

**Bericht und Antrag  
des Regierungsrates des Kantons Schaffhausen  
an den Kantonsrat betreffend  
Genehmigung des kantonalen Strassenrichtplanes**

23-45

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den Bericht und Antrag betreffend Genehmigung der Revision des kantonalen Strassenrichtplans. Unserem Antrag schicken wir folgende Ausführungen voraus:

**1. Ausgangslage und Überblick**

Gemäss Art. 30 des Strassengesetzes vom 18. Februar 1980 (StrG, SHR 725.100) stellt der Regierungsrat den kantonalen Strassenrichtplan auf, der vom Kantonsrat zu genehmigen ist. Die Gemeinden haben ein Mitspracherecht. Der aktuell gültige kantonale Strassenrichtplan wurde vom Kantonsrat am 6. Mai 2013 genehmigt. Er löste den Strassenrichtplan vom 17. Juni 1996 ab. Mit Ausnahme des Teilrichtplans Wanderwege, der mit Beschluss des Kantonsrats vom 12. Dezember 2016 revidiert wurde, ist der Strassenrichtplan seit 2013 unverändert geblieben. Gemäss Art. 27 Abs. 3 StrG ist der kantonale Strassenrichtplan alle zehn Jahre zu überprüfen und nötigenfalls den veränderten Verhältnissen anzupassen. Die Verhältnisse haben sich verändert, u.a. auch aufgrund des neuen Bundesgesetzes über Velowege vom 18. März 2022, sodass eine Revision mit dem vorliegenden Bericht und Antrag an den Kantonsrat nötig ist.

Der kantonale Strassenrichtplan enthält das Netz der bestehenden und künftigen Kantonsstrassen, getrennt nach Kantonsstrassenkategorie, und die wichtigsten Knotenpunkte sowie die Radrouten und Wanderwege (Art. 28 StrG). Er besteht demnach aus den drei Teilrichtplänen Kantonsstrassen, kantonale Radrouten und Wanderwege. Bestandteil der Revision sind somit die drei Planentwürfe für die Revision der Teilrichtpläne Kantonsstrassen (Anhang 2b), kantonale Radrouten (Anhang 3b) und Wanderwege (Anhang 4b).

Nach dem Beschluss werden die raumrelevanten Ausbauvorhaben in das Kapitel Verkehr des kantonalen Richtplans überführt. Das Kapitel Verkehr des kantonalen Richtplans wird parallel zur Revision des Strassenrichtplans überarbeitet und zeitversetzt ebenfalls dem Kantonsrat vorgelegt. Der kantonale Strassenrichtplan steht hierarchisch über den kommunalen Strassenrichtplänen. Die Gemeinden überprüfen ihre kommunalen Strassenrichtpläne gemäss Art. 31 Abs. 1 StrG zumindest anlässlich einer umfassenden Revision der Nutzungsplanung. Der kantonale Strassenrichtplan ist bei den Anpassungen der kommunalen Strassenrichtpläne zu berücksichtigen.

Die revidierten Teilrichtpläne des Strassenrichtplans werden nach der Genehmigung durch den Kantonsrat im Geoinformationssystem (kantonales Geoportal) öffentlich zugänglich gemacht.

### *Teilrichtplan Kantonsstrassen*

In den letzten Jahren gab es im Bereich der Planung und des Ausbaus des Nationalstrassen-netzes wichtige Veränderungen. Per 1. Januar 2020 wurde der Neue Netzbeschluss mit dem Abtausch der ehemaligen Nationalstrasse A4 SH Schweizersbild - Barga und der ehemali-gen Kantonsstrasse J15 Herblingen - Thayngen vollzogen. Zudem wurde der seit Jahrzehnten geplante Galgenbuckeltunnel per Ende 2019 in Betrieb genommen. Auf planerischer Ebene wurde der Ausbau der A4 Stadtdurchfahrt SH Süd - SH Herblingen auf vier Spuren inklusive zweite Tunnelröhre Fäsenstaub vorangetrieben. Das Generelle Projekt wurde am 8. Dezember 2017 vom Bundesrat genehmigt. Per Ende 2023 wird das Ausführungsprojekt abge-schlossen und nach Nationalstrassengesetz öffentlich aufgelegt. Das Bundesparlament wird voraussichtlich in der Wintersession 2023 im Rahmen des strategischen Entwicklungspro-gramms der Nationalstrassen über den Kredit beschliessen. Der aktuelle Planungsstand er-laubt eine präzise Abstimmung mit dem kantonalen Strassenrichtplan.

Auch auf kantonaler Ebene wurden verschiedene Umklassierungen und Ausbauten von Kan-tonsstrassen und kantonalen Radrouten realisiert. Ein bedeutender Meilenstein war die Auf-hebung der Bahnübergänge und die Umlegung des Kantonsstrassenverlaufs in Neunkirch und Wilchingen-Unterneuhaus. Auf planerischer Ebene wurden Ausbauvorhaben überprüft und konkretisiert. Die Erkenntnisse aus diesen Analysen sind in den vorliegenden Bericht und Antrag eingeflossen.

