

«Sehr viel Skepsis gegenüber Bund und Astra» – Schaffhauser Politiker analysieren Autobahn-Aus

- 25.11.2024
- shn.ch / Schaffhauser Nachrichten Online

Die Gesichter der bürgerlichen Politiker im Regierungsratssaal sind lang, als sich das Ergebnis am Abstimmungssonntag abzeichnet: Der Ausbau der Nationalstrassen wird überraschend abgelehnt. Das Ergebnis: Fast 53 Prozent der Stimmenden haben an diesem letzten Abstimmungssonntag des Jahres ein Nein in die Urne gelegt – und damit den Ausbauplänen des Bundesrats und Parlaments eine Ohrfeige verpasst. Die Vorlage hätte Spurerweiterungen auf der A1 bei Bern, Kirchberg BE und Nyon VD sowie drei Tunnel in Basel, St. Gallen und Schaffhausen vorgesehen. Insgesamt 4,9 Milliarden Franken waren für den Ausbau angedacht.

Doch: Nur elf Kantone sind im Ja, die gesamte Westschweiz und das Tessin lehnen die Vorlage ab. Auch Schaffhausen ist unter den Ausreissern. Mit einem Ja-Anteil von 53,7 Prozent stimmen die Schaffhauser Stimmberechtigten klar für die Projekte. Nach ersten Auszählungen in den Gemeinden zeigt sich: Im Kanton zeichnet sich ein tiefer Stadt-Land-Graben ab: 25 Gemeinden unterstützen den Ausbau der Nationalstrassen mit einem Ja-Anteil von rund 60 Prozent. Nur die Stadt Schaffhausen spricht sich mit 6337 gegen 8069 Stimmen klar gegen den Ausbau der Nationalstrassen aus – und damit auch gegen das Fäsenstaub-Projekt, von dem die Stadt Schaffhausen direkt betroffen gewesen wäre.

Die Regierung, die Verliererin Die Emotionen im Regierungsratssaal in Schaffhausen könnten nicht unterschiedlicher sein. Während beim Schaffhauser Stadtrat, der GLP, den Grünen und der SP grosse Freude herrscht, macht sich bei Vertretern des Kantonsrats und bei den bürgerlichen Parteien sichtliche Enttäuschung breit. Denn das Projekt Fäsenstaub wurde über mehrere Jahre erarbeitet, 2017 dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) übergeben und geprüft. Wenige Montage vor der Abstimmung werden aber Gegenstimmen laut, eine negative Kosten-Nutzen-Analyse sorgt beim Projekt Fäsenstaub für Aufruhr. Auf nationaler Ebene kritisiert das Referendumskomitee die übermässigen Kosten und die Intransparenz des Bundesrats.

Doch was hat letztendlich zu einem Nein der sechs Ausbauschritte geführt? Und was bedeutet das für den Fäsenstaubtunnel? «Ein Nein heisst ein Nein zu diesen sechs Projekten, und damit sind sie vom Tisch», sagt SVP-Nationalrat Thomas Hurter, der sich stark für den Ausbau der Autobahnen engagiert hat. Für ihn gibt es an diesem Sonntag nur wenig zu feiern. «Ich bin enttäuscht. Vor allem aber darüber, dass die betroffenen Regionen, an welchen die Projekte realisiert worden wären, in den nächsten 20 Jahren bezüglich Mobilität blockiert werden.» «In der Bevölkerung ist sehr viel Skepsis gegenüber Bund und Astra aufgetreten.

» Simon Stocker, Schaffhauser Ständerat (SP) Auch für den Schaffhauser Regierungsrat und Baudirektor des Kantons Schaffhausen, Martin Kessler, ist das Abstimmungsergebnis eine bittere Pille. «Ich bin ehrlich gesagt enttäuscht», sagt Kessler, der das Nein als klaren Rückschritt sieht. «Somit gehen wir zurück auf Feld null», sagt der Regierungsrat. Für Schaffhausen bedeutet das so viel wie: Der Fäsenstaubtunnel bleibt, wie er war, Massnahmen werden keine ergriffen. Und dies, obwohl der Tunnel «bereits an seiner Kapazitätsgrenze ist», sagt Kessler.

