

Presseinformation vom 12. Juni 2008

Planungsstudie zur Verbindung N4 - A81 und Netzbeschluss Nationalstrassen

## Engpassbeseitigung im Fäsenstaubtunnel

*Das Verkehrswachstum auf der Schaffhauser Stadttangente N4 wird in den nächsten Jahren vor allem im Bereich des Fäsenstaubtunnels zur Erreichung der Kapazitätsgrenze führen. Im Rahmen der Planungsstudie Verbindung N4 - A81 hat das Baudepartement des Kantons Schaffhausen eine Bestvariante zur Linienführung und Engpassbeseitigung vorgestellt. Gestützt darauf soll der Ausbau der Stadtdurchfahrt zwischen Schaffhausen Süd (Mühlönen) und Herblingen auf vier Spuren vorangetrieben werden.*

Das Baudepartement des Kantons Schaffhausen hat im November 2005 vom Bundesamt für Strassen ASTRA den Auftrag erhalten, die optimale Verbindung der schweizerischen N4 mit der deutschen A81 zu suchen. Dabei sollten verschiedene Varianten verglichen und die Zweckmässigkeit der Bestvariante nachgewiesen werden. Die überregionale Strassenplanung wurde in Abstimmung mit den Kantonen Thurgau, Zürich und dem Land Baden-Württemberg durchgeführt. Die im Februar dieses Jahres vorgestellte Verkehrszählung auf der bestehenden Stadttangente Schaffhausen und an den Zollstellen hat aufgezeigt, dass auf der Achse N4 - J15 ein starkes Verkehrswachstum zu verzeichnen ist, wobei der Abschnitt zwischen Schaffhausen Süd und Herblingen (Fäsenstaubtunnel) in den nächsten Jahren die Kapazitätsgrenze erreichen wird. Im Rahmen des Infrastrukturfonds stellt der Bund für die nächsten 20 Jahre 5,5 Milliarden CHF für die Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz zur Verfügung.

### Bestvariante Stadttangente zur Engpassbeseitigung im Fäsenstaubtunnel

Die aus dem Variantenspektrum ermittelte Bestvariante sieht – ausser beim Moorgebiet im Herblingertal – eine Linienführung entlang der heutigen Trasse A4 - J15 vor. Die Bereiche Nord (Herblingen-Thayngen) und Rheinübergang/Cholfirst werden in nächster Zukunft noch nicht an ihre Kapazitätsgrenze gelangen. Dringend ist jedoch der Ausbau der Stadtdurchfahrt in Schaffhausen. Hier schlägt der Kanton einerseits den Ausbau der Strecke Schaffhausen-Süd bis Herblingen auf 2 x 2 Spuren und andererseits Optimierungen im Anschlussbereich Schaffhausen Süd vor. Der Ausbau der genannten Strecke inkl. des Baus des Fäsenstaubtunnels II und dem Ausbau der Galerie Schönenberg soll im Bereich der heutigen Linienführung erfolgen. Davon nicht betroffen ist der Rhein, da der Ausbau erst auf Schaffhauser Gebiet erfolgen soll. Das ca.

450 Mio. CHF teure Strassenprojekt löst auf der einen Seite das Kapazitätsproblem der Stadtdurchfahrt und das Sicherheitsproblem in den Tunnels bzw. der Tunneleinfahrten, hat aber auch eine spürbare Entlastung der Bachstrasse und Entspannungen im ganzen städtischen Netz zur Folge. Ziel des Ausbaus ist die Aufnahme der Stadtdurchfahrt in die Programmbotschaft „Engpassbeseitigung Nationalstrassen“, welche anfangs 2010 dem eidgenössischen Parlament unterbreitet werden soll.

### **Öffentlicher Verkehr mit Agglomerationsprogramm fördern**

Neben den Varianten für den Individualverkehr wurden auch verschiedene Varianten zur Lösung des Verkehrsproblems mittels Ausbau des öffentlichen Verkehrs geprüft. Hauptaugenmerk beim Bahnverkehr lag dabei auf der Stärkung des Regionalverkehrs und des Fernverkehrs, insbesondere der Verdichtung des Angebots zum Halbstundentakt in den ländlichen Gebieten und zum Viertelstundentakt in den dichter besiedelten Gebieten. Die Wirkung einer optimierten ÖV-Variante auf dem Nationalstrassennetz ist aber mit einer Entlastung des Strassenverkehrs um weniger als 5% zu klein, um auf einen Ausbau der Nationalstrasse verzichten zu können. Ausserhalb des Nationalstrassennetzes können aber mit einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs beachtliche Nachfragesteigerungen erzielt werden. Deshalb soll der Ausbau des ÖV im Rahmen des Agglomerationsprogrammes vorangetrieben werden, insbesondere da die beabsichtigten Massnahmen auf dem Nationalstrassennetz erst nach 2020 in Betrieb genommen werden können.

### **Netzbeschluss des Bundes in der Region Schaffhausen**

Daneben wird auf Bundesebene im Moment auf Basis des Sachplans Verkehr ein neuer Netzbeschluss vorbereitet, mit dessen Inkraftsetzung 2010 zu rechnen ist. Die Region Schaffhausen ist voraussichtlich auf zwei Strecken von dieser Anpassung betroffen. Einerseits soll die J15 zwischen Schaffhausen-Herblingen und dem Zoll in Thayngen aufklassiert werden, was den Übergang der Strasse und sämtlicher Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten vom Kanton in Bundeshoheit mit sich bringt. Auf der anderen Seite wird die bestehende N4 zwischen Schaffhausen-Schweizersbild und dem Zoll in Barga abklassiert. Neu wird diese Strecke als Kantonsstrasse H4 zum Ergänzungsnetz zugeordnet. Geplant ist in Folge ein neuer Halbanschluss bei Merishausen sowie die Umgestaltung der alten Kantonsstrasse für den landwirtschaftlichen und den Langsamverkehr.

Da gemäss Kantonsverfassung die Stimmberechtigten über Stellungnahmen entscheiden, wird das Schaffhauser Stimmvolk voraussichtlich am 30. November dieses Jahres über die Aufnahme der J15 ins Nationalstrassennetz abstimmen. Zurzeit wird eine Vorlage für den Kantonsrat vorbereitet.