Bei den beantragten Änderungen (Mutationen) des Teilrichtplans Kantonsstrassen handelt es sich um Anpassungen an die geänderten, tatsächlichen Verhältnisse. Speziell zu erwäh-nen sind die bereits in der Revision des Strassenrichtplans 2013 diskutierten Ortsumfahrun-gen von Wilchingen und im Oberklettgau. Die Umfahrung von Wilchingen sollte aus dem Strassenrichtplan gestrichen werden, da sie langfristig weder nötig ist noch Realisierungs-chancen besitzt. Bei der Ortsumfahrung im Oberklettgau schlägt der Regierungsrat statt einer grossräumigen Umfahrung von Beringen, Löhningen und Siblingen den Bau einer Spange inklusive Unterführung der Bahnlinie westlich von Beringen vor. Diese Spange West könnte langfristig mit einer Umfahrung von Löhningen ergänzt werden. Die Ergebnisse der Vernehm-lassung (siehe Kapitel 2) haben ergeben, dass die Streichung der Umfahrung von Wilchingen sowie die Reduktion der grossräumigen Umfahrung im Oberklettgau auf eine Spange zwi-schen den Kantonsstrassen H13 und H14 westlich von Beringen grossmehrheitlich gestützt werden. Die langfristige, zur Spange Beringen aufwärtskompatible Umfahrung von Löhning-en wird hingegen von der Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden abgelehnt. Im vor-liegenden Bericht und Antrag ist dieses Ausbauvorhaben deshalb nicht mehr enthalten.

Gegenüber der Vernehmlassungsvorlage verzichtet der Regierungsrat im Antrag an den Kan-tonsrat zudem auf die ursprünglich vorgeschlagene Aufnahme der städtischen Spitalstrasse ins Kantonsstrassennetz sowie die Aufklassierung der städtischen Grabenstrasse von einer überlokalen zu einer regionalen Kantonsstrasse. Auch die Grafenbuckstrasse, die das Kan-tonsspital von der Gemsgasse her erschliesst, bleibt aufgrund der kritischen Beurteilung im Rahmen der Vernehmlassung eine kommunale, städtische Strasse.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat sieben spezifische Anpassungen gegenüber dem Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013.

#### *Teilrichtplan kantonale Radrouten*

Im Teilrichtplan Radrouten werden geplante Vorhaben, die in der Zwischenzeit als unverhältnismässig beurteilt werden, zur Streichung beantragt und neue Ausbauprojekte zur Verbesserung der Veloinfrastruktur aufgenommen. Es handelt sich vorwiegend um den Bau von separaten Radwegen entlang von Kantonsstrassen. Insgesamt wird das kantonale Radroutennetz verdichtet und es soll bedarfsgerecht unter Wahrung der Verhältnismässigkeit ausgebaut werden.

Speziell zu erwähnen ist, dass die Radrouten ausserorts mit dem revidierten kantonalen Strassengesetz neu als eigene Kantonsstrassenkategorie ausgewiesen sind. Betrieb, Unterhalt und Ausbau der kantonalen Radrouten ausserhalb der Bauzonen gehen damit generell in die Verantwortung des Kantons über. Kantonale Radrouten, die noch nicht im Eigentum des Kantons sind, werden von den Gemeinden an den Kanton übertragen. Die neue Kantonsstrassenkategorie «kantonale Radrouten ausserhalb der Bauzonen» hat Auswirkungen auf die planerische Netzdarstellung. Sie wird gegenüber dem Strassenrichtplan 2013 vereinfacht.

Das Bundesgesetz über Velowege vom 18. März 2022 verpflichtet die Kantone, die Velonetze für den Alltags- und den Freizeitveloverkehr festzulegen und angemessen auszubauen. Die kantonalen Radrouten bilden das Netz für den Alltagsveloverkehr. Das Bundesgesetz schreibt eine angemessene Netzdichte vor mit Velorouten, die eine möglichst direkte Streckenführung zwischen den Siedlungsgebieten aufweisen. Diese Vorgabe führt zu einer Netzverdichtung mit neuen Verbindungen, die im Teilrichtplan Radrouten 2013 noch nicht enthalten sind. Diese neuen Netzelemente, die einer bestehenden Kantons- oder Gemeindestrasse überlagert sind und bei denen kein Ausbau vorgesehen ist, sind im Teilrichtplan kantonale Radrouten mit einem orangen Punkt gekennzeichnet. Sie sind im vorliegenden Bericht und Antrag nicht einzeln kommentiert.

Die kantonalen Radrouten (Alltagsveloverkehr) dienen weitgehend auch dem Freizeitveloverkehr. Separate Freizeitrouten mit einer kantonalen Bedeutung, die nicht einer Alltagsroute überlagert sind, werden im Teilrichtplan Radrouten als «Ergänzungsrouten» ausgewiesen. Bei diesen Routen handelt es sich vorwiegend um ausgeschilderte Güter- und Waldstrassen der Gemeinden, so zum Beispiel die touristische Schweiz Mobil Mountainbike-Route Nr. 50. Diese separat ausgewiesenen Netzergänzungen bleiben somit Gemeindestrassen, wobei die Signalisation dieser Routen gemäss Art. 63a StrG dem Kanton obliegt.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat neben der Aufnahme von neuen Netzelementen aufgrund des übergeordneten Veloweggesetzes (Kennzeichnung mit orangenen Punkten) 16 spezifische Mutationen gegenüber dem Teilrichtplan kantonale Radrouten 2013.

