

Protokoll vom 5. Juli 2005

**Kleine Anfrage 23/2005
betreffend Projektentwicklung Ostumfahrung Schaffhausen**

In einer Kleinen Anfrage vom 17. Juni 2005 stellt Kantonsrätin Iren Eichenberger verschiedene Fragen zur geplanten "Ostumfahrung" von Schaffhausen. Dabei kritisiert sie, dass die Regierung trotz Kritik des Stadtpräsidenten unbeirrt an ihren Plänen festhält, und sie bezeichnet die ganze Angelegenheit als "gigantische Fehlplanung". Im Übrigen plädiert sie für eine grosszügige Umleitung des Verkehrs aus dem Raum Zürich Richtung Stuttgart über Kreuzlingen-Konstanz und eine Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

1. Auf Anregung des Kantons Schaffhausen 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-Stadttunneltangente in absehbarer Zeit an ihre Kapazitätsgrenzen stossen wird. Der Verkehr hat im Fäsenstaubtunnel in den vergangenen fünf Jahren jährlich um rund 3 % zugenommen. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) betrug bereits im Jahre 2004 rund 22'500 Fahrzeuge. Selbst bei einer angenommenen künftigen Verkehrszunahme von weniger als 2 % wird es bereits in wenigen Jahren in den Spitzenzeiten zu Staus kommen. Nach Überzeugung auch der Regierungen der Kantone Zürich und Thurgau sowie der angrenzenden deutschen Behörden besteht deshalb dringender Handlungsbedarf bezüglich der Verbindung der A4 aus dem Raum Uhwiesen zur A 81 bei Bietingen. Da es sich bei der Stadttunneltangente um eine Nationalstrasse mit internationaler Bedeutung handelt, kann der Forderung des Stadtpräsidenten nach einem Planungsstopp nicht stattgegeben werden.

Der gesamte Stadtrat wurde Ende Mai 2005 durch das Tiefbauamt - wie Ende Juni 2005 die Medien - über die vorgenommene Analyse und die gemeinsam entwickelte Strategieplanung informiert. In einer nächsten Stufe geht es 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 Pla-

nungsstudie beantragt. Die schweizerische Nationalstrassengesetzgebung verlangt zwingend die Prüfung von Varianten, weshalb sich die künftigen Abklärungen nicht zum vor herein auf einen Doppeltunnel durch die Stadt konzentrieren können. Erst nach Vorliegen dieser Planungsstudie kann ein Variantenentscheid als Grundlage für eine konkrete Planung und Projektierung gefällt werden.

Dass die betroffenen Gemeinden, neben der Stadt Schaffhausen sicher auch Thayngen, Dörflingen und Büsingen, in die weiteren Abklärungen involviert werden, ist selbstverständlich.

2. Die Tatsache, dass eine allfällige Ostumfahrung als Alternative zu einer zweiten Tunnel tangente durch die Stadt das BLN-Gebiet und den Grundwasserstrom tangieren würde, ist dem Regierungsrat sehr wohl bewusst. Die bisher entwickelte Strategieplanung mit technisch denkbaren Lösungsansätzen weist auf diese Problematik ausdrücklich hin. Im Rahmen der durchzuführenden Planungsstudie ist diesem Aspekt deshalb besondere Beachtung zu schenken.
3. Eine Lenkung des Verkehrs aus dem Raum Zürich Richtung Singen-Stuttgart über Kreuzlingen-Konstanz wird von der Thurgauer Regierung zu Recht abgelehnt und ist in der Praxis kaum durchführbar. Es macht auch keinen Sinn, dem motorisierten Verkehr diesen Umweg zuzumuten. Im Übrigen misst der Regierungsrat dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs von Schaffhausen in den Raum Zürich grosse Bedeutung zu. Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2004 wurde der Halbstundentakt nach Winterthur eingeführt und auf Ende 2006 ist mit der Verlängerung der S16 eine direkte schnelle Verbindung von Schaffhausen über Winterthur zum Flughafen vorgesehen. Mittelfristig - nach dem erforderlichen Doppelspurausbau - ist auch ein Halbstundentakt im Fernverkehr auf der Linie über Bülach nach Zürich geplant. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist aber bei den Verkehrsprognosen auf der Strasse berücksichtigt worden und macht einen Kapazitätsausbau der A4 im Raum Schaffhausen mittelfristig nicht überflüssig.
4. Falls das Bundesamt für Strassen der beantragten Studie zustimmt, werden ca. 80 % der Kosten vom Bund finanziert. Der restlichen Kosten sind von den betroffenen Kantonen zu tragen.

Schaffhausen, 5. Juli 2005

DER STAATSSCHREIBER:


Dr. Reto Dubach