

Beschluss vom 25. August 2025

Kleine Anfrage 2025/25
von Roland Müller betreffend Asphaltierung Randenüberfahrt - Wie weiter?

In einer Kleinen Anfrage vom 25. Juni 2025 stellt Kantonsrat Roland Müller verschiedene Fragen zur Randenüberfahrt.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

Am 18. März 2024 reichte Alt-Kantonsrat Peter Werner ein Postulat (2024/02) zur Randenüberfahrt Beggingen-Schaffhausen ein. Das Postulat verlangt, das 2.2 km lange, nicht asphaltierte Teilstück der Randenstrasse zwischen dem Mäserich-Parkplatz in Richtung Chrüzweg bis zum Langholz mit einem staubfreien Hartbelag von 3.5 Meter Breite zu versehen. Am 17. März 2025 wurde das Postulat im Kantonsrat beraten. Der Regierungsrat beantragte in seiner Stellungnahme in Abwägung der Vor- und Nachteile die Überweisung des Postulats und hielt dabei fest, in der Umsetzung den Grundsatz der Verhältnismässigkeit selbstverständlich zu berücksichtigen. Nach einer intensiven Beratung - im Sinne einer sachlichen Güterabwägung - wurde das Postulat mit 30 zu 18 Stimmen ohne Enthaltungen überwiesen. Damit wurde der Regierungsrat beauftragt, das Postulat umzusetzen; dies im Wissen, dass der nicht asphaltierte Abschnitt im BLN - Randenschutzgebiet liegt und der kantonale Richtplan im Interesse der Erhaltung des Landschaftsbildes vorgibt, nicht befestigte Strassen und Wege ohne Belag zu belassen. Der Kanton hat sich danach zu richten, wobei eine Abwägung der verschiedenen Interessen selbstverständlich offenbleiben darf. Neben den Landschaftsschutzinteressen sind aber auch die Schutzinteressen für die Wandernden und Velofahrenden sowie der angrenzenden Wiesen und Wälder aufgrund der heute teils sehr ausgeprägten Staubbildung nicht zu vernachlässigen. Deshalb sollen auch Höchstgeschwindigkeiten festgelegt werden. Ob eine Asphaltierung dann letztlich auch realisierbar - sprich bewilligungsfähig ist -, wird im Rahmen einer Güterabwägung im Detail zu prüfen sein.

Der Regierungsrat hat sich in einem ersten Schritt ganz bewusst für eine pragmatische Vorgehensweise entschieden, um den Auftrag des Kantonsrates nicht bereits im Keim zu ersticken, sondern diesen - wie es das Postulat verlangt - sorgfältig zu prüfen. Für den Regierungsrat ist unbestritten, dass es für eine durchgängige Asphaltierung der Randenüberfahrt einer öffentlichen Auflage gemäss Art. 43 des Strassengesetzes (StrG) bedarf, auch wenn es sich «nur» um ein Asphaltband von 3.5 Metern Breite handelt. Die öffentliche Auflage ist deshalb nötig,

weil eine Asphaltierung zu einer Nutzungsänderung mit Auswirkungen auf die Umwelt führen kann. Vor einer öffentlichen Auflage müssen gezielte Abklärungen gemacht werden über mögliche Auswirkungen einer Teilasphaltierung. Zudem ist nochmals sorgfältig zu klären, ob es technische Alternativen zu einer Asphaltierung gibt, welche die zentrale Problemstellung der Staubemissionen ohne Versiegelung der Oberfläche durch eine undurchlässige Asphaltenschicht ebenfalls zufriedenstellend lösen könnten. Allenfalls könnte auch eine sickerfähige Deckschicht aus ungebundenem Schotter eine geeignete Lösung sein. Eine solche Deckschicht wurde im 2023 auf der Schweiz Mobil Veloroute Nr. 2 zwischen der Bibermühle und der Landesgrenze zu Gailingen eingebaut. Die Deckschicht hat sich bislang bewährt. Allerdings ist die Beanspruchung dieses Teilstücks nicht vergleichbar mit der Randenüberfahrt, da auf der Radroute in Hemishofen ein Fahrverbot für den motorisierten Verkehr gilt.

