

Schaffhausen, 25. Februar 2022

Stellungnahme der VCS-Sektion Schaffhausen zum Ausbauprojekt Nationalstrasse A4/2. Röhre Fäsenstaubtunnel

Vorbemerkung

Als VCS-Sektion sind wir hier in Schaffhausen natürlich überhaupt nicht begeistert von diesen Ausbauplänen. Bereits beim Bau des Galgenbucktunnels haben wir wiederholt darauf aufmerksam gemacht, dass es sich damit um ein Vorschussbauwerk für die Führung der A98 (Hochrheinautobahn, Basel-Waldshut-Konstanz und Raum Bodensee) durch den Kanton Schaffhausen handeln kann. Durch einen „Trick“ von unserem damaligen Volksvertreter im Nationalrat Gerold Bühler (FDP), wurde der Bau des Galgenbucktunnels flugs als Anschlussbauwerk zur A4 ins Nationalstrassen-netz aufgenommen und damit zur Bundessache, was die Einflussmöglichkeiten unsererseits auf Kantonebene auf Null reduzierte.

Ganz ähnlich ist es wiederum in Sachen Linienführung der A4 gelaufen. Ursprünglich verlief die Planung der Nationalstrasse 4 von Schaffhausen nach Bargaen und zur Grenze nach Deutschland und (geplant) weiter in Richtung Stuttgart. Im Kanton Schaffhausen wurde dafür, sozusagen im vorauseilenden Gehorsam, die Strecke Schaffhausen Bargaen zweispurig kreuzungsfrei als Autostrasse neu gebaut. In Bargaen wurde eine grosse Zollanlage zur Abfertigung des Schwerverkehr erstellt, die heute ziemlich nutzlos im ehemaligen Kulturland steht.

Fatale Fehlplanung

Nachdem vor ca. 60 Jahren die Bundesrepublik Deutschland in Absprache mit dem Land Baden-Württemberg die Linienführung der A81/E54 statt an die Grenze bei Bargaen nach Bietingen/Thayngen umplante und uns im Kanton Schaffhausen „so vor den Latz knallte“, erwies sich die Strassenplanung und der entsprechende Ausbau der N4 (heute A4) im Kanton Schaffhausen als krasse Fehlplanung.

Die Eidgenossenschaft und auch der Kanton Schaffhausen stellten sich in der Folge auf die neue Realität ein. Es wurde die Abnahme der Autobahn A81/E54 (damals noch E70 benannt) im Bereich Bietingen/Thayngen vierspurig geplant und sollte via Dörflingen und über eine neue Brücke über den Rhein durch das Naturschutzgebiet Schaaren und das Schlattertal nach Benken geführt werden, um im Zürcher Weinland an die bestehende Nationalstrasse A4 anzuschliessen.

Widerstand formierte sich schon 1973

Da es sich mit dem Naturschutzgebiet Schaaren auch für die Stadt Schaffhausen um ein sehr wichtiges und sehr beliebtes Naherholungsgebiet am Rhein handelt, formierte sich schon im Jahr 1973 in Form des Vereins Aktion Rhy¹ ein breiter Widerstand gegen eine solche Trassenführung.

Es wurden rasch über 9'000 Unterschriften für eine Petition „Zur Erhaltung der Rheinlandschaft“ gesammelt und den Kantonsbehörden überreicht. Da diese Aktion jedoch beim Kanton kaum eine Reaktion hervorrief, wurde eine kantonale Volksinitiative mit denselben Forderungen gestartet und mit über 5'000 Unterschriften (notwendig sind 1'000 Unterschriften) im August 1975 eingereicht.

