

Ausbau der J15 – es geht auch günstiger

Aufgrund des zunehmenden Verkehrs muss die Achse «Uhwiesen–Thayngen» mittelfristig durchgängig vierspurig ausgebaut werden. Eine neue Studie der IVS und des Kantons bringt umsetzbare und kostengünstigere Alternativen ins Spiel.

Von HANS-RUDOLF WERNER



HANS-RUDOLF WERNER
Leiter Verkehrsgruppe der IVS

Die Zahlen der Verkehrsstatistik sind eindeutig: Der Verkehr auf der Nord-Süd-Achse zwischen Zürich und Stuttgart nimmt immer weiter zu. Bereits im Jahr 2030 werden Kapazitätserweiterungen notwendig sein, um den Verkehr zu Hauptverkehrszeiten ausreichend bewältigen zu können. Aus diesem Grund soll die A4 zwischen Uhwiesen und Thayngen auf vier Spuren ausgebaut werden. Wie dieser Ausbau vonstattengehen könnte und mit welchen Kosten dabei zu rechnen

wäre, zeigt eine Zweckmässigkeitsbeurteilung aus dem Jahr 2008 auf. Ergebnis war ein Ausbau in drei Etappen: «Schaffhausen Süd–Herblingen», «Uhwiesen–Schaffhausen Süd» und «Herblingen–Zoll Thayngen».

Fäsenstaub II in Sicht – Ausbau der J15 jedoch in weiter Ferne

Während der Bundesrat für die 1. Etappe «Schaffhausen Süd–Herblingen» unterdessen bereits ein Generelles Projekt des Bundesamts für Strassen genehmigt hat, scheint eine Lösung für Etappe 3 «Herblingen–Zoll Thayngen» in weiter Ferne zu liegen. Dies hat mehrere Ursachen. Die J15 gehört heute noch dem Kanton und ist somit noch nicht auf dem Radar des Bundes im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms der Nationalstrassen. Das ändert sich ab Januar 2020, wenn die N4 nach Barga und die J15 nach Thayngen abgetauscht werden. In der 2008 durchgeführten Studie hat man die sehr kostspielige zweiröhrige Tunnellösung «Erlisbüel» vorgeschlagen. Diese würde nach heutiger Bemessung rund 750 Millionen Franken kosten. Die IVS befürchtet deshalb eine Aufschiebung des Ausbaus zwischen Herblingen und Thayngen auf unbestimmte Zeit. Aus diesem Grund gab sie gemeinsam mit dem Kanton Schaffhausen eine Studie in Auftrag, um alternative und kostengünstigere Lösungen für den sinnvollen Ausbau der J15 zwischen Herblingen und Thayngen zu finden. Dabei sollte das Augenmerk vor

allem darauf gelegt werden, ob eine Kombination aus kurz-, mittel- und langfristigen Teillösungen möglich wäre, welche eine baldige Verbesserung der grössten Probleme sowie eine Aufwärtskompatibilität erzielen würde. Unter Berücksichtigung verschiedenster Aspekte wie Naturschutz, Unfallschwerpunkte und prognostizierte Verkehrsentwicklung wurden verschiedene Varianten genauer ausgearbeitet. Bei allen Varianten bleibt die Bahnstrecke unangetastet, und Anfangs- und Endpunkt des untersuchten Ausbaus sind der Anschluss Herblingen im Süden und der Zoll Thayngen im Norden.

Es geht auch günstiger

Das Ergebnis der Studie ist klar: Während die Beurteilung von 2008 einen zweispurigen, 2,2 km langen Tunnel vorsah, würde auch ein einröhriger Kurztunnel von nur 1,2 km Länge die langfristig benötigte verkehrstechnische Kapazität sicherstellen. Diese Variante besticht durch zwei Vorteile: Erstens ist sie mit 420 Millionen Franken rund 330 Millionen Franken günstiger als die Variante von 2008. Diese deutlich tiefere Kostenbasis erhöht die Chancen einer Umsetzung beträchtlich. Zweitens wäre ein späterer Ausbau auf zwei einzelne Tunnelröhren möglich, wodurch die Verkehrskapazität weiter erhöht und der landschaftlich wertvolle Abschnitt des Fulachtals vollständig vom motorisierten Verkehr befreit würde. Die Studie des Kantons Schaffhausen und der IVS empfiehlt auf dieser Grundlage, die Strecken «Herblingen–Tunnelportal Süd» sowie «Tunnelportal Nord–Zoll Thayngen» vierspurig auszubauen sowie einen zweispurigen Kurztunnel in nördlicher Fahrtrichtung zu erstellen.



Industrie- & Wirtschaftsvereinigung Schaffhausen

Die Wirtschaftskammer der Region

 www.ivs.ch

