

Zweite Röhre erst nach 2045? Das sagen Schaffhauser Politiker zur Priorisierung eines ETH-Professors

- 10.10.2025
- shn.ch / Schaffhauser Nachrichten Online

von Thomas Martens, Tobias Bolli und Mark Liebenberg Eine Standesinitiative der Ostschweizer Kantone St. Gallen, Thurgau, beide Appenzell und Schaffhausen fordert, die zweite Röhre des Schaffhauser Fäsenstaubtunnels sowie eine dritte Röhre für den St. Galler Rosenbergtunnel in den nächsten Bundesbeschluss über den Ausbauschritt für die Nationalstrassen aufzunehmen. Das, nachdem unter anderem diese beiden Projekte im November 2024 vom Stimmvolk an der Urne abgelehnt worden waren. Während die Chancen für den Rosenbergtunnel offenbar ganz gut stehen, könnte Schaffhausen aber leer ausgehen.

Denn laut einem Gutachten der ETH Zürich, verfasst von Professor Ulrich Weidmann im Auftrag des Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation soll die zweite Fäsenstaubröhre erst nach 2045 gebaut werden. Der Rosenbergtunnel hingegen sei prioritär zu betrachten. Der Fäsenstaubtunnel wurde 1996 eröffnet und ist damit knapp 30 Jahre alt. Nach Angaben des Schaffhauser Regierungsrates durchqueren ihn täglich bis zu 35'000 Fahrzeuge und damit doppelt so viele wie den Gotthard-Strassentunnel. Zwar werden immer wieder Unterhaltsarbeiten im Bauwerk vorgenommen, eine grössere Sanierung steht aber noch aus.

Und es ist noch nicht bekannt, wann sie erfolgen soll. Gemäss dem Bundesamt für Strassen (Astra) müsse dies aber in den nächsten 30 Jahren sein. Sicher ist, dass der Tunnel dann für längere Zeit gesperrt sein und der Verkehr durch die Stadt geleitet wird. Schon heute sind die Folgen einer Sperrung spürbar. Wenn der Verkehr zum Beispiel aufgrund eines Unfalls nicht durch die Röhre rollen kann, entsteht in der Stadt Schaffhausen zu Spitzenzeiten ein Verkehrschaos.

Ausweichrouten etwa über die Bach-, Hoch-, Spital- oder Grabenstrasse sind dann völlig überlastet. Auch bei Unterhaltsarbeiten wird der Verkehr durch die Stadt geführt. Kessler fordert Geschlossenheit Baudirektor Martin Kessler kann die Priorisierung des ETH-Gutachtens überhaupt nicht verstehen. «Sie ist für mich nicht nachvollziehbar und der Bericht liefert keine eigentliche Begründung dafür. Es scheint einzig auf die Kosten und die aktuelle Stauproblematik fokussiert worden zu sein.

Weder die Verkehrssicherheit noch die Sanierungsfähigkeit des bestehenden Tunnels wurden berücksichtigt», sagt er auf Anfrage. Besonders irritierend sei die Aussage im Bericht, dass «die zweite Röhre erst nach 2045, dann aber hoch zu priorisieren» sei. Schon heute sei ja klar, dass eine zweite Röhre gebaut werden müsse: «Das lässt sich dann nicht plötzlich innert zwei, drei Jahren bewerkstelligen.» Er selbst könne nicht abschätzen, wie viele Jahre Verzögerung sich der Kanton noch leisten kann, bis eine Sanierung des Fäsenstaubtunnels unausweichlich wird. Kessler sieht nun dringenden Handlungsbedarf, auch wenn die Botschaft zu den Verkehrsprojekten, die 2026 in Vernehmlassung gehen, noch nicht finalisiert ist.

«Persönlich werde ich sicherlich das Gespräch mit Bundesrat Albert Rösti suchen. Um die zweite Röhre Fäsenstaub noch von der zweiten in die erste Priorität zu bringen, braucht es nun ein geschlossenes Auftreten von Kanton und Stadt.» Ein Szenario, in dem der Fäsenstaub-Verkehr über längere Zeit durch die Stadt geleitet werden müsste, bezeichnet Kessler als unvorstellbar. «Eine jahrelange Umleitung von aktuell täglich mehr als 30'000 Fahrzeugen durch die Stadt Schaffhausen und die angrenzenden Schleichrouten ist das absolute Horrorszenario.» Neukomm und Hurter bleiben gelassen Stadtpräsident Peter Neukomm will noch nicht in Alarmstimmung verfallen, das Gutachten sei gemäss der Medienmitteilung des Bundesrats eine Grundlage für das weitere Vorgehen: «Bundesrat Rösti hat aber auch betont, dass der politische Prozess nun

erst startet.