**12. Juni 2008**

**Medienorientierung über**

- **Engpassbeseitigung  
Verbindung Planungsstudie N4 – A81**
- **Netzbeschluss Nationalstrassen**

# Agenda



- 1. Ausgangslage**
- 2. Engpassbeseitigung**
- 3. Planungsstudie Verbindung N 4 - A 81**
- 4. Netzbeschluss Nationalstrassen: Bedeutung für Kanton SH**
- 5. Fragen/Diskussion**

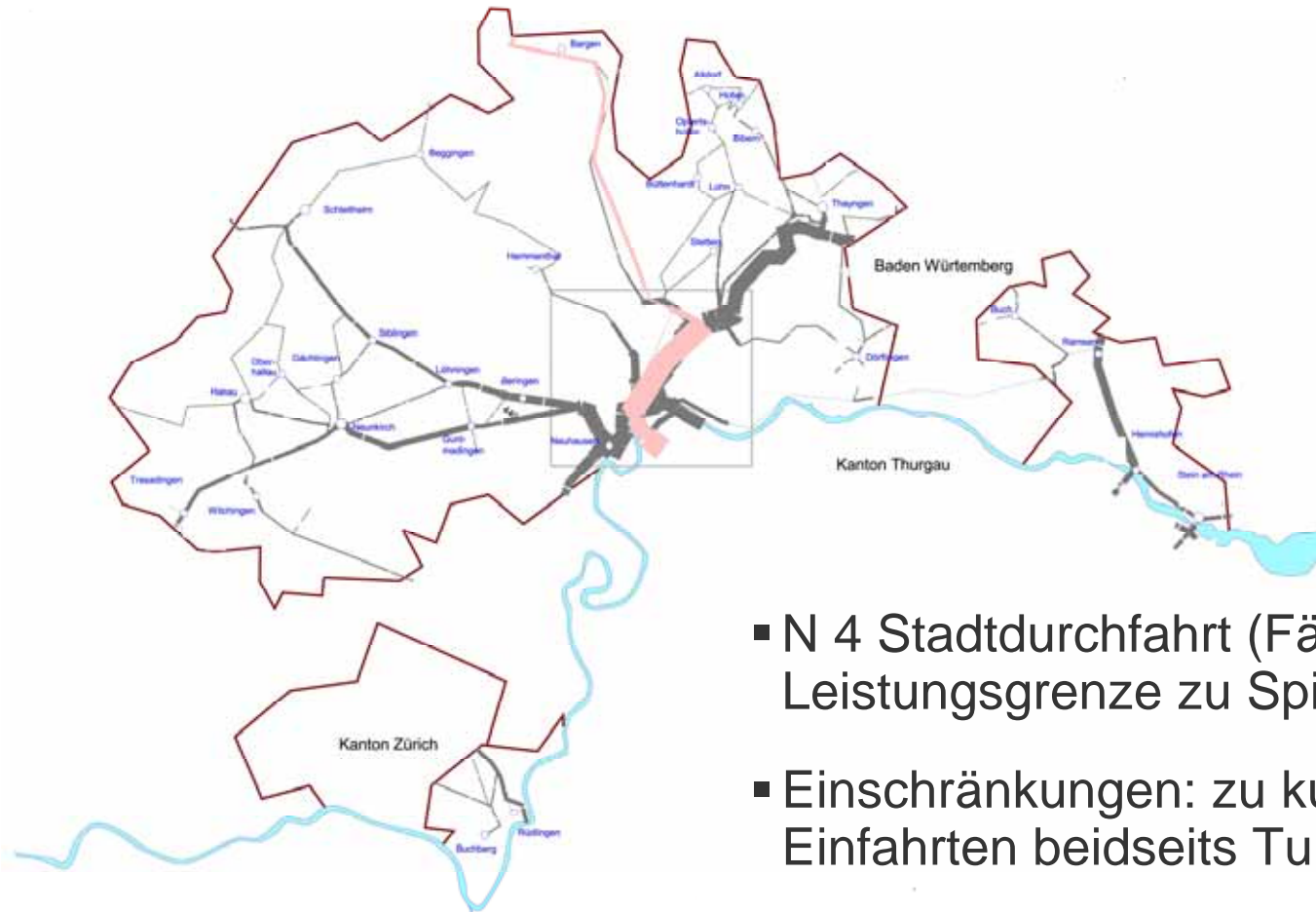
# 1. Ausgangslage



## Engpassbeseitigung

- Beseitigung von Engpässen auf dem Nationalstrassennetz
- Infrastrukturfonds des Bundes: 5.5 Mia. CHF
- Zeitrahmen: 20 Jahre

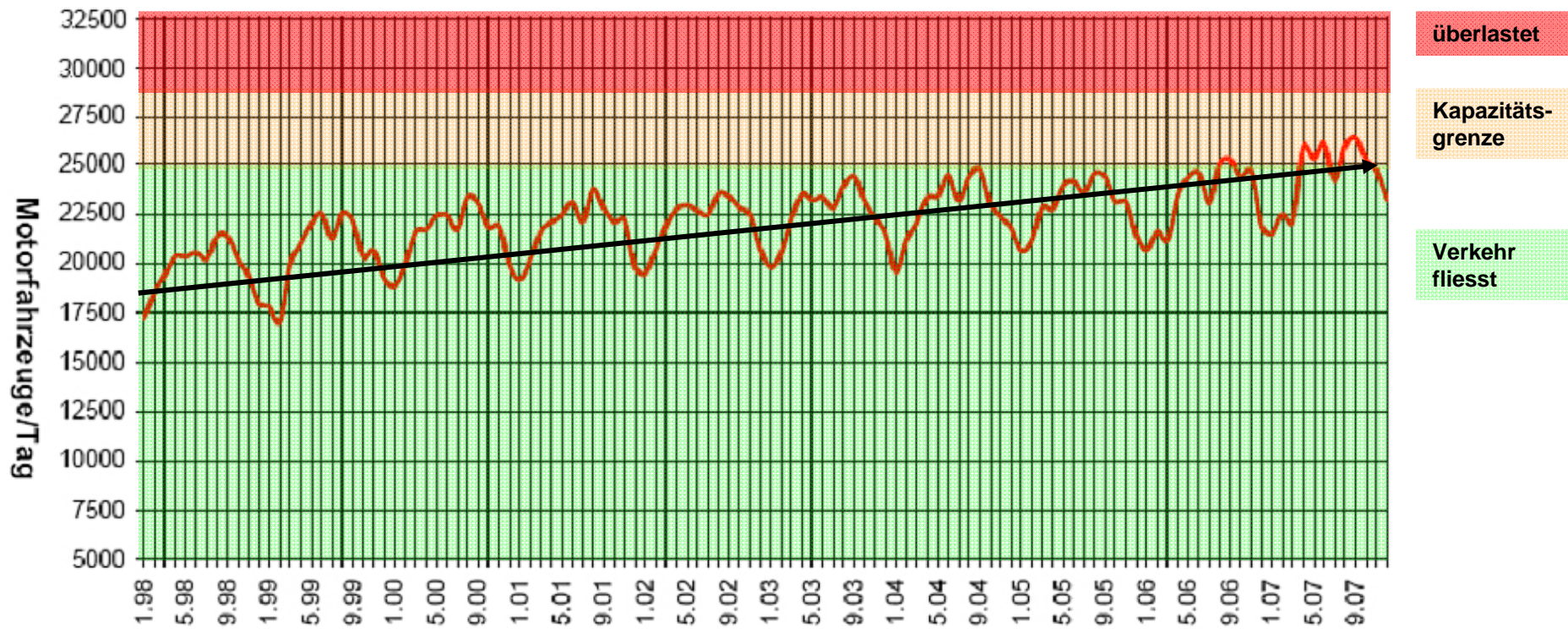
## 2. Engpass Fäsenstaubtunnel



- N 4 Stadtdurchfahrt (Fäsenstaubtunnel) → Leistungsgrenze zu Spitzenstunden erreicht
- Einschränkungen: zu kurze Einfahrten beidseits Tunnel