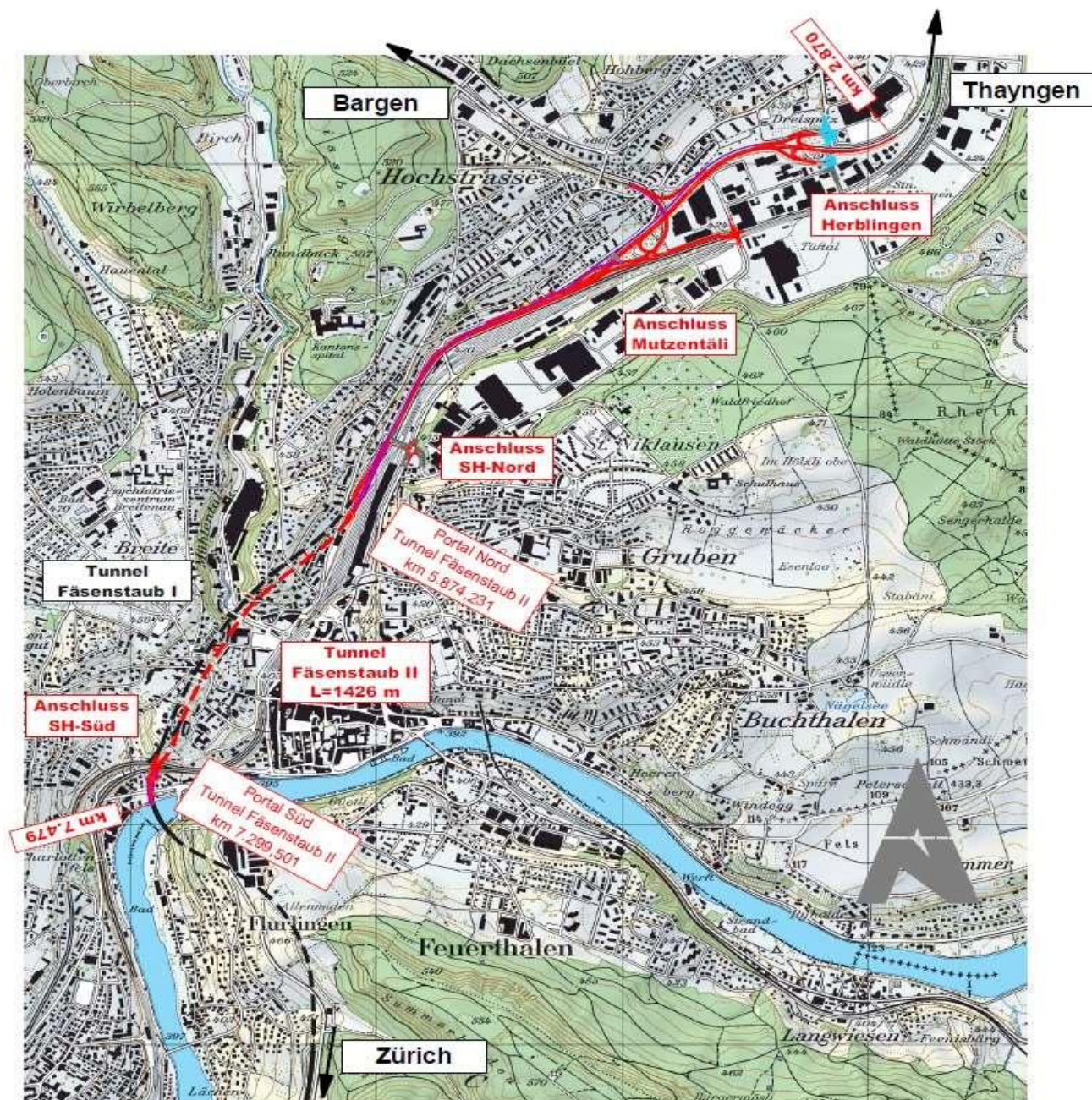
Der Kantonsrat stellte der Initiative einen Gegenvorschlag gegenüber, der vom Initiativkomitee angenommen und in der Volksabstimmung schliesslich mit einem Ja-Anteil von 76% gutgeheissen wurde. Die Kantonsregierung wurde dadurch verpflichtet, gegenüber der „Schaarenautobahn“ eine ablehnende Haltung einzunehmen, was sie auch tat.

Die Abnahme der Autobahn aus dem Norden wurde schliesslich mit einer Durchfahrt durch die Stadt Schaffhausen mit einer zusätzlichen Brücke über den Rhein im Bereich Mühlenen und zwei neuen Tunnels geplant und auch so gebaut. Zwischen Schaffhausen-Herblingen und dem Zollamt Thayngen-Bietingen verblieb damit mit der zweispurigen, teilweise bereits kreuzungsfrei ausgestalteten Hauptstrasse J15 auf Schaffhauser Boden eine Lücke im Nationalstrassennetz.

Erneut vorauseilender Gehorsam bei der kantonalen Strassenplanung

Vor wenigen Jahren hat nun der Kanton Schaffhausen erreicht, dass die Nationalstrassenführung A4 an Stelle von Schaffhausen-Bargen in Schaffhausen-Thayngen umgewidmet wurde. Damit wurde die Kantonsstrasse J15 zur Nationalstrasse deklariert und die erwähnte Nationalstrassenlücke geschlossen.

Die Nationalstrasse A4 soll damit durchgehend bis an die Landesgrenze in Thayngen/Bietingen verlaufen, ist allerdings, wie erwähnt, ab Schaffhausen-Herblingen bis zur Landesgrenze immer noch zweispurig. Mit der Aufklassierung der Hauptstrasse J15 zur Nationalstrasse A4 ist dem ASTRA die Möglichkeit geschaffen, in der Zukunft auch diesen letzten zweispurigen Abschnitt noch vierspurig zu planen und auszubauen. Der Baubeginn dafür wird nach Fertigstellung der 2. Röhre Fäsenstaub mit Sicherheit nicht lange auf sich warten lassen, oder sogar teilweise parallel dazu verlaufen.



