

Stellungnahme der VCS-Sektion Schaffhausen zum Umweltverträglichkeitsbericht

## Ausbau A4 im Raum Schaffhausen/zweiter Fäsenstaubtunnel

### 1. Zur Variante Anschluss Mutzentäli via Ebnatstrasse beim Busdepot der VBSH

Im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) vom 07.11.2017 (Projektleitung Bundesamt für Strassen ASTRA)<sup>1</sup> ist eine Zufahrt zum geplanten Anschluss Mutzentäli ab der Ebnatstrasse nördlich der Bahnlinie bezüglich der Umweltverträglichkeit untersucht worden.



Abbildung: Ausschnitt «Übersichtsplan Projektgebiet N04 Schaffhausen Süd bis Herblingen», UVB S. 24

Die im UVB geprüfte Zufahrt zum Anschluss Mutzentäli verläuft nördlich des Bahntrasses ab dem Bereich der Verzweigung Ebnatstrasse/Ernst Homberger Strasse

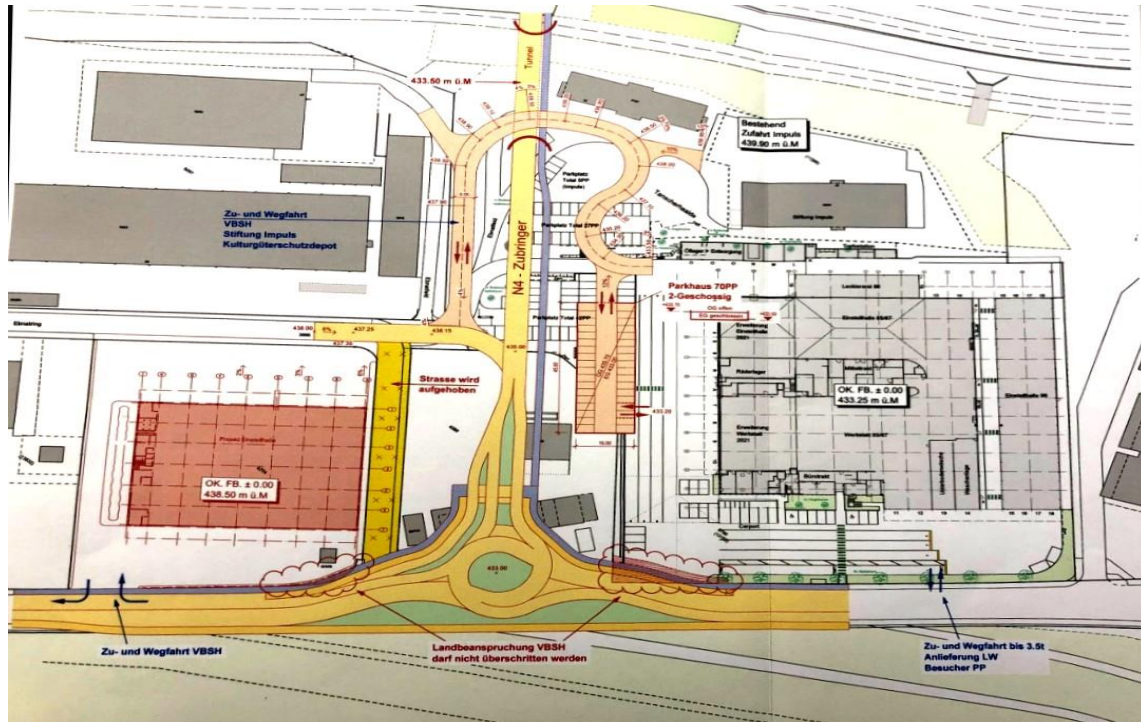
Zitat UVB Seite 99:

*«(...)Vom (Anschluss) Mutzentäli verläuft ein Ast des Untersuchungsperimeters entlang der Bahnlinie in der DB-Böschung bis zur Ebnatstrasse. Der andere Ast folgt der N04 bis zum Anschluss Herblingen.»*

Zitat UVB Seite 106:

*«Von der Verzweigung Mutzentäli zur Brücke Ebnatstrasse wird in der Böschung des Bahneinschnittes der DB eine neue Verbindungstrasse gebaut. (...)»*

Von der IG Fäsenstaub und der lokalen Presse wurde der Öffentlichkeit im Oktober 2022 jedoch eine ganz andere Variante der Zufahrt zum Anschluss Mutzentäli vorgestellt.