Nein ist ein Ja für die Sanierung Dass ein Nein an der Urne ein Ja für die Sanierung des Fäsenstaubs zur Folge hat, weiss Kessler schon lange. Und nun trifft das Szenario, vor welchem sich der Regierungsrat längst fürchtete, ein: Der Bund wird einen Sicherheitsstollen im Fäsenstaubtunnel realisieren. «Weil die Baugenehmigungen vorliegen, könnte das Bundesamt für Strassen von heute auf morgen mit dem Bau beginnen», so der Baudirektor des Kantons Schaffhausen. Um die weiteren Vorgehensweisen zu prüfen, werde er sich mit dem Bundesamt

für Strassen (Astra) austauschen. «Denn die Problematik ist damit nicht gelöst», warnt er.

Stocker und Bernath in Feierlaune Auf der anderen Seite sind die Umweltverbände und das linke Lager mit dem Schaffhauser Ständerat Simon Stocker (SP). Er und seine Partei gehen an diesem Abstimmungssonntag als Gewinner aus der Rathauslaube. «Ich freue mich sehr. Ich hätte das in dieser Form nicht erwartet», sagt Stocker erfreut. Dass die Betroffenen des regionalen Projekts, also die Stadt Schaffhausen, sich gegen den Ausbau stellten, sei ein gutes Zeichen, so der Ständerat.

Wieso alle Gemeinden im Kanton den Ausbau der Nationalstrassen gutgeheissen haben, begründet Stocker damit: «Die Bevölkerung hatte schlicht zu grosse Sicherheitsbedenken.» Es ist das Argument, von dem Bundesrat und Parlament während der gesamten Kampagne nie abliessen. Nach seinem Erfolg fordert der Schaffhauser Ständerat vom Bund nun, ein besseres Projekt auszuarbeiten, welches die Sicherheitssituation tatsächlich verbessere. Auch Stadträtin Katrin Bernath sieht das langjährig erarbeitete Projekt Fäsenstaub als Basis für einen besseren Vorschlag. «Ich glaube, wir können auf dem, was da ist, aufbauen.

» Woran scheiterte die Vorlage? Der Bundesrat und Parlament als Drahtzieher der Vorlage, das Geld aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds vorhanden – und trotzdem lehnt das Schweizer Stimmvolk die Vorlage ab. Wieso? Das Nein zum Ausbau der Nationalstrassen bringt Regierungsrat Kessler in Verbindung mit der Zuwanderung, von der das Volk übersättigt sei. «Wir haben schon jetzt zu viele Menschen und zu viel Verkehr, und das will die Bevölkerung nun stoppen.» Auch SVP-Nationalrat Hurter sieht die Schwierigkeit eher in der Bequemlichkeit der Schweizerinnen und Schweizer, die in der Vergangenheit die Mehrheit der Abstimmungsvorlagen an der Urne abprallen liessen. «Die schwache Stimmbeteiligung führt dazu, dass unser Land eher stillsteht, statt sich weiterentwickelt.

» Anders sieht das der links-grüne Flügel, der das Nein als Votum für eine Verkehrswende sieht. Auch Stocker stellt seine Vermutungen auf, weshalb die Vorlage gescheitert ist. Und diese führen auf verschiedene Gründe zurück. Einerseits verfolge der Bundesrat eine unausgeglichene Verkehrspolitik. «Dass wir fünf Milliarden für die Autobahnen ausgeben und gleichzeitig beim Ausbau der Nachtzüge 30 Millionen einsparen, zeigt das», kritisiert Stocker.

Andererseits erachte er die Umsetzung eines solch teuren Projekts in Zeiten von finanziellen Schwierigkeiten des Bundes als schwierig. Die Intransparenz der Kampagne seitens Bundesrat Röstli ist in den Augen Stockers ein weiterer Kritikpunkt. «In der Bevölkerung ist sehr viel Skepsis gegenüber Bund und Astra aufgetreten.» Auch Bernath ist der Meinung, dass das Astra im Fall Fäsenstaub falsch kommuniziert hat. «Das Astra hat zu spät informiert.

» Die Verkehrspolitik der Schweiz stehe nun vor einem Scherbenhaufen, der zu beseitigen sei, so Stocker. Doch wie ist es überhaupt dazu gekommen? «Die Projekte waren stadtentwicklungstechnisch nicht mit den Akteuren vor Ort abgestimmt», begründet Stocker die gescheiterte Vorlage des Bundes. Auch Bernath schliesst sich dem an. Für die Baureferentin steht fest: «Der Bund muss Stadt, Gemeinde und Kanton besser einbeziehen.» Denn letztendlich verfolgen alle dasselbe Ziel.