#### *Teilrichtplan Wanderwege*

Der Teilrichtplan Wanderwege wurde in einem separaten Verfahren im Jahr 2016 unter enger Einbindung der Gemeinden totalrevidiert und vom Kantonsrat am 12. Dezember 2016 genehmigt.

migt. Der Regierungsrat schlägt in der aktuellen Revision keine Anpassungen vor. Der Teilrichtplan Wanderwege soll vom Kantonsrat mit dem vorliegenden Bericht und Antrag ohne Anpassungen bestätigt werden. Kleine, nicht netzrelevante Anpassungen können im Einvernehmen zwischen dem Baudepartement und den betroffenen Gemeinden auch ohne Anpassung des Teilrichtplans Wanderwege realisiert werden.

## **2. Vernehmlassungsverfahren und Resultate**

Am 31. Mai 2022 beschloss der Regierungsrat, ein Vernehmlassungsverfahren zum Entwurf des revidierten Strassenrichtplans durchzuführen. Mit Schreiben vom 2. Juni 2022 unterbreitete das Baudepartement diesen Entwurf den Gemeinden, Parteien sowie den interessierten Verbänden und Behörden. Damit wurde dem Mitspracherecht der Gemeinden gemäss Art. 30 StrG entsprochen. Die im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens eingegangenen Hinweise und Anträge wurden geprüft und bei der Ausarbeitung des vorliegenden Berichts und Antrags soweit möglich berücksichtigt.

An der Vernehmlassung nahmen 16 Gemeinden und acht Behörden (u.a. Bundesamt für Strassen, Kantone Zürich und Thurgau, Regierungspräsidien Freiburg und Konstanz) sowie neun Verbände (Verkehrsverbände, Umweltverbände, Bauernverband, Wirtschafts- und Gewerbeverbände), sechs politische Parteien und drei Private teil. Das Interesse an der Revision des Strassenrichtplans bzw. an der Gestaltung der zukünftigen Verkehrsnetze zeigt sich entsprechend als gross. Dies wird auch durch die zum Teil sehr detaillierten Rückmeldungen unterstrichen. Vereinzelt wurden auch Anregungen geäussert, die nicht Inhalt der Strassenrichtplanung sind. Der Strassenrichtplan legt die Verkehrsnetze, die Klassierung der Kantonsstrassen und die wichtigsten Knotenpunkte fest. Er beinhaltet zudem die raumrelevanten Ausbauvorhaben, nach denen sich der Regierungsrat und die zuständigen Fachämter richten sollen. Der Strassenrichtplan beinhaltet hingegen keine Vorgaben zu Umgestaltungen von bestehenden Strassen, signalisierten Höchstgeschwindigkeiten und Markierungen. Solche Anregungen aus der Vernehmlassung sind für Tiefbau Schaffhausen dennoch hilfreich. Im Anschluss an die Revision des Strassenrichtplans durch den Kantonsrat ist eine Schwachstellenanalyse der Netze geplant, bei der die Anregungen geprüft werden.

Generell kann gesagt werden, dass die in der Vernehmlassungsvorlage vorgeschlagenen Änderungen des Strassenrichtplans mit einzelnen Ausnahmen begrüsst wurden. Folgend sind die wichtigsten Rückmeldungen und Anträge sowie die vom Regierungsrat beschlossenen Veränderungen gegenüber der Vernehmlassungsvorlage pro Teilrichtplan zusammengefasst.

### *Teilrichtplan Kantonsstrassen*

Die Streichung der im Strassenrichtplan 2013 verankerten Ortsumfahrung von Wilchingen und der grossräumigen Umfahrung von Beringen, Löhningen und Siblingen wird in der Vernehmlassung durchwegs begrüsst. Als Ersatz für die grossräumige Umfahrung im Oberklettgau wurde vom Regierungsrat in der Vernehmlassungsvorlage eine Spange zwischen den Kantonsstrassen H13 und H14 westlich von Beringen sowie eine langfristige, aufwärtskompatible Umfahrung von Löhningen vorgeschlagen. Die Spange westlich von Beringen wird

mehrheitlich begrüsst, insbesondere auch von den Klettgauer Gemeinden. Die Umweltverbände lehnen den Bau dieser Spange v.a. aufgrund des Kulturlandverbrauchs ab. Auch der kantonale Bauernverband äussert sich kritisch gegenüber allen Vorhaben, die Fruchtfolgeflächen tangieren. Eine langfristige Umfahrung von Löhningen wird hingegen nur noch vereinzelt unterstützt. Sogar die Standortgemeinde Löhningen äussert sich kritisch zum Vorhaben. Der Regierungsrat verzichtet deshalb und aufgrund des langfristig ungenügenden Kosten-Wirksamkeitsverhältnisses auf diesen Eintrag.

Der Stadtrat Schaffhausen und vereinzelte Verbände/Parteien äusserten sich kritisch oder ablehnend zur Aufnahme der Spitalstrasse ins Kantonsstrassenstrassennetz, zur Aufklassierung der Grabenstrasse sowie zur Aufnahme der Grafenbuckstrasse und der J.J. Wepferstrasse ins Kantonsstrassenstrassennetz. Diese Änderungsvorschläge machen aus Sicht der Netzhierarchie und der übergeordneten Erschliessungsfunktion zwar Sinn, haben aber keine Auswirkungen auf die Netzbelastung und den Ausbaustandard. Entsprechend kann mit Ausnahme der J.J. Wepferstrasse auf diese Änderungen verzichtet werden. Die J.J. Wepferstrasse ist heute Teil der kantonalen Waldparzelle (Waldstrasse) und damit weder eine Kantons- noch eine Gemeindestrasse. Die Strasse ist allerdings nicht als Waldfeststellung ausgewiesen und als notwendige, übergeordnete Erschliessungsstrasse des Kantonsspitals anerkannt. Der Regierungsrat hält deshalb an der Zuweisung der J.J. Wepferstrasse zu einer städtischen Kantonsstrasse fest. Falls die Strasse nicht ins städtische Kantonsstrassenstrassennetz übernommen wird, müsste sie konsequenterweise zu einer kommunalen Stadtstrasse (Haupt- oder Sammelstrasse) werden.