Zur Abklärung der genannten Fragestellungen hat der Regierungsrat im Sinne seiner pragmatischen Herangehensweise entschieden, auf der Randenüberfahrt im Herbst 2025 drei Teststrecken mit verschiedenen Deckschichten von je ca. 150 Metern Länge einzurichten, die keiner strassenbaulichen Bewilligung bedürfen. Tiefbau Schaffhausen wurde damit beauftragt, die Teststrecken einzurichten und über eine Zeitdauer von rund zwei bis drei Jahren den Betrieb zu beobachten. Insbesondere sollen der Unterhaltsaufwand, die Staubemissionen, die Boden- und Lufttemperaturen und die Auswirkungen auf Flora und Fauna beurteilt werden. In Ergänzung soll nach einer Betriebsphase von circa zwei Jahren eine Befragung der Anspruchsgruppen durchgeführt werden. Erst nach der Auswertung dieser Teststrecken inklusive Meinungsäusserung der Anspruchsgruppen wird der Regierungsrat über die weiteren Schritte entscheiden.

Vor diesem Hintergrund lassen sich die spezifischen Fragen wie folgt beantworten:

1. *Zeithorizont:*

Welche konkreten Schritte sind als nächstes geplant und wie sieht der ungefähre Zeitplan zu diesen aus?

Im Herbst 2025 werden drei Teststrecken in unterschiedlicher technischer Ausführung mit einer Länge von je circa 150 Metern eingerichtet. Die betrieblichen und umweltbezogenen Auswirkungen werden während zwei bis drei Jahren gemessen bzw. beobachtet. Über weitere Schritte wird - wie in der Einleitung beschrieben - erst nach dieser Testperiode entschieden.

2. *Richtplan:*

Der behördenverbindliche kantonale Richtplan bedarf unter 1-3-1/1 BLN-Gebiet «Randen» einer Anpassung, bevor eine Asphaltierung rechtlich überhaupt zulässig wäre. Wie ist hier das Vorgehen geplant?

Parallel zur erwähnten Testperiode wird vom Planungs- und Naturschutzamt mit dem Bundesamt für Raumentwicklung geprüft, ob aufgrund des überwiesenen Postulats zur Randenüberfahrt eine Richtplananpassung nötig ist und wie eine allfällige Anpassung abgewickelt werden müsste.

3. *Verkehrsreduktion:*

Das oberste Ziel muss sein, den Randen als Natur- und Erholungsgebiet zu erhalten und den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf und über den Randen zu reduzieren. Zudem konkurriert die geplante Massnahme mit bestehenden öffentlichen Verkehrssystemen, wie der Linie 21, und könnte deren Nutzung beeinträchtigen. Wie soll dieses Ziel trotz der «Attraktivierung» der Strasse infolge der Asphaltierung erreicht werden?

Vom 25. Juni bis am 1. Juli 2025 wurden auf der Randenüberfahrt an der Gehrenhalde (Standort Wegweiser Wanderwege) Verkehrsmessungen durchgeführt. Der durchschnittliche tägliche Verkehr betrug in der Messperiode 146 Fahrzeuge (Summe beider Richtungen). Wie sich eine durchgängige Asphaltierung auf das Verkehrsaufkommen auswirkt, kann erst nach einer allfälligen Umsetzung mittels Messungen gesagt werden. Der Regierungsrat schätzt eine Konkurrerung des öffentlichen Verkehrs durch eine Asphaltierung der Randenüberfahrt als sehr gering bzw. vernachlässigbar ein. Bei einer durchgängigen Teilasphaltierung der Fahrbahn gemäss Forderung des Postulats erachtet der Regierungsrat ein Verkehrsmonitoring über mehrere Jahre als notwendig. In Abhängigkeit der Verkehrsentwicklung müssten gezielte flankierende Massnahmen umgesetzt werden, um unerwünschte Auswirkungen zu verhindern oder zumindest zu reduzieren.

4. *Begleitmassnahmen:*

Aus Umweltsicht braucht es begleitende Massnahmen wie Z.B. eine weitere Temporeduktion (von aktuell 40 auf mind. 30), regelmässige Geschwindigkeitskontrollen, Nachtfahrverbot, Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen, Ausbau des Randenbus-Angebots, Zufahrts-/Parkgebühren zumindest am Wochenende. Welche dieser Begleitmassnahmen werden weiterverfolgt und vertieft?