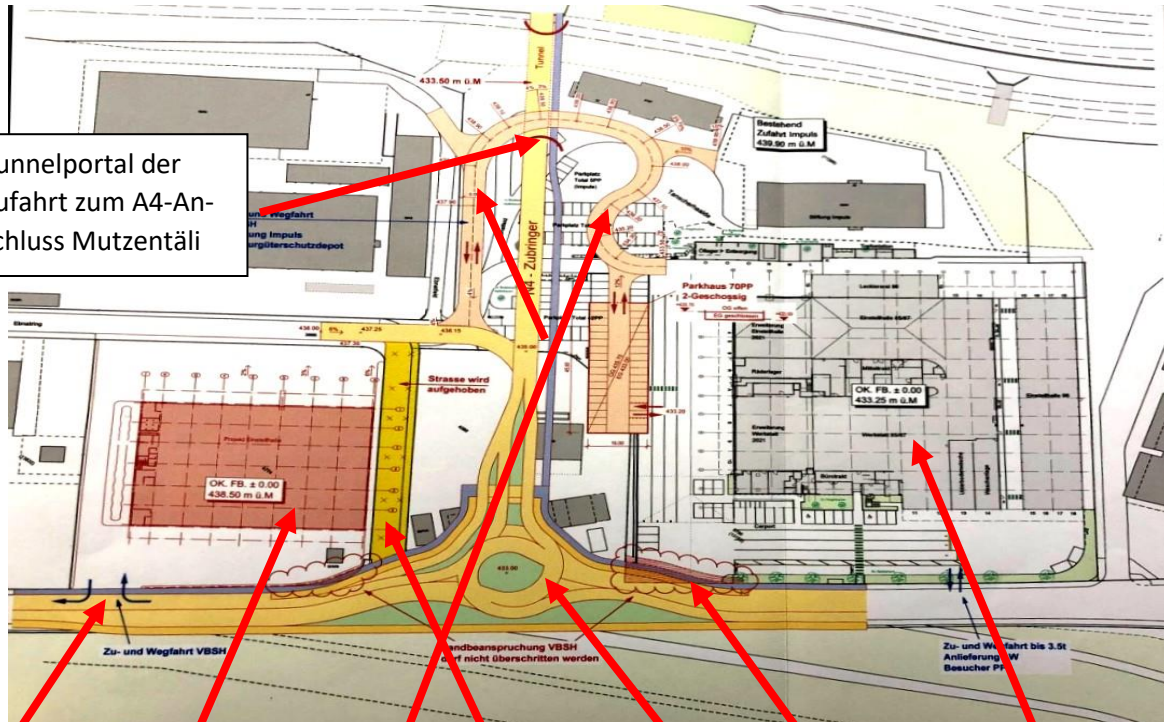


Quelle: IG Fäsenstaub, Schaffhausen [IG Fäsenstaub | Informationen für Anwohner der Stadttangente Schaffhausen \(ig-faesenstaub.ch\)](https://www.ig-faesenstaub.ch)

Gemäss dieser Darstellung soll an der Ebnatstrasse im Bereich Tanscherhalde, unmittelbar beim Busdepot der VBSH ein grosser Verkehrskreisel gebaut werden, samt direktem Zubringer zum Anschluss Mutzentäli. Die neue Zufahrt käme demnach zwischen die beiden Depotstandorte der Verkehrsbetriebe zu liegen, dies mit folgenden gravierenden Auswirkungen:

- Zwischen der geplanten zusätzlichen Einstellhalle und dem bestehenden Busdepot müsste eine neue Verbindung (Serpentine über das Tunnelportal) gebaut werden.
- Die Arbeitsabläufe zwischen Depot und Einstellhalle würden massiv erschwert, da die Fahrzeuge nach Waschen und Auftanken usw. zwischen den beiden Standorten hin und her bewegt werden müssen. Für das Depotpersonal ergeben sich lange Wege zwischen den beiden Standorten.
- Zukünftige weitere Entwicklungsmöglichkeiten des Depotareals würden verunmöglicht.
- Zur Überquerung des Bahntrasses der DB müsste eine neue zusätzlich Brücke gebaut werden.
- Die direkte Zufahrt zum bisherigen Depot der VBSH wäre nicht mehr möglich. Eine Zu- und Wegfahrt für alle Fahrzeugbewegungen via die neue «Serpentine» wäre betrieblich sehr nachteilig.

Dazu nachstehend unsere detaillierteren Kommentare zur vorstehend erwähnten Illustration:



Tunnelportal der Zufahrt zum A4-Anschluss Mutzentäli

Areal der geplanten zusätzlichen Einstellhalle der VBSH

neuer komplexer Verkehrskreisel an der Ebnatstrasse

bestehendes Depot der VBSH

neu zu bauende «Serpentine» mit erheblicher Höhendifferenz als Verbindung zwischen Einstellhalle und Depot

die heutige Zufahrt zum Ebnatring wird aufgehoben

Bereich der heutigen Depottzufahrt

Neu vorgesehene Zu- und Wegfahrt für alle Busse und Personalfahrzeuge der VBSH von und zur Ebnatstrasse. Sehr beengte Verkehrsverhältnisse, **absolut unhaltbar** für ein Depot des öffentlichen Verkehrs, wo grosszügige freie Verkehrsflächen für grosse Fahrzeuge eine zwingende Voraussetzung für effiziente Betriebsabläufe sind.

## Fazit

Eine solche Lösung der Zufahrt zu einem neuen A4-Anschluss Mutzentäli wird die Betriebsabläufe der Verkehrsbetriebe in unzumutbarer Weise beeinträchtigen. **Der Depotstandort der VBSH an der Tanscherhalde (Ebnetstrasse) wird damit gefährdet oder sogar in Frage gestellt.**

Zudem ist diese Variante im vorliegenden Umweltverträglichkeitsbericht vom 17.11.2017 nicht enthalten. Falls diese aus unserer Sicht absolut untaugliche und sogar schädliche Zufahrtsvariante zum Anschluss Mutzentäli tatsächlich realisiert werden soll, muss der Bericht zwingend überarbeitet/ergänzt werden.