Die Städte Schaffhausen und Stein am Rhein prüfen derzeit Umlegungen von Kantonsstrassen innerhalb der Bauzone (Rheinhaldestrasse in Schaffhausen, Grosse Schanz in Stein am Rhein). Die beiden Städte beantragen die entsprechenden Aufnahmen dieser Umlegungen im kantonalen Strassenrichtplan. Der Regierungsrat berücksichtigt diese angedachten Umlegungen erst nach Vorliegen von Machbarkeitsprüfungen mit einer Kosten-Wirksamkeitsanalyse sowie einer Zustimmung zu den Vorhaben durch die lokalen Parlamente. Hier sei angemerkt, dass die Gemeinden jederzeit bzw. unabhängig von den ordentlichen Revisionen des kantonalen Strassenrichtplans dem Regierungsrat Anträge zu Änderungen des kantonalen Strassenrichtplans einreichen können. Der Regierungsrat prüft diese Anträge und unterbreitet sie mit einer separaten Vorlage dem Kantonsrat, falls sie die entsprechenden Anträge unterstützt.

Die vorgeschlagene Anpassung zum Kantonsstrassenanschluss in Merishausen an die H4 und zur Umklassierung der Kantonsstrasse K725 wurden in der Anhörung zwar diskutiert, von der überwiegenden Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden aber begrüsst und teilweise sogar als dringlich beurteilt. Der Gemeinderat der Standortgemeinde Merishausen unterstützt die vorgeschlagene Lösung. Der Bauernverband und zum Teil die Naturverbände lehnen den Anschluss ab.

Die beiden Änderungsanträge «Aufnahme Adlerstrasse in Schleithelm» ins Kantonsstrassenstrassennetz und Entlassung Oberstadt/Rathausplatz in Stein am Rhein aus dem Kantonsstrassenstrassennetz werden ausnahmslos unterstützt.

### *Teilrichtplan kantonale Radrouten*

Die Förderung des Veloverkehrs wird von den Vernehmlassungsteilnehmenden allgemein unterstützt. Die Vorstellungen über die Netzdichte und den Ausbaustandard gehen allerdings weit auseinander. Das eidgenössische Veloweggesetz legt in Art. 6 die Planungsgrundsätze fest, die grundsätzlich zu berücksichtigen sind. U.a. werden eine angemessene Netzdichte und Verbindungen mit direkter Streckenführung vorgeschrieben. Bei der Festlegung der Netzdichte und des Ausbaustandards (separate Radwege oder Führung auf der Fahrbahn mit oder ohne Radstreifen) müssen neben dem Veloweggesetz allerdings auch andere gesetzliche Vorgaben und Gegebenheiten berücksichtigt werden, so u.a. der Flächenverbrauch, der Natur- und Landschaftsschutz, die Topografie, die verkehrlichen Rahmenbedingungen und das Eigentum.

Das Bundesamt für Strassen erachtet die vorgeschlagene Netzdichte für das kantonale Veloroutennetz mit dem Verweis auf einzelne Netzlücken als angemessen. Der Bund verweist darauf, dass die Alltagsnetze und die Freizeitnetze separat und öffentlich zugänglich (GIS) aufgeschaltet werden müssen. Diese Vorgaben werden eingehalten. Die Netze werden nach dem Beschluss durch den Kantonsrat auf dem kantonalen Geoportal aufgeschaltet.

Den vorgeschlagenen Änderungen des Radroutenrichtplans stimmt die überwiegende Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden zu. Die Gemeinden haben sich vor allem zu Vorhaben geäußert, von denen sie direkt betroffen sind. Die relevanten Anträge und Hinweise der Gemeinden werden folgend regional zusammengefasst. Die Anliegen der «Nachbarn», der politischen Parteien und der Verbände werden ebenfalls zusammengefasst.

Obere Randendörfer Beringen, Löhningen, Siblingen: Die Gemeinden fordern eine durchgängige und möglichst direkte Radroute mit gutem Ausbaustandard für den Alltagsveloverkehr zwischen der Siblingerhöhe und Beringen. Der Regierungsrat nimmt diese Forderung im vorliegenden Bericht und Antrag auf, da das Veloweggesetz eine direkte Verbindung zwischen den Dörfern vorschreibt. Der Regierungsrat erachtet das Vorhaben als verhältnismässig, auch wenn zum jetzigen Zeitpunkt keine Machbarkeitsstudie vorliegt.

