

Medienmitteilung

Thema	GLP Schaffhausen unterstützt das Referendum gegen den Autobahnausbau 2023
Datum	14. Dezember 2023
Absender	Grünliberale Partei Schaffhausen 8200 Schaffhausen sh@grunliberale.ch www.sh.grunliberale.ch
Rückfragen	Christoph Hak, Präsident 076 344 11 03 christoph.hak@grunliberale.ch

Grünliberale Schaffhausen stehen für eine nachhaltige Mobilität ein

Zurück ans ASTRA: Die Mitglieder der Grünliberalen Schaffhausen unterstützen das Referendum gegen den Autobahnausbau 2023

Schaffhausen hat ein besseres Fäsenstaub-Projekt verdient und die Schweiz benötigt eine zukunftsfähige Mobilität. Deshalb haben die Mitglieder der Grünliberalen Partei Schaffhausen an ihrer Mitgliederversammlung vom 14. Dezember 2023 beschlossen, das Referendum gegen den Autobahnausbau 2023 des Bundes zu unterstützen.

Nachhaltige Mobilität ist für die Mitglieder der Grünliberalen Partei Schaffhausen ein zentrales Anliegen. Bereits im Januar 2023 haben die Grünliberalen Schaffhausen ein differenziertes [Positionspapier Fäsenstaub](#) verabschiedet und klargestellt, dass sie das Projekt in der aktuell geplanten Dimension ablehnen und eine Überarbeitung fordern. Im Mai 2023 sprach sich auch der Grosse Stadtrat Schaffhausen für eine Prüfung von Alternativen aus. Darauf ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) bis heute nicht eingetreten. Konsequenterweise spricht sich die Mitgliederversammlung der Grünliberalen Schaffhausen nun für eine Unterstützung des Referendums gegen den Ausbauschritt 2023 aus. Dies ist die einzige Möglichkeit, das Projekt in seiner heutigen Form zu stoppen und ein Projekt zu verlangen, das besser auf die Bedürfnisse der Bevölkerung vor Ort ausgerichtet ist.

Dieses Referendum wird von einer breiten Allianz und auch von der Grünliberalen Partei Schweiz mitgetragen und ist einzige Möglichkeit der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sich zum Zahlungsrahmen von 5.3 Milliarden Franken für einen Autobahnausbau in fünf betroffenen Regionen zu äussern. Dieses Geld könnte alternativ auch für siedlungsverträgliche Agglomerationsverkehrsprogramme (PAV) eingesetzt werden.

Breiter Widerstand in den betroffenen Regionen

In allen betroffenen Regionen stösst die Dimension des geplanten Autobahnausbaus auf Widerstand. In Schaffhausen fordert der Grosse Stadtrat eine Überarbeitung des Projekts, die betroffenen Quartiervereine haben eine Petition mit 1'300 Unterschriften eingereicht und auch die Stadtregierung

fordert Verbesserungen bezüglich Stadtverträglichkeit und Gestaltung von Projektabschnitten. Ein vergleichbares Bild zeigt sich in Bern, St. Gallen und Basel.

Demokratie stärken und Kostenwahrheit fördern

Bis vor einigen Jahren waren die Regionen fest in die Ausgestaltungen und Finanzierung von Autobahnprojekten eingebunden. Im Jahre 2018 hatte sich dies mit der Einführung des Nationalstrassen- und Agglomerationsfond (NAF) geändert. Seither sind die Ausgaben für Autobahnen wesentlich angestiegen und der Zahlungsrahmen für die nächsten 4 Jahre beträgt nun 14.1 Milliarden Franken. Ein Referendum ist die einzige Möglichkeit für Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, sich zum Sachverhalt zu äussern. Das aktuelle Referendum richtet sich gegen den Umfang der Ausbauprojekte, welcher durch das nachträgliche Hinzufügen weiterer Abschnitte schliesslich auf 5.3 Milliarden Franken angewachsen ist.

Dabei sind die genannten Kosten nicht abschliessend. Zusätzlich zu den Kosten, welche von den Verkehrsteilnehmern über Abgaben getragen werden, verursacht der motorisierte Individualverkehr gemäss dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) jedes Jahr sogenannte externe Kosten in der Höhe von 8.5 bis 10 Milliarden Franken, welche von der Allgemeinheit getragen werden müssen (Unfälle, Umwelt- und Gesundheitskosten).