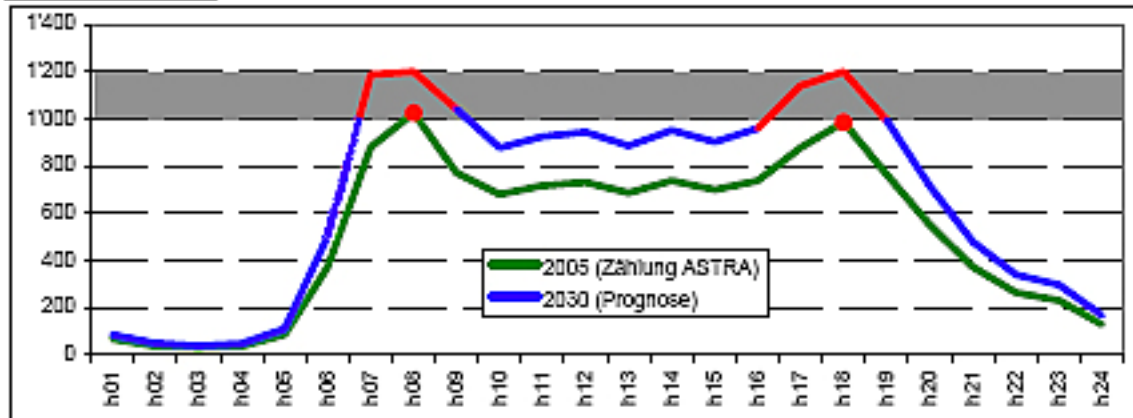
# 2. Verkehrsentwicklung Fäsenstaubtunnel



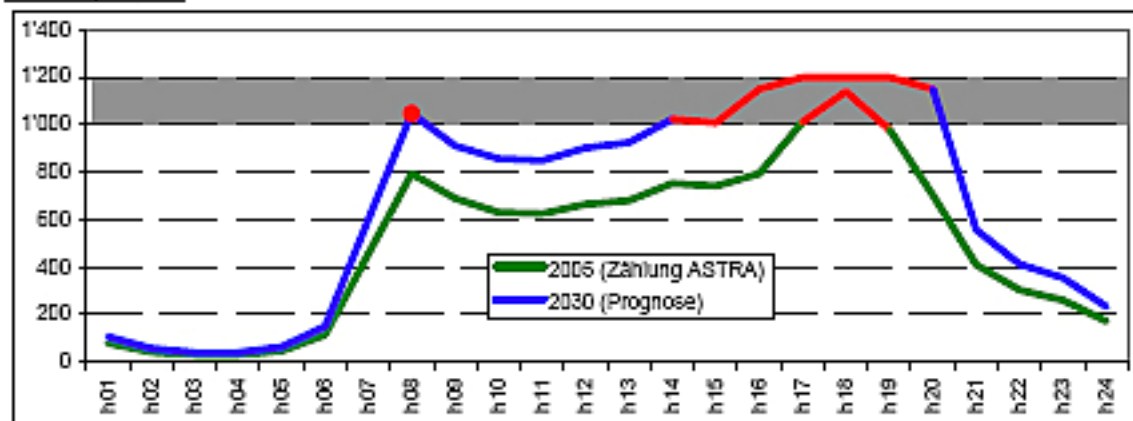
# 2. Verkehrsentwicklung Fäsenstaubtunnel