Neunkirch, Gächlingen, Oberhallau, Hallau, Trasadingen: Die geplante Zusammenführung der Oberstufen in Neunkirch (GOSU) löste Diskussionen über die Schulwegsicherheit aus. Die Gemeinden unterstützen sowohl die südliche Verbindung zwischen Trasadingen/Hallau und Neunkirch über den Murgarten wie auch die nördliche Verbindung zwischen Hallau und Neunkirch über Oberhallau. Die direkte Verbindung zwischen Hallau und Neunkirch wäre aus Sicht Velo zwar wünschenswert, wird aufgrund des hohen Flächenverbrauchs jedoch als nicht verhältnismässig beurteilt. Zu Diskussionen Anlass gab auch die Idee einer Teilschliessung der Kantonsstrasse K708 zwischen Oberhallau und Neunkirch mit einer Umleitung des motorisierten Individualverkehrs über Gächlingen. Die Gemeinden haben zusammen mit Tiefbau Schaffhausen die Möglichkeiten diskutiert. Es soll geprüft werden, ob die Veloführung allenfalls mit einer geringen, nicht richtplanrelevanten Verbreiterung der Kantonsstrasse K708 verbessert werden kann. Allenfalls kann eine lokale Geschwindigkeitsreduktion erwogen werden. Angesichts des sehr geringen Verkehrs von weniger als 1'000 Fahrzeugen pro Tag erachtet der Regierungsrat den Bau eines separaten Radwegs als nicht verhältnismässig.

Stadt Schaffhausen: Der Stadtrat beantragt in seiner Stellungnahme Vorgaben zum Ausbaustandard von Velorouten. Der Strassenrichtplan macht mit Ausnahme der Festlegung von raumrelevanten Ausbauten (neue, separat geführte Radwege) keine Vorgaben dazu. Tiefbau Schaffhausen stützt sich beim Ausbaustandard auf die Schweizer Normenwerke sowie die Richtlinien der Nachbarkantone Zürich und Thurgau. Zu den geplanten Vorhaben/Umlegungen in der Stadt Schaffhausen äussert sich der Stadtrat kritisch. Er beantragt, die innerstädtische Verbindung zwischen der Breite und dem Geissberg über das Mühlental als kantonale Radroute zu belassen, da er nach dem Volksentscheid zum Duraduct einen Prüfauftrag für einen anderen Standort weiter nördlich im Mühlental hat. Mit der Verschiebung des «Duraducts» Richtung Norden verliert die Route an regionaler Bedeutung und wird zu einer kommunalen Netzverbindung. Der Regierungsrat hält deshalb an der vorgeschlagenen Umlegung der Veloroute Ost-West über die Spitalstrasse und die Nordflanke des Herblingertals fest.

Stein am Rhein: Die Stadt beantragt die Anbindung der Thurgauer Gemeinden Eschenz und Wagenhausen über die Kantonsstrasse H13. In Übereinstimmung mit dem Kanton Thurgau wird die Aufnahme dieser Netzelemente im Alltagsvelonetz berücksichtigt. Der südlich des Bahndamms gelegene Veloweg entlang der Bahnlinie (Schweiz Mobil Route Nr. 2) wird damit zur Freizeitveloroute.

Behörden / Nachbarn (Bund, Kantone, RPF, Landkreise): Die Anbindungen der Netze wurden mit den zuständigen Instanzen abgestimmt. Speziell zu erwähnen ist der geplante Radwegbau des Landratsamts Konstanz entlang der Ramsenerstrasse zwischen Ramsen (ab Landesgrenze) und Gailingen über eine Länge von 2.4 km. Diese Verbindung ist im Radverkehrskonzept des Landkreises Konstanz als Alltagsroute nach Gailingen, Büsingen und Schaffhausen erfasst. Auch aus Sicht des Regierungsrates ist diese Verbindung sowohl für den Alltags- wie auch den Freizeitveloverkehr relevant. Deshalb werden im vorliegenden Bericht und Antrag die Netzelemente Ramsener Steig (ausserhalb der Bauzone) und die Lücke zwischen Gailingen und Büsingen (Bereich Laag - Grenzübergang) als Ausbauvorhaben im Teilrichtplan Radrouten aufgenommen.

Parteien: Die Rückmeldungen der Parteien sind erwartungsgemäss sehr differenziert ausgefallen. Die Grüne Partei unterstützt grundsätzlich den umweltfreundlichen Veloverkehr, fordert allerdings einen minimalen Flächenverbrauch. Die Infrastruktur dürfe nicht zulasten des Natur- und Landschaftsschutzes ausgebaut werden. Die GLP fordert einen konsequenten Ausbau der Veloinfrastruktur, wenn möglich mit abgesetzten Radwegen. Sie gewichtet damit die Verkehrsinfrastruktur gegenüber dem Kulturlandverbrauch bzw. dem Landschaftsschutz höher. Die Netzdichte soll verdichtet werden, so z.B. mit der Aufnahme der Verbindung zwischen Herblingen und Dörflingen. Ebenfalls unterstützt die SP einen konsequenten Ausbau des Velonetzes und äussert sich kritisch zu den vorgeschlagenen Streichungen zwischen Osterfingen und Wilchingen sowie zwischen Oberhallau und Gächlingen. Die FDP hat sich zustimmend zur Vernehmlassungsvorlage geäussert.