## 2. Zur Änderung der Entlüftung des Fäsenstaubtunnels (beide Röhren)

Weiter fällt bei der Durchsicht des erwähnten UVB auf, dass mit dem vorliegenden Projekt offenbar die Be- und Entlüftung der Fäsenstaubtunnels geändert werden soll. Bislang wird der bestehende Fäsenstaubtunnel durch die Lüftungszentrale Mühental mit Abgausausstoss per Kamin hinauf auf die Breite entlüftet. Frische Zuluft wird durch die Tunnelportale zugeführt. Zusätzlich kommen bei Bedarf Stahlventilatoren in Richtung der Tunnelausgänge beidseitig zum Einsatz.

Neu soll offenbar die Lüftungszentrale Mühental abgebaut werden und die Be- und Entlüftung der beiden Tunnelröhren soll ausschliesslich mittels Strahlventilatoren an der Tunneldecke via die beiden Tunnelportale erfolgen.

Dazu nachstehend einige entsprechende Aussagen im Umweltverträglichkeitsbericht:

UVB Seite 47

*Generell werden sich durch das Projekt lufthygienische Emissionsveränderungen ergeben. (...) Die Tunnellüftung wird in beiden Tunnelröhren neu in Längsrichtung via Strahlventilatoren erfolgen. Es ist davon auszugehen, dass das Projekt lokal bedeutsame Emissionsveränderungen im Bereich der bestehenden oder neuen Tunnel- und Galerieportale bewirken wird.*

UVB Seite 94

*Da sich mit Planung der 2. Tunnelröhre Fäsenstaub sowohl der Perimeter um die offene Strecke erweitert als auch der Abluftstollen und Sicherheitsstollen mit dem vorliegenden Projekt zur Engpassbeseitigung weqfallen, muss der Kurzbericht gemäss StFV im Rahmen des Ausführungsprojektes aktualisiert werden.*

UVB Seite 114:

*ggf. (gegebenenfalls) Untersuchung hinsichtlich weitergehender Massnahmen zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung, insbesondere des Effektes der Betriebslüftung (FS I und II; Galerie Schönenberg).*

Daraus ergibt sich:

- Die Tunnellüftung soll inskünftig ausschliesslich durch die Tunnelportale im Bereich Mühlenen und Schönenberg erfolgen.
- Je nach Windlage werden demnach die gesamten im Tunnel anfallenden Abgase in den Bereichen Mühlenen oder Schönenberg ausgeblasen.
- Detaillierte Untersuchungen bezüglich der lufthygienischen Auswirkungen in diesen beiden Bereichen liegen bisher nicht vor.
- Insbesondere für das Fulachtal muss infolge der lokal im allgemeinen vorherrschenden Westwindlagen (Tunnelentlüftung mehrheitlich gegen Nordosten) mit einer erheblichen Verschlechterung der Luftqualität gerechnet werden. Besonders betroffen sind die beidseits des Fulachtales gelegenen Wohnlagen entlang der Strecke ab Tunnelportal Schönenberg bis zum Anschluss Mutzentäli.

### **Stellungnahme der VCS-Sektion Schaffhausen**

Auf die «Engpassbeseitigung» mittels des Baus einer zweiten Röhre des Fäsenstaubtunnels im Raum Stadt Schaffhausen muss verzichtet werden. Die Umweltverträglichkeit ist weder für den Ausbau des Anschlusses Mutzentäli, noch für die geänderte Tunnelentlüftung oder den zusätzlich entstehenden Schleichverkehr durch die südlich gelegenen Wohnquartiere gegeben bzw. genügend abgeklärt.

Stattdessen ist eine «Ertüchtigung» des bestehenden Fäsenstaubtunnels mittels eines Sicherheitsstollens zu prüfen und anzustreben (analog der sich derzeit im anschliessenden Kohlfirstunnel im Gang befindlichen Arbeiten).

Für den Stör-/Sanierungsfall ist die Vermeidung einer Verkehrsüberlastung auf dem städtischen Strassennetz durch entsprechende Dosierungseinrichtungen an den neuralgischen Zulaufstellen sicherzustellen. Wie das geht, kann z.B. an den Portalen des Gotthardtunnels beobachtet werden.

Die Zeiten des ungebremsen Verkehrswachstums sind nach bald einem Jahrhundert des Wildwuchses vorbei, auch die motorisierte Gesellschaft muss sich den systembedingten Einschränkungen anpassen.

Schaffhausen, 15. Februar 2023

VERKEHRS-CLUB DER SCHWEIZ  
Sektion Schaffhausen

Für den Vorstand:



Felix Schweizer, Vorstandsmitglied

<sup>1</sup>Siehe hier: [2017-GP-Faesenstaub-UVB\\_kl.pdf \(ig-faesenstaub.ch\)](#)