Richtung Winterthur



Richtung Norden



Kapazitätsgrenze bei 1000 – 1200 Fz/h pro Richtung



## 2. Alternative «nichts tun»



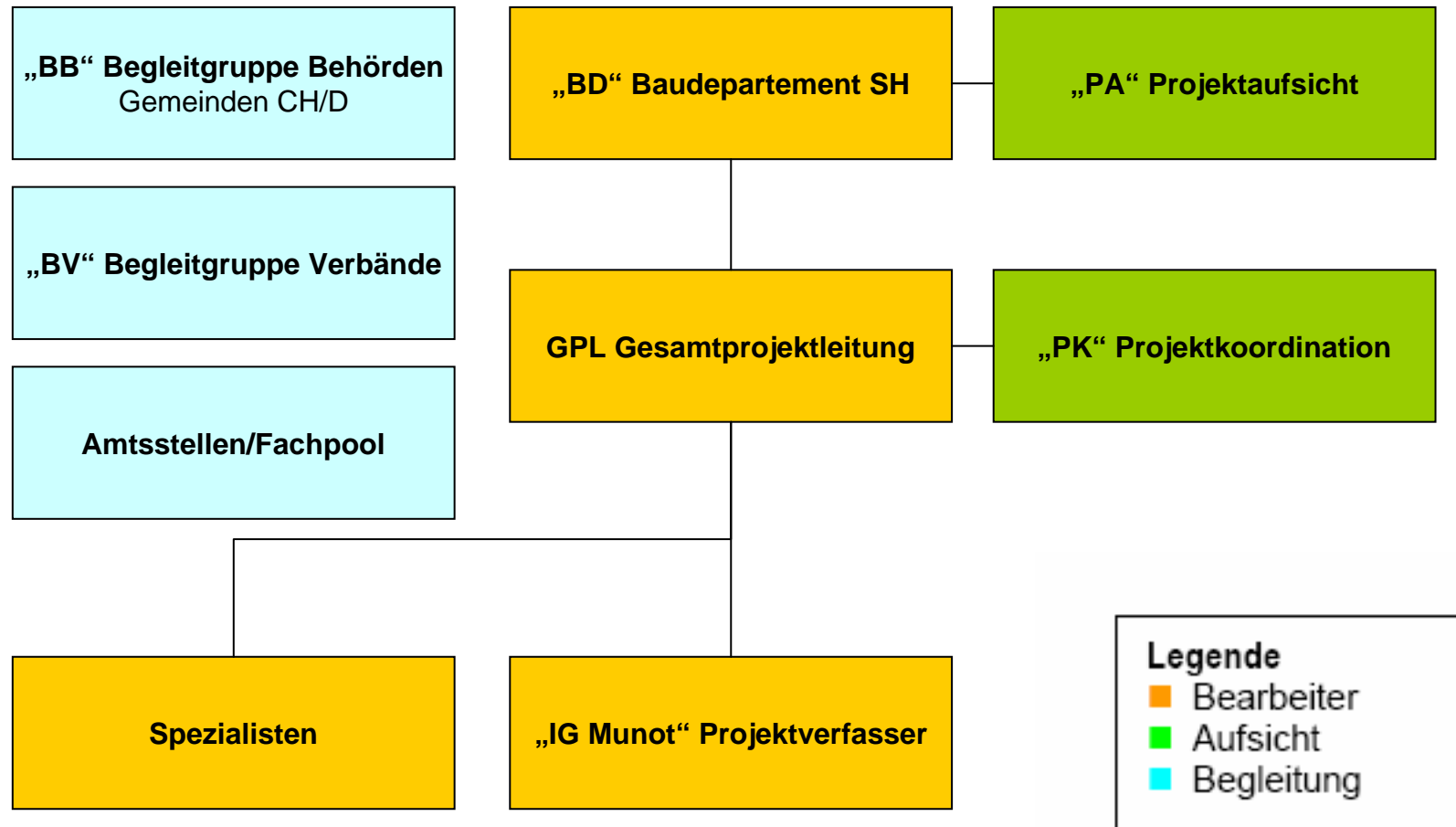
**Prognose in ca. 20 Jahren:**

### **Tägliche Überlastung Fäsenstaubtunnel**

- Ausweitung Spitzenbelastungsstunden
- Behinderung öffentlicher Verkehr durch Ausweichverkehr
- Sinkende Lebensqualität / Standortattraktivität
- Bei Unfällen und Tunnelsanierungen: Verkehrsführung durch Stadt
- Steigende Unfallgefahr