Deshalb hat sich der Bundesrat noch nicht zu einzelnen Projekten geäußert, und es ist zu früh, konkrete Fragen zu möglichen Auswirkungen zu beantworten.» «Matchentscheidend ist, welche Projekte bereit sind und wie viel Geld vorhanden ist.» Man wolle nun zunächst prüfen, warum die zweite Röhre des Fäsenstautunnels erst nach 2045 angedacht wurde. «Insbesondere ist zusammen mit dem Kanton und dem Astra zu klären, wie der Nutzen einer zweiten Röhre bei der Sanierung und bei Unfällen berücksichtigt wurde und welche Konsequenzen eine Realisierung nach 2045 für die Sanierung hätte», so Neukomm. Keine Aufregung auch beim Schaffhauser SVP-Nationalrat und ACS-Präsident Thomas Hurter: «Das ist jetzt erst mal eine Auslegeordnung von dem Professor.

» Matchentscheidend sei, welche Projekte bereit sind und wie viel Geld vorhanden ist. «Die Prioritäten werden sich noch mal verschieben, denn das, was in einer ersten Priorität parat sein soll, ist noch gar nicht so weit», meint Hurter und verweist beispielhaft auf den Grimseltunnel für die Bahn, der noch gar nicht richtig projektiert sei. Hurter ist überzeugt: «Die Projekte, die gut aufgegleist sind, werden am Schluss in einer ersten Priorisierung bevorzugt.» Für Grüne und SP zählt der Volkswille Die Grünen und die SP Schaffhausen kritisieren in einer gemeinsamen Stellungnahme «das undemokratische und klimaschädliche Vorgehen» von Verkehrsminister Röstli bezüglich des Autobahn-Ausbaus, den die Schweizer Bevölkerung klar abgelehnt habe. Für das Bauprojekt in Schaffhausen fordern die beiden Parteien eine laufende Überprüfung sowie eine quartier- und sicherheitsfreundliche Überarbeitung.

Grünen-Kantonsrat Maurus Pfalzgraf verweist darauf, dass die Stimmbevölkerung dem Tunnelausbau eine klare Absage erteilt habe und offenbar gleicher Meinung sei: «Die Mehrheit hat Nein gesagt, wir leben in einer Demokratie, Ende der Diskussion.» Damit sei es auch an der Politik, diesen Entscheid zu akzeptieren und ernst zu nehmen. Eine zweite Fäsenstaubröhre würde zu mehr Verkehr führen, ist sich Pfalzgraf sicher: «Wir wollen aber weniger Verkehr, nicht mehr.» Trotz viel Transitverkehrs ist für Pfalzgraf ein grosser Teil des Verkehrsaufkommens in der Stadt hausgemacht. «Wenn man schauen würde, dass weniger Leute Auto fahren, wäre auch weniger Verkehr in der Stadt.

» Viele Leute, die in der Stadt unterwegs sind, könnten andere Verkehrsmittel nehmen, meint er. Gerade beim Velo sieht Pfalzgraf noch viel Verbesserungspotenzial in der Stadt: «Wenn die Velowege nicht sicher sind, kann man es keinem übel nehmen, das Velo nicht zu nehmen.» Bestätigung für IG Fäsenstaub Die IG Fäsenstaub, die das Projekt des Astra von Anfang an kritisch begleitet und letztlich auch zur Ablehnung empfohlen hatte, sieht sich mit dem Gutachten bestätigt. «Die Priorisierung zeigt, dass der Fäsenstaub II gar nie Teil des Ausbaus schritt 2023 hätte sein dürfen», sagt IG-Präsident Sebastian Schmid auf Anfrage und fügt hinzu: «Als Projektvoraussetzung nennt der Bericht den Einbezug der städtebaulichen Entwicklung – das fehlte in Schaffhausen komplett.» Mit Blick auf eine bevorstehende Sanierung des Tunnels hält Schmid fest, dass belastbare Fakten dazu erst 2030 vorliegen würden.

Klar ist für ihn: «Es ist wichtig, Cholfirst und Fäsenstaub gemeinsam zu betrachten, um unnötige Sperrzeiten zu vermeiden.» Zu den damit verbundenen Sperrungen und den Umleitungen durch die Stadt meint auch Schmid, dass der Verkehr in Schaffhausen hausgemacht sei: «Wir müssen das Weidmann-Prinzip auf unsere Stadt herunterbrechen und verkehrsmittelübergreifend denken.» Es gebe ausreichend grosse Kapazitäten mit der Kombination von ÖV, Velo und Fussverkehr. Tempo 30 sieht er dafür nicht als Hindernis, im Gegenteil. «Es ist wichtig, Tempo 30 auf der Bachstrasse einzuführen, weil der Verkehr dadurch verträglicher, sicherer und flüssiger wird», fordert Schmid.