Verbände: Die Umweltverbände weisen darauf hin, dass die Schutzgebiete durch den Ausbau der Veloinfrastruktur nicht tangiert werden dürfen. Die Wirtschafts- und Gewerbeverbände sowie die Verkehrsverbände ASTAG und ACS stimmen dem vorgelegten Teilrichtplan

Radrouten zu. Die ProVelo hat sich sehr vertieft mit dem Radroutenrichtplan auseinandergesetzt und fordert konsequent direkte Verbindungen zwischen den Siedlungsgebieten, eine generell höhere Netzdichte, mehr separate bzw. vom motorisierten Individualverkehr abgesetzte Radwege und Ergänzungen im Freizeitnetz. Im vorliegenden Revisionsantrag werden etliche Anträge aufgenommen, welche dem Regierungsrat verhältnismässig scheinen. Insbesondere wird in Übereinstimmung mit dem Veloweggesetz die Netzdichte erhöht, indem zusätzliche Verbindungen zwischen Dörfern (z.B. Freudental, meist Kantonsstrassen überlagert) aufgenommen werden. Diese Netzerweiterungen, die mit bestehenden Strassen überlagert sind und bei denen zurzeit keine Ausbauten vorgesehen sind, werden im Teilrichtplan Radrouten neu mit einem orangen Punkt ausgewiesen (siehe Kapitel 4.2).

### *Teilrichtplan Wanderwege*

Im Jahr 2016 wurde der Teilrichtplan Wanderwege unter enger Einbindung der Gemeinden und Fachorganisationen revidiert und vom Kantonsrat verabschiedet. Der Regierungsrat hat in der Vernehmlassungsvorlage deshalb auf Änderungsanträge verzichtet. Aus diesem Grund sind auch nur sehr wenige Rückmeldungen zum Teilrichtplan Wanderwege eingegangen. Der Verein der Schaffhauser Wanderwege, der die Qualitätskontrolle unserer Wanderwege im Mandatsverhältnis ausführt, ist mit dem aktuellen Teilrichtplan Wanderwege einverstanden.

Nicht netzrelevante, kleinere Anpassungen der Wegführung können im Einvernehmen zwischen dem Baudepartement und den betroffenen Gemeinden erfolgen. Streichungen von Netzelementen oder die Aufnahme von neuen Netzelementen müssen hingegen vom Kantonsrat genehmigt werden.

## **3. Teilrichtplan Kantonsstrassen**

### **3.1 Umsetzungsstand Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013**

Mit Beschluss des Kantonsrats vom 6. Mai 2013 wurde der aktuell gültige Teilrichtplan Kantonsstrassen verabschiedet. Damals wurden zehn Änderungen (z.T. als Änderungspakete) gegenüber dem Strassenrichtplan aus dem Jahr 1996 behördenverbindlich beschlossen. Lediglich die Änderung Nr. 6 (Anschluss Merishausen) konnte nicht umgesetzt werden. Sie soll in angepasster Form in die aktuelle Revision des Strassenrichtplans überführt werden. Alle anderen Änderungen wurden zwischenzeitlich umgesetzt. Zum besseren Verständnis der Netzentwicklung sind die Änderungen der Revision 2013 und der Umsetzungsstand folgend beschrieben.

*Änderung Nr. 1*      *K73 Neunkirch: Abtausch «Grabenstrasse» statt «Kleiner Letten»*

Der Abtausch erfolgte im Zusammenhang mit der realisierten Aufhebung der Bahnübergänge in Neunkirch in den Jahren 2010-2013. Der Abtausch der Grabenstrasse mit dem Kleinen Letten ist eigentumsrechtlich im Grundbuch vollzogen.

- Änderung Nr. 2*      *K74 Neunkirch-Löhningen: Abklassierung von regionaler zu überlokaler Kantonsstrasse 712*
- Die Abklassierung erfolgte ohne bauliche Massnahmen mit dem Beschluss des Kantonsrats vom 6. Mai 2013 zur Revision des Strassenrichtplans.
- Änderung Nr. 3*      *Aufnahme Galgenbucktunnel ins Nationalstrassennetz / Aufklassierung H13 Knoten Kreuzstrasse - Kreisel Enge zu einer überregionalen Kantonsstrasse*
- Der Bau des Galgenbucktunnels erfolgte von 2011 - 2019. Der Galgenbucktunnel ist seit Ende 2019 in Betrieb. Die Aufklassierung der H13 ist ohne bauliche Massnahmen erfolgt.
- Änderung Nr. 4*      *K75 Neuhausen am Rheinfall - Nohl (ZH): Abklassierung regionale Kantonsstrasse zur überlokalen Kantonsstrasse 715*
- Die Abklassierung erfolgte ohne bauliche Massnahmen mit dem Beschluss des Kantonsrats vom 6. Mai 2013 zur Revision des Strassenrichtplans.
- Änderung Nr. 5a*      *NEB Bund: Entlassung der A4 Schweizersbild - Grenzübergang Barga aus dem Nationalstrassennetz, Umklassierung zur überregionalen Kantonsstrasse H4*
- Der Neue Netzbeschluss NEB des Bundes wurde per 1. Januar 2020 realisiert, womit die ehemalige Nationalstrasse A4 im Merishausertal zur überregionalen Kantonsstrasse H4 wurde. Vorgängig wurde der Fahrbahnbelag zu Lasten des Bundes erneuert.
- Änderung Nr. 5b*      *H4 Merishausen-Barga: Abklassierung regionale Kantonsstrasse H4 zur überlokalen Kantonsstrasse 725*
- Die Abklassierung erfolgte ohne bauliche Massnahmen im Zuge der Änderung Nr. 5a.
- Änderung Nr. 5c*      *NEB Bund: Aufnahme der überregionalen Kantonsstrasse J15 ins Nationalstrassennetz, Umklassierung zur Nationalstrasse A4*
- Der Neue Netzbeschluss NEB des Bundes wurde per 1. Januar 2020 realisiert, womit die ehemalige Kantonsstrasse J15 zwischen Herblingen und Thayngen zur Nationalstrasse A4 wurde.
- Änderung Nr. 6*      *Halbanschluss Merishausen an die überregionale Kantonsstrasse H4 (ehemalige A4), Aufnahme Langwiesstrasse (Gemeindestrasse) in das Kantonsstrassennetz als überlokale Kantonsstrasse 726*
- Die Änderung Nr. 6 wurde nicht realisiert. Im Jahr 2017 wurde durch Tiefbau Schaffhausen unter Einbezug des Gemeinderats von Merishausen eine umfassende Variantenstudie zum Anschluss Merishausen durchgeführt. Die Studie zeigt auf, dass der Anschluss Merishausen

