interpellation wurde eingereicht

Nach dem deutlichen Ja der Mitgliederversammlung gilt es das Positionspapier in die Tat umzusetzen. Ein erster Schritt dazu wurde bereits getan: Noch im vergangenen Jahr reichte GLP-Nationalrätin Barbara Schaffner (ZH) auf Bestreben der GLP Schaffhausen und der IG Fäsenstaub eine Interpellation zum «Variantenentscheid Fäsenstaubtunnel» ein. Schaffner will darin vom ASTRA unter anderem wissen, warum trotz veränderten

Tatsachen am Variantenentscheid für den Ausbau des Fäsenstaubtunnels festgehalten werde. Die Gespräche mit der Bundeshausfraktion wird die GLP Schaffhausen weiterhin aufrechterhalten. Auf kantonaler und kommunaler Ebene plant die GLP Schaffhausen in den verschiedenen Parlamenten aktiv zu werden und ihre Positionen entsprechend einzubringen.

Anhang

- ▶ [Positionspapier - Projekt 2. Röhre Fäsenstaubtunnel A4](#)
- ▶ [Varianten IG-Fäsenstaub vom 23.11.2022](#)
- ▶ [22.4512 - Interpellation «Variantenentscheid Fäsenstaubtunnel»](#)

