

Mediencommuniqué

Sperrfrist: Donnerstag, 10. Juni 2004, 10.00 Uhr

3 Seiten

Das Generelle Projekt für den Galgenbucktunnel liegt vor

Mit einem 1138 m langen Tunnel durch den Galgenbuck soll die Nationalstrasse A 4 neu in der Enge an das lokale Strassennetz angebunden werden. Dies sieht das Generelle Projekt für die «Umgestaltung des Anschlusses Schaffhausen Süd» – so die offizielle Bezeichnung – vor, das heute im Rahmen einer Medienorientierung präsentiert worden ist. Mit der Umgestaltung des Anschlusses Schaffhausen-Süd wird die A4 neu an einer optimalen Stelle an das regionale Strassennetz angebunden, was zu einer massiven Verkehrsentslastung in Neuhausen am Rheinfall führt und dem Klettgau einen verbesserten Zugang zur Nationalstrasse ermöglicht. Die Kosten für die Realisierung des Vorhabens belaufen sich gesamthaft auf 132 Millionen Franken. Zum heutigen Zeitpunkt kann davon ausgegangen werden, dass der Bund 78 Prozent dieser Kosten übernehmen wird. Damit würden dem Kanton Schaffhausen knapp 30 Millionen Franken verbleiben.

Die eidgenössischen Räte haben mit der Überweisung der Postulate Briner im Ständerat und Bühler im Nationalrat den Bundesrat beauftragt, zu prüfen, ob der Galgenbucktunnel über eine Umgestaltung des Anschlusses Schaffhausen Süd als Bestandteil der Nationalstrasse A4 realisiert werden könne. Die zur Prüfung erforderlichen Grundlagen sind über die Ausarbeitung eines Generellen Projekts bereitzustellen. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) erteilte deshalb mit Datum vom 20.12.2001 dem Kanton Schaffhausen einen entsprechenden Projektierungsauftrag. Nach knapp 2¹/₂-jähriger intensiver Arbeit der Ingenieure, Planer und Geologen liegt das Generelle Projekt nun vor. Zum ersten Mal in der jahrzehntelangen Diskussion zu diesem Bauwerk sind damit die Grundlagen vorhanden, auf deren Basis die Realisierung im Rahmen des Nationalstrassenbaus beurteilt und nach einer positiven Entscheidung des Bundesrates an die Hand genommen werden kann.



Kernelement des Generellen Projektes bildet der 1138 m lange Galgenbucktunnel. Mit diesem Tunnel kann die Gemeinde Neuhausen am Rheinfall vom Durchgangsverkehr massiv entlastet werden. Auf der Ortsdurchfahrt über die Achse Klettgauerstrasse - Schaffhauserstrasse liegt der durchschnittliche tägliche Verkehr heute bei über 25'000 Fahrzeugen pro Tag, das sind rund 1,5 mal soviel wie im Gotthardtunnel! Zudem bringt das Projekt der Region Klettgau die dringend erforderliche bessere Erschliessung und kann die Funktionsfähigkeit des Anschlusses Schaffhausen Süd langfristig sicherstellen. Durch die direkte Anbindung des Klettgaus und flankierenden Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz wird der Verkehr auf dem Nationalstrassenzubringer gebündelt und durch die Anschlüsse Engi und Bahntal mit dem übrigen Netz verbunden.

Der geplante Galgenbucktunnel weist eine Röhre auf und wird im Gegenverkehr mit je einer Fahrspur pro Richtung betrieben. Vor den Portalen sind in Ausfahrtsrichtung jeweils Vorsortierspuren angefügt, so dass der Tunnel in diesen Bereichen 3-spurig ausgebildet ist. Im Normalfall genügt eine passive, natürliche Längslüftung ohne Energiebedarf. Im Brandfall kommt zur Verhinderung der Rauchgasausbreitung im Tunnel eine lokale Rauchabsaugung über einen Kanal oberhalb der Zwischendecke zum Einsatz. Weitere wichtige Sicherheitselemente sind drei Notausgänge in den Viertelspunkten des Tunnels, gegenüberliegende Ausstellnischen in der Tunnelmitte (mit Wendemöglichkeit für PW) sowie eine Notbeleuchtung, SOS-Nischen und Hydranten. Die Notausgänge führen durch den mit Überdruck belüfteten Sicherheitsstollen beim Rosenbergschulhaus an die Oberfläche. Bei beiden Portalen des Haupttunnels ist je eine Elektrozentrale platziert. Der Tunnel weist vom Bahntal in Richtung Engi eine Steigung von 4,5 % auf, die für den Brandfall nötige Lüftungszentrale liegt beim Portal Engi (Hochpunkt).