eine gesamthaft positive Wirkung hat. Als Bestvariante wird ein niveaugleicher Vollanschluss in der Form eines Kreisels circa 400 Meter südlich der Ortseinfahrt vorgeschlagen. Diese Neupositionierung soll in der Revision des Strassenrichtplans berücksichtigt werden (siehe Kapitel 3.3, Änderung Nr. 6a).

- Änderung Nr. 7*      *Thayngen: Streichung überlokale Kantonsstrasse 742 (Schlattergasse) aus dem Kantonsstrassennetz*
- Die Aufhebung erfolgte mit dem Beschluss des Kantonsrats vom 6. Mai 2013 zur Revision des Strassenrichtplans.
- Änderung Nr. 8*      *Ramsen: Streichung der Umfahrung Ramsen als regionale Kantonsstrasse 82*
- Die Aufhebung erfolgte mit dem Beschluss des Kantonsrats vom 6. Mai 2013 zur Revision des Strassenrichtplans.
- Änderung Nr. 9a*      *Schaffhausen: Entlassung regionale Kantonsstrasse H4 (äussere Fulachstrasse) aus dem Kantonsstrassennetz*
- Der Abtausch der äusseren Fulachstrasse mit der Ebnatstrasse (Änderung Nr. 9b) erfolgte mit dem Beschluss des Kantonsrats vom 6. Mai 2013 zur Revision des Strassenrichtplans.
- Änderung Nr. 9b*      *Schaffhausen: Aufnahme Ebnatstrasse ins Kantonsstrassennetz als regionale Kantonsstrasse H4*
- Der Abtausch der äusseren Fulachstrasse (Änderung Nr. 9a) mit der Ebnatstrasse erfolgte mit dem Beschluss des Kantonsrats vom 6. Mai 2013 zur Revision des Strassenrichtplans.
- Änderung Nr. 10a*      *Schaffhausen: Entlassung regionale Kantonsstrasse H15 (Herblingerstrasse) aus dem Kantonsstrassennetz*
- Die Entlassung erfolgte mit dem Beschluss des Kantonsrats vom 6. Mai 2013 zur Revision des Strassenrichtplans, im Zuge des Abtausches der äusseren Fulachstrasse mit der Ebnatstrasse (Änderungen Nrn. 9a und 9b).
- Änderung Nr. 10b*      *Schaffhausen: Aufnahme Ernst-Hombergerstrasse ins Kantonsstrassennetz als regionale Kantonsstrasse H15*
- Die Aufnahme erfolgte mit dem Beschluss des Kantonsrats vom 6. Mai 2013 zur Revision des Strassenrichtplans, im Zuge des Abtausches der äusseren Fulachstrasse mit der Ebnatstrasse (Änderungen Nrn. 9a und 9b).
- Änderung Nr. 10c*      *Aufklassierung überlokale Kantonsstrasse 746 (Gennersbrunnerstrasse) zu regionaler Kantonsstrasse H15*
- Die Aufklassierung erfolgte mit dem Beschluss des Kantonsrats vom 6. Mai 2013 zur Revision des Strassenrichtplans, im Zuge des Abtau-

ches der äusseren Fulachstrasse mit der Ebnatstrasse und der Aufnahme der Ernst-Hombergerstrasse ins Kantonsstrassennetze (Änderungen Nrn. 9a, 9b und 10b).

Neben den Mutationen, die mit der Revision des Strassenrichtplans 2013 beschlossen wurden, wurden drei weitere Ausbauprojekte aus dem vorhergehenden Strassenrichtplan 1996 im Jahr 2013 übertragen bzw. bestätigt. Diese Richtplaneinträge haben also nach wie vor ihre Behördenverbindlichkeit. Diese Projekte wurden bislang nicht realisiert. Es handelt sich um die folgenden drei Richtplaneinträge:

*Umfahrung  
Wilchingen* Der Regierungsrat beantragte bei der Revision des Strassenrichtplans im Jahr 2013 die Streichung des Eintrags «Umfahrung Wilchingen» aufgrund des ungenügenden Kosten/Nutzen-Verhältnisses des Projekts. Der Kantonsrat beschloss damals allerdings, den Eintrag im Teilrichtplan Kantonsstrassen zu belassen. In der vorliegenden Revisionsvorlage 2023 wird eine Neubeurteilung gemacht. Die Umfahrung Wilchingen soll definitiv aus dem Strassenrichtplan gestrichen werden (siehe Kapitel 3.3, Änderung Nr. 1).