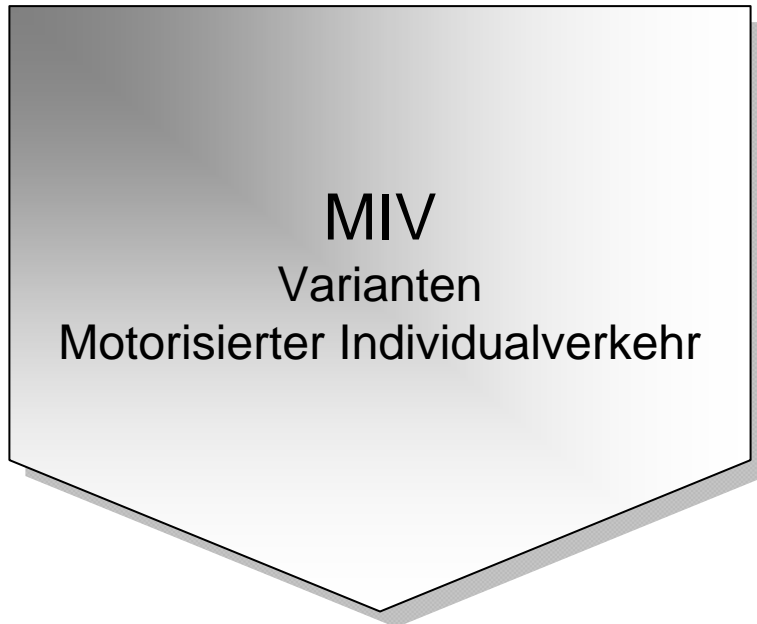
# 3. Planungsstudie Verbindung N4 – A81

## Projektorganisation

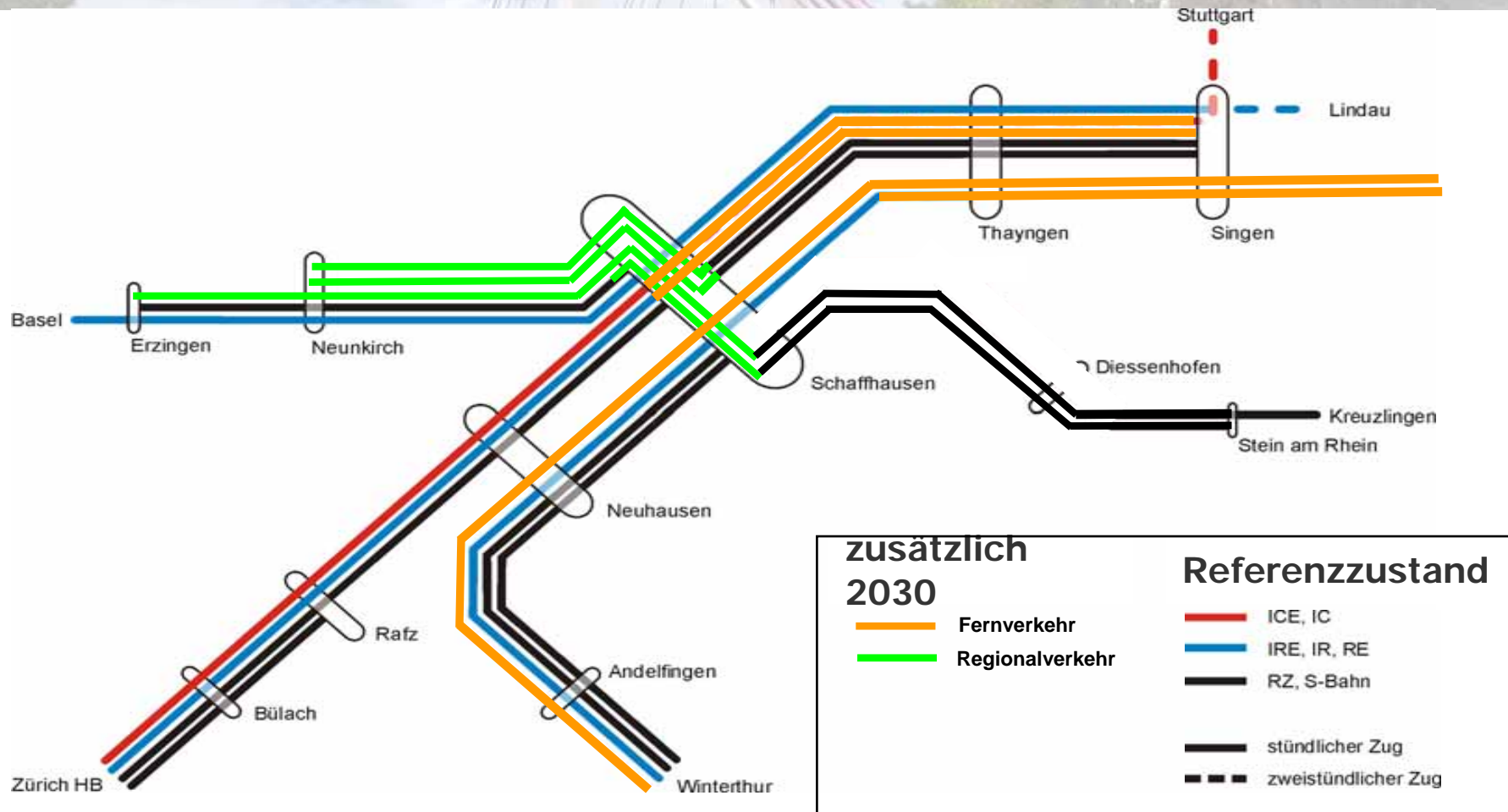


# 3. Planungsstudie Verbindung N4 – A81

## MIV und ÖV Varianten



# 3. Planungsstudie Verbindung N4 – A81 ÖV-Variante 1: Stärkung Fernverkehr

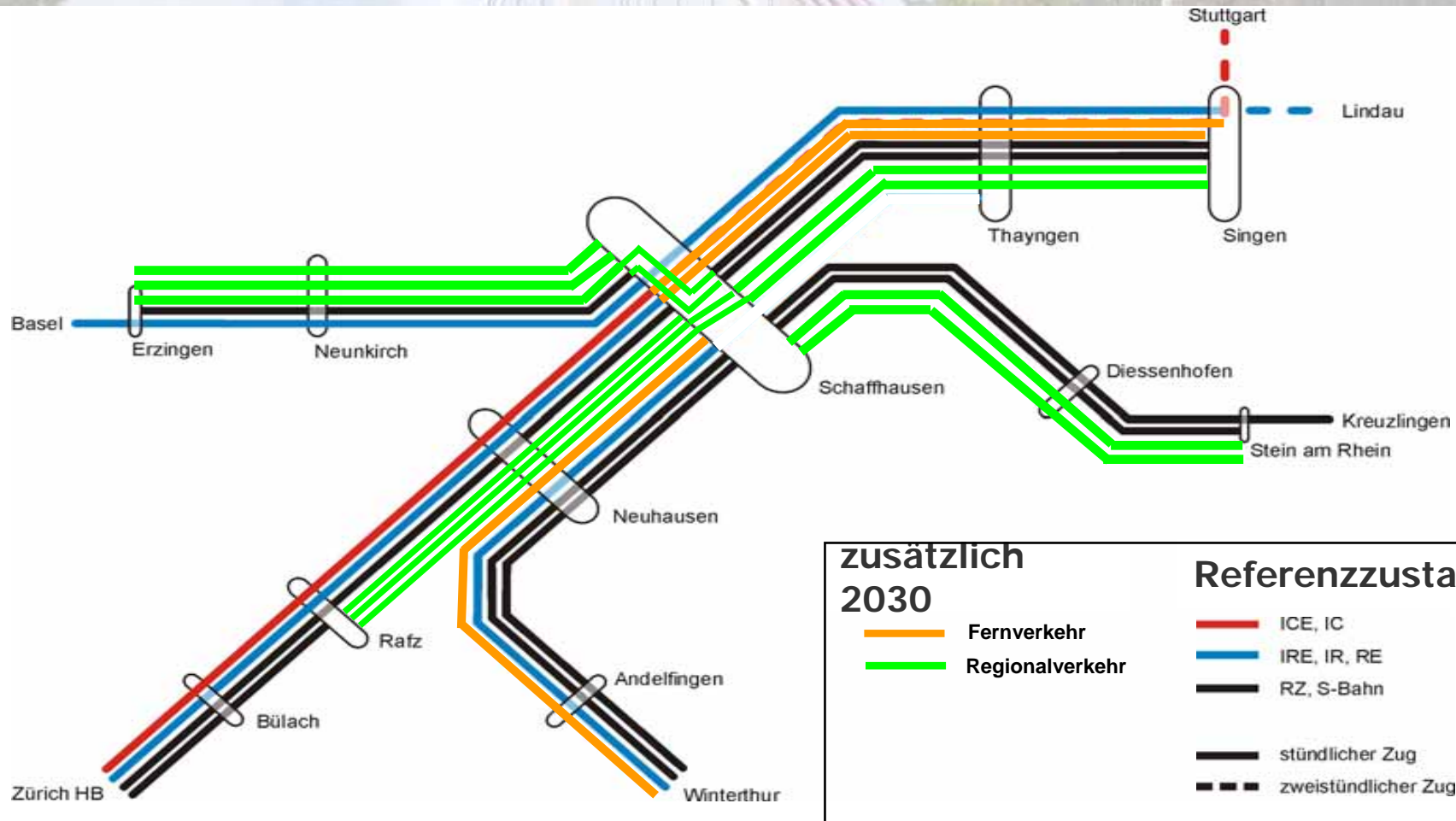


¼-Std.-Takt Fernverkehr Schaffhausen – Singen bestehend aus: ½-Std.-Takt Fernverkehr ZH – SH und ½-Std.-Takt Verlängerung S16 bis nach Kreuzlingen