Beim Anschluss Engi beginnt bzw. endet die Verbindungsstrecke zur Nationalstrasse und wird durch einen Kreisel an das bestehende Strassennetz angebunden. Der Anschluss ist gut an die bestehende Landschaft angepasst. Das Westportal des Galgenbucktunnels befindet sich in einer Absenkung unterhalb des bestehenden Hangfusses. Die darüber liegende Lüftungs- und Elektrozentrale deutet die Richtung der Tunnelachse an und bildet ein markantes, aber gut in den Hangverlauf integriertes Bauwerk.

Der Anschluss Bahntal beim Ostportal stellt die kreuzungsfreie Anbindung des Galgenbucktunnels an den bestehenden Anschluss Schaffhausen Süd der A 4 sicher und verknüpft die Verbindungsstrecke zur Nationalstrasse mit dem lokalen Strassennetz. Die wichtigsten Bauwerke sind die Brücke Charlottenfels (über die Schaffhauserstrasse) und die Brücke Schaffhauserstrasse (parallel zur bestehenden SBB-Brücke).



Die Struktur der Landschaft im Bahntal, die vom Schloss Charlottenfels und den beiden auf Dämmen liegenden Eisenbahnstrecken geprägt ist, wird übernommen und mit der terrassierten Strassenanlage zusätzlich betont und neu interpretiert. Der durch den markanten DB-Damm vorgegebene geschwungene Hangverlauf wird aufgenommen und mit den Terrassen in der Talflanke neu bis unterhalb des Schlosses fortgesetzt. Durch den deutlichen Höhenversatz zwischen dem Schloss Charlottenfels, dem Landgut Löwenstein und dem DB-Damm einerseits und dem Tunnelportal und der Strassenanlage im Talboden andererseits wird das Gesamtbild der Parkanlage Charlottenfels, welcher aus Sicht des Landschaftsschutzes eine hohe Bedeutung zukommt, kaum tangiert. Die Wirkung des Siedlungs-Trenngürtels Charlottenfels zwischen Schaffhausen und Neuhausen (gemäss kantonalem Richtplan) bleibt erhalten.

Die Gesamtkosten des vorliegenden Projektes betragen rund 132 Mio. Franken (inkl. MwSt.). Davon entfallen jeweils rund 20 Mio. auf Projekt / Bauleitung / Landerwerb, 4 Mio. auf den Anschluss Engi, 21 Mio. auf den Anschluss Bahntal und 75 Mio. auf den Tunnel. Zusätzlich sind rund 10 % oder 12 Mio. für Unvorhergesehenes eingerechnet (Preisbasis Oktober 2003). Zum heutigen Zeitpunkt kann davon ausgegangen werden, dass der Bund 78 Prozent der Kosten übernehmen wird. Für den Kanton Schaffhausen würden knapp 30 Millionen Franken verbleiben. Umgelegt auf die geschätzte Bauzeit von ca. 4-5 Jahren und einen Finanzierungszeitraum von ca. 6 Jahren ergibt dies rund 5 Millionen Franken pro Jahr.

Für Rückfragen

Kanton Schaffhausen, Tiefbauamt

Konrad Meyer, Kantonsingenieur

Peter Eberlin, Projektleiter

Rosengasse 8

8200 Schaffhausen

Tel. +41 52 632 73 03, e-mail: konrad.meyer@ktsh.ch

Tel. +41 52 632 73 05, e-mail: peter.eberlin@ktsh.ch