Überdimensioniertes Fäsenstaub-Projekt ist volkswirtschaftlich defizitär und planerisch überholt

Wie die Kosten/Nutzen-Analyse des ASTRA offenbart ist das Fäsenstaub-Projekt in seiner heutigen Form volkswirtschaftlich höchst unrentabel: Die Baukosten sind doppelt so hoch wie der zu erwartende Nutzen. Alleine der vorgezogene Abschnitt SH-Nord bis Herblingen mit Anschlussverschiebung und der ersten doppelstöckigen Nationalstrasse der Schweiz kostet 173 Mio. und übersteigt damit bereits das prognostizierte Defizit von 143 Mio. Steuerfranken.

Das Fäsenstaub-Projekt basiert ausserdem auf einer überholten Planungsgrundlage von 2008 und berücksichtigt die veränderten Rahmenbedingungen nicht: Entgegen ursprünglichen Annahmen werden die angrenzenden Streckenabschnitte nach Thayngen und Uhwiesen (Cholfirsttunnel) nicht ausgebaut. Aus diesem Grund ist es angezeigt, das Projekt auf den Tunnelabschnitt (Zweite Röhre Fäsenstaub) zu beschränken und auf die problematische und teure Anschlussverschiebung zu verzichten (vergl. GLP-Positionspapier vom Januar 2023).

Nachteile für Schaffhauser Wohnquartiere und fehlende Siedlungsverträglichkeit

In Schaffhausen ist die geplante Aufhebung der Autobahnauffahrt SH-Nord nachteilig für das städtische Verkehrsnetz und führt zu massiven Mehrverkehr in verschiedenen Wohnquartieren (bis zu +25% gemäss ASTRA). Die Bevölkerung muss eine schlechtere Luftqualität und sowie die Überschreitung von Lärmgrenzwerten in Kauf nehmen. Die Siedlungsentwicklung wird zudem in den Mühlernen, dem Mühlental, der oberen Fulachstrasse und im Mutzentäli beeinträchtigt.

Bundesrat Röstli kehrt der bisherigen Verkehrspolitik den Rücken und hat die Vorlage überladen

Vor dem Amtsantritt von Albert Röstli als neuer UVEK-Vorsteher galt in der Verkehrspolitik der langjährige Konsens, dass eine stärkere Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene erforderlich ist. Autobahnen sollten nur punktuell ausgebaut werden. Von diesem Konsens hat sich

Albert Rösti abgewendet. Er überlud nicht nur die aktuelle Ausbauvorlage STEP 2023, indem er dem Paket nachträglich zwei Teilstrecken zwischen Lausanne und Genf hinzufügte, er unterstützt auch den sechsspurigen Ausbau der Autobahnen Zürich-Bern und Genf-Lausanne. Das vorliegende Referendum ist somit auch ein Zeichen gegen die rückwärtsgewandte Verkehrspolitik des neuen SVP-Bundesrates Albert Rösti zu verstehen.

Die GLP setzt sich für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität ein

Die GLP Schaffhausen setzt sich für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität ein. Dies beinhaltet eine Einhaltung der Klimaziele und den wesensgerechten Einsatz von Verkehrsmitteln. Gerade im städtischen Umfeld und den dafür typischen Distanzen sind konkret der ÖV, Velo- und Fussverkehr vergleichsweise effizient und sollten eben darum nicht durch den Ausbau von Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr konkurrenziert werden. Das Verbesserungspotential ist hoch: Der meiste Verkehr auf der A4 Stadttangente ist hausgemacht – nur bei einem Drittel davon handelt es sich um Transitverkehr.

Die Chancen in Form von Agglomerationsprogramm und Gesamtverkehrskonzept sollten genutzt werden, um Verkehrsprojekte mit optimalen Kosten-Nutzen-Verhältnissen umzusetzen und eine siedlungsverträgliche sowie nachhaltige Mobilität zum Wohle der Wohnbevölkerung zu ermöglichen.