Regionalverkehr ½-Std.-Takt bzw. ¼-Std.-Takt im Klettgau



# 3. Planungsstudie Verbindung N4 - A81 ÖV-Variante 2: Stärkung Nahverkehr

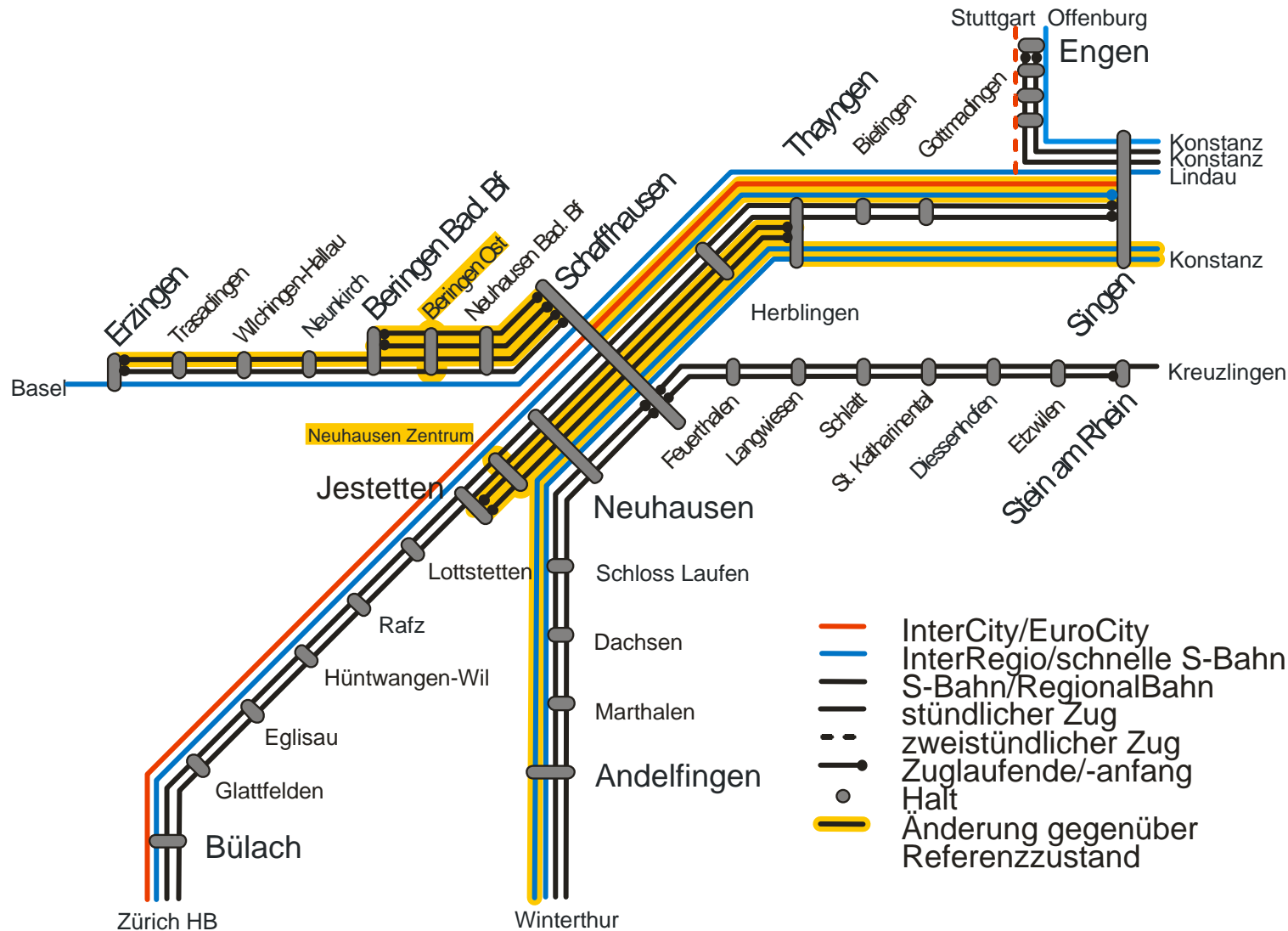


Regionalverkehr ¼-Std.-Takt

Fernverkehr ½-Std.-Takt Verbindung von Zürich nach Singen und ½-h-Takt S16 bis SH

# 3. Planungsstudie Verbindung N4 - A81

## ÖV-Variante 3: Nachfrageoptimiert 2030



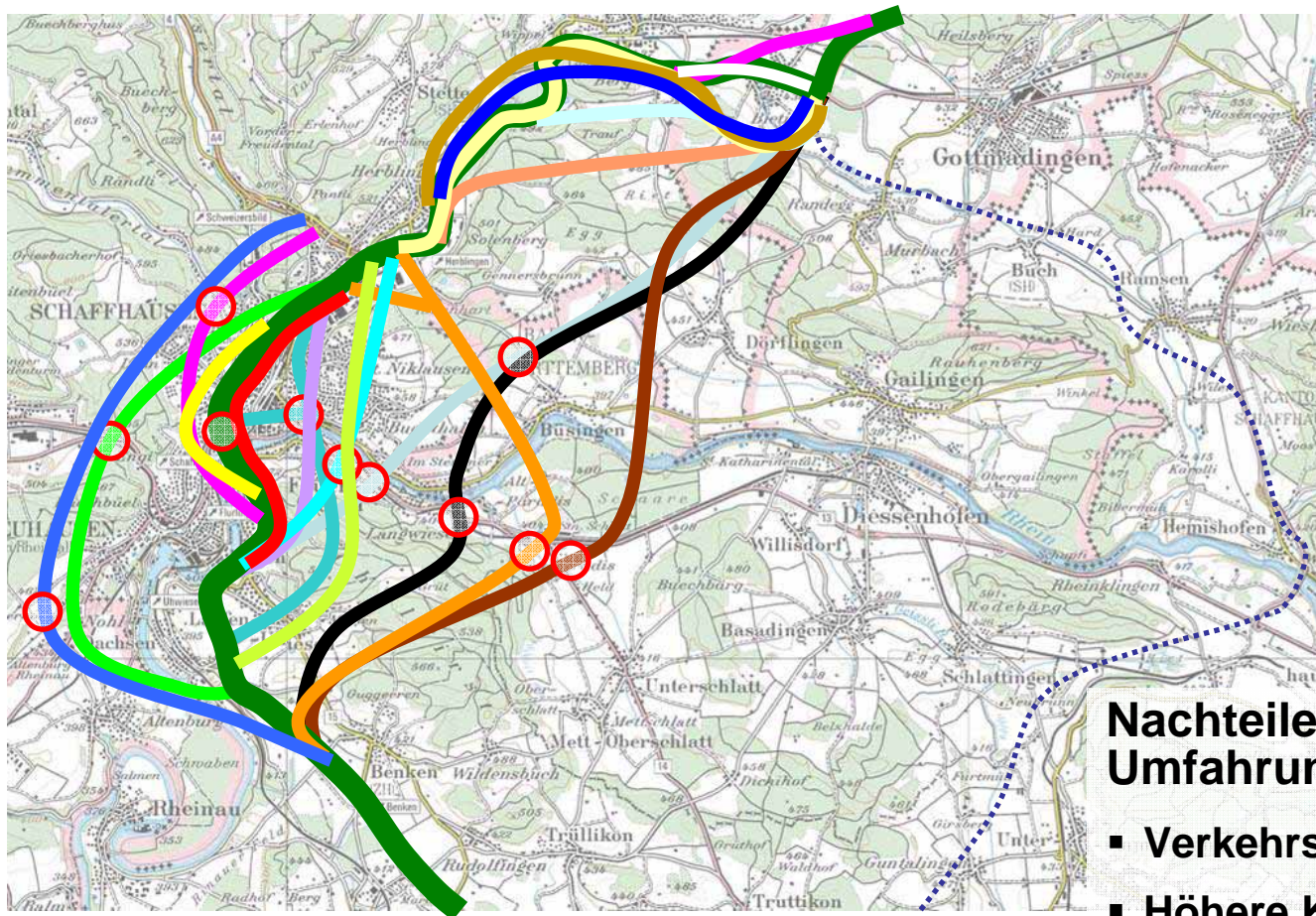
### 3. Planungsstudie Verbindung N4 – A81 Wirkung und Fazit ÖV



