

Protokoll vom 20. September 2005

**Kleine Anfrage 24/2005
betreffend "Ostumfahrung" der Stadt Schaffhausen**

In einer Kleinen Anfrage vom 1. Juli 2005 stellt Kantonsrat Gerold Meier-Eisenegger verschiedene Fragen zur Planung und Variantenprüfung im Zusammenhang mit der überregionalen Strassenverbindung im Raum Schaffhausen auf der Nord-Südachse (Verbindung A4 - A81).

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

1. Wie bereits in der Antwort vom 5. Juli 2005 zur Kleinen Anfrage (23/2005) von Kantonsrätin Iren Eichenberger ausgeführt, haben die Kantone Zürich, Thurgau und Schaffhausen gemeinsam eine Analyse der Verkehrssituation im Raum Schaffhausen vorgenommen. Dabei hat sich gezeigt, dass die zum Nationalstrassennetz gehörende zweispurige A4-Stadtunneltangente in absehbarer Zeit an ihre Kapazitätsgrenzen stossen wird. Auch nach Überzeugung der Regierungen des Kantons Zürich und Thurgau sowie der angrenzenden deutschen Behörden besteht deshalb Handlungsbedarf bezüglich der Verbindung der A4 aus dem Raum Uhwiesen zur A 81 bei Bietingen. Ende Juni 2005 wurden die Medien über die vorgenommene Analyse und die gemeinsam entwickelte Strategieplanung informiert.
2. Der Bau der A4-Stadtunneltangente am bestehenden Ort wurde vom Bundesrat bereits im Jahre 1971 beschlossen. In den 60er Jahren stand eine mögliche Umfahrung im Osten (Nationalstrasse N4b; früher als E70 bezeichnet) durch den Schaarenwald zur Diskussion. Diese Lösung wurde verworfen. Der Fragesteller geht zu Unrecht davon aus, dass der damalige Verzicht auf eine Umfahrung durch den Schaarenwald bzw. der erwähnte Entscheid des Bundesrates aus dem Jahre 1971 gleichsam ein Verzicht auf jegliche Prüfung von Varianten bedeutet, falls Jahre nach der Realisierung der A4-Stadtunneltangente ein Ausbau der Nord-Südachse (Verbindung A4 - A81) im Raum Schaffhausen erforderlich werden sollte. Eine solche Aussage lässt sich nicht belegen. Es wäre auch vermessen, der folgenden Generation eine Variantenprüfung zu untersagen und ihr verbindlich vorzuschreiben, welche Linienführung sie zur Behebung von Kapazitätsengpässen ins Auge fassen darf. Zwischen dem Entscheid des Bundesrates von 1971 und einer allfälligen Realisierung des Ausbaus der Nord-Südachse im Raum Schaffhausen liegen immerhin rund 50 Jahre. Dem Regierungsrat ist daher nicht bekannt, dass die zuständigen Planungsträger jemals erklärt hätten, zur Behebung von allfälligen Kapazitätsengpässen sei eine Linienführung östlich von Schaffhausen ausgeschlossen. Im Gegenteil ist die Nationalstrasse N4b bzw. eine mögliche Ostumfahrung

seit den 70er Jahren formell bis heute im langfristigen Bauprogramm des Bundes enthalten. Im Übrigen belegen die Auseinandersetzungen um den Schaarenwald in den 60er Jahren bzw. der Entscheid des Bundesrates aus dem Jahre 1971 zur Stadttangente lediglich, dass zu jener Zeit eine Brückenlösung über den Rhein beim Schaarenwald verworfen wurde. Ein Widerspruch der heute beabsichtigten Variantenprüfung zum damaligen "Ausschluss" jenes Standortes ist nicht ersichtlich, da eine entsprechende Brückenlösung beim Schaarenwald nach wie vor nicht zur Diskussion steht. Im Rahmen der beabsichtigten Planungsstudie wird eine solche Variante daher nicht weiter geprüft.

3. Bei Kapazitätsengpässen verlangt eine vernünftige Strassenplanung, dass verschiedene Lösungskonzepte geprüft werden. Fest steht, dass einem voraussichtlichen Kapazitätsengpass auf der Nord-Südachse im Raum Schaffhausen entweder mit einem Ausbau der bestehenden A4-Stadttunneltangente (Doppeltunnel) oder durch eine Umfahrung östlich der Stadt Schaffhausen begegnet werden kann. Gegenwärtig geht es lediglich darum, mögliche Lösungskonzepte einer vertieften Prüfung in technischer, finanzieller und ökologischer Hinsicht zu unterziehen. Zu diesem Zweck hat das Baudepartement beim Bundesamt für Strassen im Einvernehmen mit den Nachbarkantonen und dem Land Baden-Württemberg eine Planungsstudie beantragt. Auch gilt es darauf hinzuweisen, dass die schweizerische Nationalstrassengesetzgebung zwingend die Prüfung von Varianten verlangt. Erst nach Vorliegen einer Planungsstudie zu verschiedenen Varianten kann ein Entscheid als Grundlage für eine konkrete Planung und Projektierung gefällt werden.
4. Falls die Bundesbehörden einen Auftrag zur Planstudie beschliessen, werden rund 80 % der Kosten durch den Bund getragen. Die restlichen Kosten sind von den betroffenen Kantonen zu tragen. Mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs (NFA) wird das Nationalstrassenwesen inskünftig vollumfänglich zur Bundesaufgabe. Die Kosten für Planung, Projektierung und Bau einer allfälligen Umfahrung oder den Ausbau der A4-Stadttunneltangente werden daher ab dem 1. Januar 2008 vollständig vom Bund getragen. Beim Bund bestehen im Übrigen keine Bestrebungen, am Status der Stadttunneltangente als Nationalstrasse Veränderungen vorzunehmen. Dies gilt allerdings nicht für den Abschnitt vom Mutzentäli bis nach Barga. Im ersten Vernehmlassungsentwurf Sachplan Verkehr des Bundes (2002) war dieser Abschnitt nicht mehr im Grundnetz vorgesehen. Der Regierungsrat hat in seiner Vernehmlassungsantwort im Frühjahr 2003 im Interesse des Kantons Schaffhausen daher eine Beibehaltung dieses Abschnitts im Nationalstrassennetz beantragt.

Schaffhausen, 20. September 2005

DER STAATSSCHREIBER:

Dr. Reto Dubach