Ausbauprojekt Nationalstrasse A4, 2. Röhre Fäsenstaubtunnel Stadtdurchfahrt Schaffhausen
 Quelle: Astra, Projektperimeter Engpassbeseitigung im Detail

Schleichender Ausbau des Zollamtes Thayngen

Diese gesamte Entwicklung erfolgte auf den in den letzten Jahrzehnten immer weiter vorangetriebenen schleichenden Ausbau der Zollanlage Thayngen-Bietingen und des dadurch stets zunehmenden Schwerverkehrs auf dieser Achse². Der Grenzübergang Thayngen-Bietingen ist dadurch nach Basel zum wichtigsten Grenzübergang zwischen Deutschland und der Schweiz geworden.

Wir stehen heute vor der Situation, dass hauptsächlich infolge dieser Zunahme des Schwerverkehrs die Stadtdurchfahrt der A4 zeitweise stark belastet ist.

Zudem sind die Einfahrten Schaffhausen Zentrum (Richtung Singen/Stuttgart) und Schaffhausen Nord (Richtung Winterthur/Zürich) verkehrstechnisch ungünstig ausgestaltet (zu kurz, unübersichtlich, gefährlich), was viele einheimische Autofahrerinnen und Autofahrer davon abhält, den Fäsenstaubtunnel für die lokale Durchfahrt zu nutzen, was wiederum zu einer stets steigenden Mehrbelastung des lokalen Strassennetzes durch Schleichverkehr durch die Stadt Schaffhausen führt. Mitverursacht wird dieses Verkehrsaufkommen durch die Lage mehrerer grosser Einkaufszentren im Bereich Schaffhausen-Herblingen.

Geringer Nutzen für den Lokalverkehr

Mit dem geplanten Bau einer zweiten Röhre des Fäsenstaubtunnels wird der Anschluss Schaffhausen Nord zum Halbanschluss, was den „Nutzen“ des Fäsenstaubtunnels für den Lokalverkehr nicht erhöhen dürfte.

Zudem muss dadurch in Zukunft der Lastwagenverkehr zum Kontrollzentrum im Areal Güterbahnhof auf Strassen durch Wohnquartiere verlegt und nach erfolgter Kontrolle für die Weiterfahrt in Richtung Zürich sogar via die Altstadt (Bachstrasse) und an zwei Schulhäusern vorbei zum Anschluss Schaffhausen Süd geführt werden.

Der jetzt geplante Bau einer zweiten Röhre Fäsenstaubtunnel folgt der seit Generationen ungebrochenen Doktrin des „quasi gottgegebenen“ Verkehrswachstums und des zu dessen Bewältigung „notwendigen“ Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur. Da es bei diesen Bauvorhaben immer um sehr viel Geld (und Gewinnmöglichkeiten für die Bauindustrie) geht, findet diese Verkehrsstrategie nach wie vor die begeisterte Unterstützung vor allem seitens der politisch bürgerlich orientierten Kräfte.

Allerdings muss angemerkt werden, dass das auch nach dem Ausbau des Fäsenstaubtunnels weiterhin 2-spurig verbleibende Teilstück von Schaffhausen-Herblingen bis an die Landesgrenze (vormals Hauptstrasse J15) mit Sicherheit schon in naher Zukunft zu einem weiteren „Nadelöhr“ erklärt werden wird. Damit ist absehbar, dass die Strassenbauorgie im Bereich der Stadt Schaffhausen in den nächsten 30 bis 50 Jahren noch nicht zu Ende gehen wird. Der Preis dafür wird ein weiter ansteigendes Verkehrsvolumen sowie die fortschreitende Umwandlung weiterer Stadtgebiete in eine Verkehrswüste sein.

Da unsere Gesellschaft noch immer nicht im postautomobilen Zeitalter angekommen ist und ein solcher Entwicklungsschub in naher Zukunft leider auch nicht wirklich ersichtlich ist, verbleibt für uns als VCS-Sektion Schaffhausen wohl weiterhin nur die Rolle eines Rufers in der Wüste.

Die sich abzeichnende Umstellung des MIV auf Elektrotraktion läuft nach unserer Ansicht ebenfalls in die falsche Richtung, da die Autoindustrie auch bei den Elektro-

fahrzeugen nach wie vor auf Tempo- und PS-Bolzerei setzt. Somit wird eine Chance auf eine positive Entwicklung auch auf diesem Gebiet vertan.

Wir werden natürlich weiterhin die Forderungen nach entsprechenden flankierenden Massnahmen auf dem lokalen Strassennetz in Form von grossflächigen T30-Zonen, mehr Platz für den Langsamverkehr usw. aufrecht erhalten. Anliegen, die wir seit Jahrzehnten mit partiellen Erfolgen unterstützen.

Für den Vorstand der VCS-Sektion Schaffhausen



Felix Schweizer, Vorstandsmitglied

¹ Siehe hier: [Geschichte – Aktion Rhy](#)

² Siehe dazu auch: [cfd238df-8b11-4cde-8874-1bc885c3b159 \(sh.ch\)](#)