- Nachfrageoptimierte ÖV-Variante mit beachtlicher Nachfragesteigerung:  
Achse Singen – Schaffhausen – Bülach: 30 – 40%
  - Nachfragesteigerung ca. hälftig aus neuem und verlagertem Verkehr
  - Entlastung Strassenverkehr durch ÖV max. 5% auf der Achse A4 - J15  
(Nationalstrassennetz)
- **Die im Verkehrsmodell nachgewiesenen Nachfragewirkungen sind zu gering, um das National-Strassennetz auf der Nord-Süd-Achse längerfristig wirksam zu entlasten.**



# 3. Planungsstudie Verbindung N4 – A81 Variantenspektrum Strasse



## Nachteile Umfahrungsvarianten:

- Verkehrsnutzung schlechter
- Höhere Kosten



# 3. Planungsstudie Verbindung N4 – A81

## Hauptkriterien

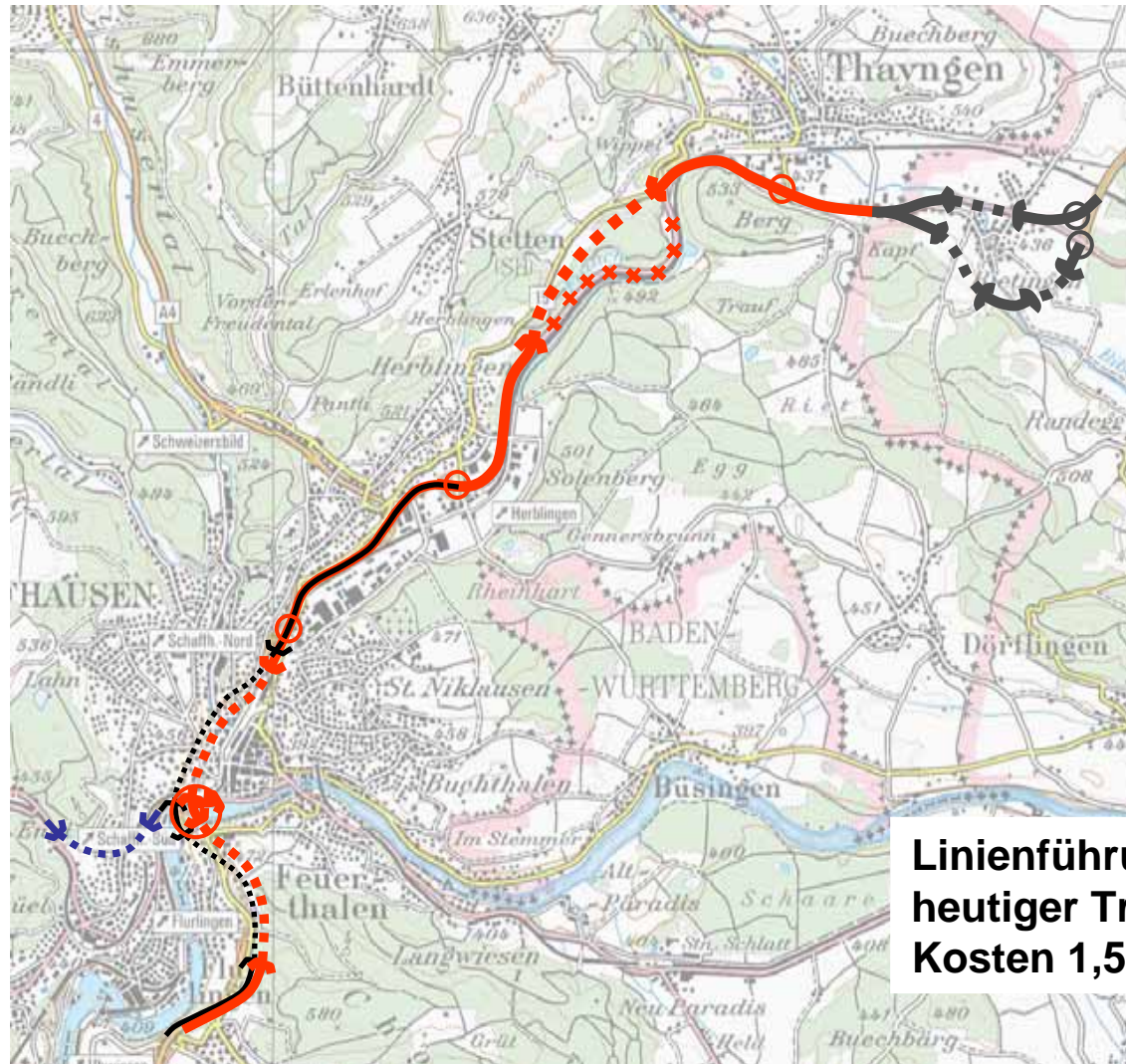


### Variante muss folgende Kriterien erfüllen:

- Steigerung Nutzen Verkehrsteilnehmer
- Verbesserung Verkehrssicherheit
- Minimierung Investitions- und Betriebskosten
- Sicherstellung Realisierbarkeit
- Verminderung Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch
- Aufwertung Siedlungsgebiete
- Förderung Wirtschaftsentwicklung

# 3. Planungsstudie Verbindung N4 – A81

## Bestvariante Verbindung N4 – A81

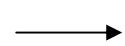


**Linienführung entlang  
heutiger Trasse A4 – J15  
Kosten 1,5 Mia. CHF**

# 3. Planungsstudie Verbindung N4 – A81 Realisierungsvorschlag

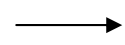


## Bewertung:



### Stadt Schaffhausen (Engpass):

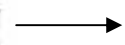
- Ausbau 2 x 2 Spuren Schaffhausen-Süd - Herblingen
- Anschlussgestaltung SH Süd



### Rheinübergang / Cholfirst:

Bereits „halbe Lösung“ mit Miniautobahn

→ kein Handlungsbedarf



### Nord Herblingen-Thayngen

Kapazitätsgrenze nicht erreicht (DTV Zoll: 13'000 Fz)