Die Randenüberfahrt ist aktuell mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h signalisiert. Wie statistische Messungen von Tiefbau Schaffhausen ergeben haben, bewegen sich die gefahre-

nen Geschwindigkeiten heute schon im oberen Bereich. Es ist nicht ausgeschlossen, dass eine durchgängige Teilasphaltierung zu Mehrverkehr und zu höheren gefahrenen Geschwindigkeiten führen könnte. Eine belastbare Aussage kann allerdings erst nach einer allfälligen Realisierung gemacht werden. Dem Regierungsrat ist es zudem ein Anliegen, dass die bereits heute zum Teil festgestellten Konflikte zwischen Automobilisten, Wanderern und Velofahrern zumindest nicht zunehmen. Geschwindigkeitskontrollen können nur sporadisch durchgeführt werden. Wie erwähnt sind allfällige flankierende Massnahmen auf Basis von Messresultaten festzulegen. Eine vorgängige oder zusammen mit einer durchgängigen Asphaltierung zu verfügende Nutzungseinschränkung erachtet der Regierungsrat an einer Kantonsstrasse aber als nicht angebracht.

5. *Naturschutz:*

Die Strasse ist relativ schmal, so dass angrenzend der Wald und die national geschützten Trockenwiesen und -weiden (TWW) betroffen sind. Wie wird sichergestellt, dass der Wald durch das Strassenbauprojekt nur minimal tangiert und der vollständige Schutz der TWW garantiert wird?

Eingriffe in oder Beeinträchtigungen von schutzwürdigen Lebensräumen durch technische Eingriffe bedürfen einer sorgfältigen Abwägung aller Interessen. Es gilt der Grundsatz der uneingeschränkten Erhaltung. Im konkreten Fall geht der Regierungsrat aber nicht davon aus, dass der angrenzende Wald oder die geschützten Trockenwiesen aufgrund einer Teilasphaltierung der Fahrbahn negativ betroffen sind - im Gegenteil: Mit einer Teilasphaltierung dürften sich die Staubemissionen reduzieren, was sich positiv auf Flora und Fauna auswirken dürfte. Wie einleitend geschrieben, werden im Rahmen der erwähnten Teststrecken auch diese Auswirkungen untersucht.

6. *Belag:*

Eine Asphaltierung ist aus Umwelt- und Klimasicht nicht optimal. Werden auch Alternativen zu Asphalt evaluiert? Gibt es dazu schon Anwendungsbeispiele an anderen Orten im Kanton? Wird auch eine helle Belagsfarbe zur Hitzeminderung geprüft?

Ja, es werden auch Alternativen geprüft. Nebst einer asphaltierten Teststrecke soll auch eine Deckschicht mit gebrochenem Schottermaterial, wie sie in Hemishofen auf einer Radroute eingebaut wurde, und eine Schotterschicht mit helleren Gesteinen geprüft werden.

7. *Bewilligungsprozess:*

Gerade bei öffentlich kritisch beurteilten Bauprojekten ist der Einbezug der betroffenen Gemeinden, Verbände und der Öffentlichkeit relevant. Wie sieht der Bewilligungspro-

zess des Strassenbauprojekts konkret aus? Wird zu einem runden Tisch resp. zu einer öffentlichen Stellungnahme eingeladen? Wann und in welcher Form wird das Projekt öffentlich aufliegen?

Wie einleitend erwähnt, ist eine Mitwirkung der Anspruchsgruppen selbstverständlich geplant. Der Regierungsrat geht den Auftrag des überwiesenen Postulats sorgfältig an, mit dem Ziel, für alle Anspruchsgruppen möglichst eine zufriedenstellende Lösung zu finden. Über allfällige weitere Schritte wird der Regierungsrat erst nach der Auswertung dieser Teststrecken inklusive Meinungsäusserung der Anspruchsgruppen entscheiden.

Schaffhausen, 26. August 2025

DER STAATSSCHREIBER


Dr. Stefan Bilger