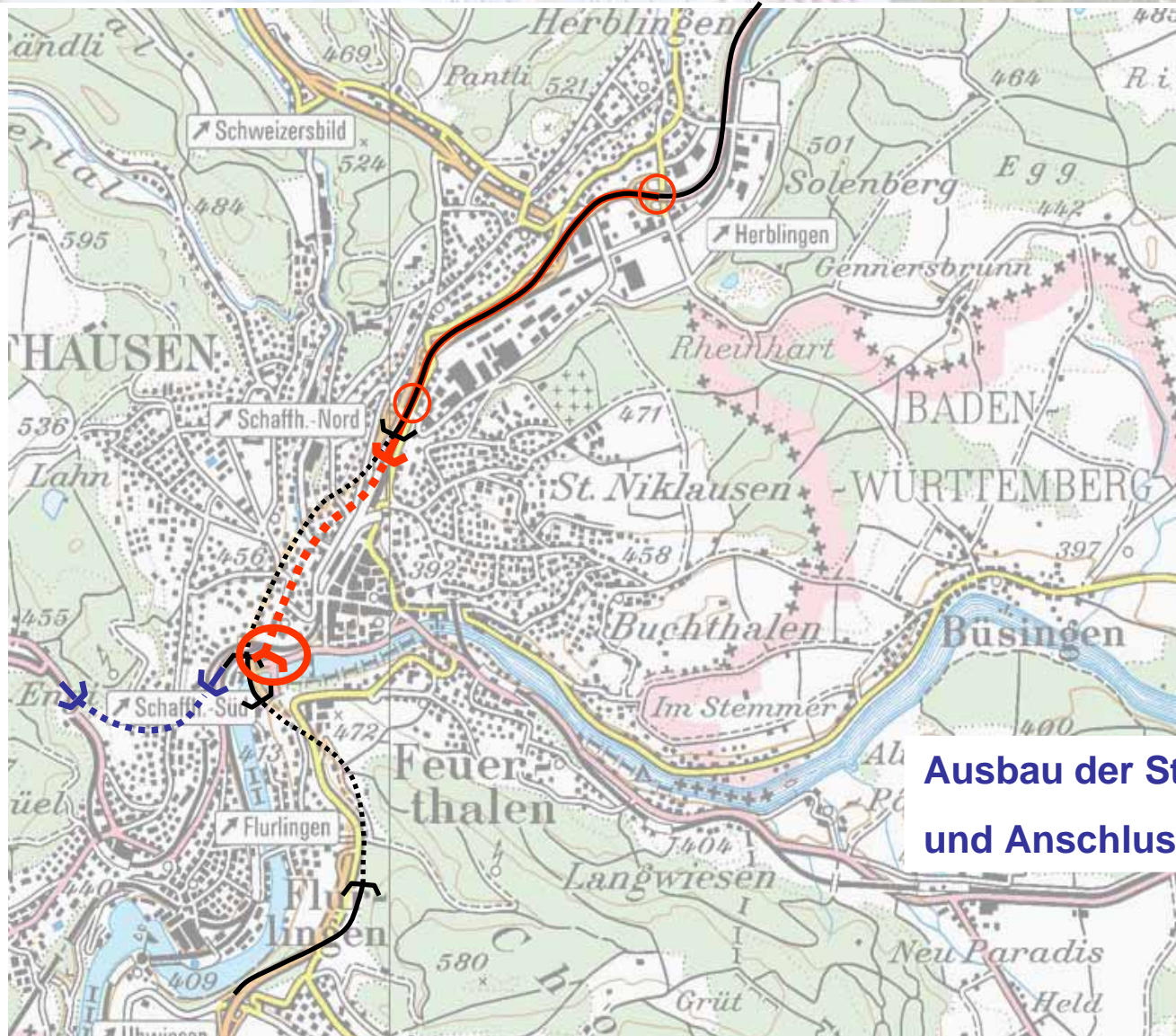
Lücke Deutschland bleibt

→ kein Handlungsbedarf





### 3. Planungsstudie Verbindung N4 – A81 Bestvariante Stadtdurchfahrt Schaffhausen



**Ausbau der Stadtdurchfahrt  
und Anschluss SH Süd**



# 3. Planungsstudie Verbindung N 4 – A 81

## Schlussfolgerungen



### **Bauten:**

2 x 2 Fahrstreifen Schaffhausen Süd - Herblingen

Fäsenstaubtunnel II, Ausbau Galerie Schönenberg, Anschlüsse

### **Kosten/Finanzierung:**

ca. 450 Mio. CHF / Engpassbeseitigung Nationalstrassen

### **Wirkung:**

- Lösung Kapazitätsproblem Stadtdurchfahrt
- Erhöhung Sicherheit Tunnels und Anschlüsse
- Bündelung Verkehr auf Nationalstrasse
- Entlastung Bachstrasse / Entspannung im städtischen Netz
- Aufwärtskompatible Lösung für späteren Ausbau

## 4. Entwurf Neuer Netzbeschluss Nationalstrassen im Kanton SH



### **Änderung Netzbeschluss Nationalstrassen durch den Bund**

- Aufgrund Sachplan Verkehr
- Anpassung an die heutigen und künftigen Anforderungen
- Definition von Verbindungen mit Zuständigkeiten

## 4. Entwurf Neuer Netzbeschluss Nationalstrassen im Kanton SH



### J15 nach Thayngen

- voraussichtliche Aufklassierung J15 SH Herblingen – Zoll Thayngen zur Nationalstrasse
- Bau, Betrieb, Unterhalt ab 2010 oder 2011 durch Bund
- Keine Änderung des Ausbaustandards

### A4 nach Bargaen

- voraussichtliche Abklassierung A4 Schaffhausen - Zoll Bargaen
- Planung Halbanschluss Merishausen
- Umgestaltung bisherige Kantonsstrasse H4 für den landwirtschaftlichen u. Langsamverkehr

## 4. Entwurf Neuer Netzbeschluss Verfahren



Kantonsverfassung Art. 32 g:

**„Die Stimmberechtigten entscheiden obligatorisch über die Stellungnahme des Kantons Schaffhausen zuhanden des Bundes über die Aufnahme von neuen Nationalstrassen ins Nationalstrassennetz“**

Vernehmlassung Bund neuer Netzbeschluss      ab Juni/Juli 2008

Fahrplan Vorlage Kanton:

- Vorlage an Kantonsrat      Juni/Juli 2008
- Beratung Kantonsrat      September 2008
- Volksabstimmung      30. November 2008



## 5. Fazit



### **Kanton:**

- Gute Verkehrsverbindungen (wichtig für Wirtschaftswachstum)
- Keine Benachteiligung gegenüber anderen Regionen
- Kein Interesse zusätzlicher Transitverkehr

### **Bund:**

- Beschränkte finanzielle Mittel zwingen zur Auswahl

### *Fazit:*

- *Ausbau Stadtdurchfahrt inkl. Anschlussgestaltung SH Süd (nach 2020)*
- *Förderung öV gemäss Agglomerationsprogramm (1. Etappe bis 2014)*
- *Umgestaltung A4/H4 Schaffhausen – Zoll Barga (bis 2012)*
- *Galgenbucktunnel (bis 2014)*



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Gerne beantworten wir Ihre Fragen!