*Begradigung  
Hämningrank* Der Regierungsrat beantragte bei der Revision des Strassenrichtplans im Jahr 2013 keine Änderung des Eintrags aus dem Jahr 1996 «Begradigung Hämningrank» auf der Kantonsstrasse H13 zwischen Neunkirch und Guntmadingen. In der Revisionsvorlage 2023 wird eine Neubeurteilung gemacht. Die Begradigung soll aus dem Strassenrichtplan gestrichen werden (siehe Kapitel 3.3, Änderung Nr. 3).

*Umfahrung  
Oberklettgau* Der Regierungsrat beantragte bei der Revision des Strassenrichtplans im Jahr 2013 die Streichung des Eintrags «Umfahrung Oberklettgau», da die vorgesehene, grossräumige Umfahrung von Beringen, Löhnlingen und Siblingen als nicht verhältnismässig beurteilt wurde. Der Regierungsrat wollte mit der Streichung die Grundlage schaffen, die Linienführung neu zu planen. Die vorberatende Kommission und der Kantonsrat bestätigten damals in ihrer Beratung, dass der Eintrag in der vorgesehenen Form dieser grossräumigen Umfahrung unverhältnismässig wäre. Der Kantonsrat beschloss allerdings, den Eintrag zu belassen und beauftragte damit den Regierungsrat informell, die Linienführung auf die nächste Revision hin zu überdenken. In der vorliegenden Revisionsvorlage 2023 wird eine neue Linienführung mit der «Spange Beringen» beantragt (siehe Kapitel 3.3, Änderung Nr. 4).

### **3.2 Grundsätze und Darstellung Teilrichtplan Kantonsstrassen**

Folgend werden die Grundsätze zur Festlegung des Kantonsstrassennetzes und die Darstellung des Teilrichtplans Kantonsstrassen erläutert.

Erschliessungsfunktion der Kantonsstrassen: Die Gemeinden und relevanten Ortschaften einer Gemeinde (z.B. Guntmadingen) sind über das Kantonsstrassennetz angebunden. Bei

Stichstrassen werden die Kantonsstrassen bis zum Ortszentrum geführt (z.B. Trasadingen oder Buchberg).

Klassierung der Kantonsstrassen: Die Kantonsstrassen werden gemäss Art. 5 StrG eingeteilt in überregionale (rot), regionale (gelb) und überlokale (grün) Kantonsstrassen. Die Klassierung ist abhängig von der Belastung und von der übergeordneten Erschliessungsfunktion der Strasse. Eine höhere Klassierung bedeutet i.d.R. auch einen höheren Ausbaustandard, d.h. mit entsprechendem Normalprofil und technischem Ausbaustandard. Dies gilt insbesondere für die Kantonsstrassen ausserhalb der Bauzone. Innerorts ist der Gestaltungsspielraum aufgrund der Platzverhältnisse meist sehr gering. Die kantonale Strassenverordnung (SHN 725.101) legt den Ausbaustandard der Kantonsstrassenkategorien fest, wobei hier ein angemessener Spielraum offenbleibt.

Ortsumfahrungen: Ortsumfahrungen haben per se eine überlokale Bedeutung und sind somit Kantonsstrassen. Die umfahrenen Dörfer werden trotzdem über eine Kantonsstrasse erschlossen, dies entweder als Stichstrasse (z.B. Rüdlingen) oder bei grösseren Gemeinden als durchgehende Kantonsstrasse (z.B. Ortsdurchfahrt Beringen bei einer Realisierung des Richtplaneintrags der Spange Beringen). Solange eine geplante Ortsumfahrung nicht realisiert ist, bleiben die bestehenden Ortsdurchfahrten ohnehin Kantonsstrassen (Art. 78 Abs. 1 StrG).

Anbindung Grenzübergänge: Die relevanten Grenzübergänge sind über das Kantonsstrassennetz angebunden. Kleinere, nicht besetzte Grenzübergänge sind nicht von einer Kantonsstrasse erschlossen (z.B. Rüdlingen-Nack oder Hallau-Eberfingen).

Ausbauprojekte: Das Kantonsstrassennetz ist im Kanton Schaffhausen mit Ausnahme der raumrelevanten Ortsumfahrung «Spange Beringen» praktisch fertiggestellt. Punktuelle Ausbauten können allerdings eine räumliche Wirkung haben und zu Nutzungsänderungen führen, wie zum Beispiel der Eintrag «Anschluss Merishausen». Diese punktuellen Ausbauten sind im Strassenrichtplan ebenfalls erfasst. Hingegen sind lokale, nicht netzrelevante Ausbauprojekte wie Aufwertungen von Ortsdurchfahrten oder die sich aktuell in Planung befindende Unterführung Kaltenbacherstrasse in Stein am Rhein nicht im Teilrichtplan Kantonsstrassen erfasst. Raumrelevante Ausbauprojekte sind im kantonalen Strassenrichtplan mit einer gestrichelten Linie (Ausbau über eine bestimmte Strecke) eingezeichnet. Die Linienführung ist dabei im Sinne eines Korridors zu verstehen.

### **3.3 Änderungen Teilrichtplan Kantonsstrassen**

Folgend werden die Änderungen bzw. Mutationen des Teilrichtplans Kantonsstrassen im Einzelnen erläutert.

*Änderung Nr. 1*      *K71 Wilchingen: Streichung Umfahrung Wilchingen (Aufhebung)*

Verkehrszahlen (durchschnittlicher täglicher Verkehr in Fz pro Tag):

- Zoll (D) / Wangental:	ca. 2'000
- Wilchingen-Unterneuhaus:	ca. 4'000

## Aktueller Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013:

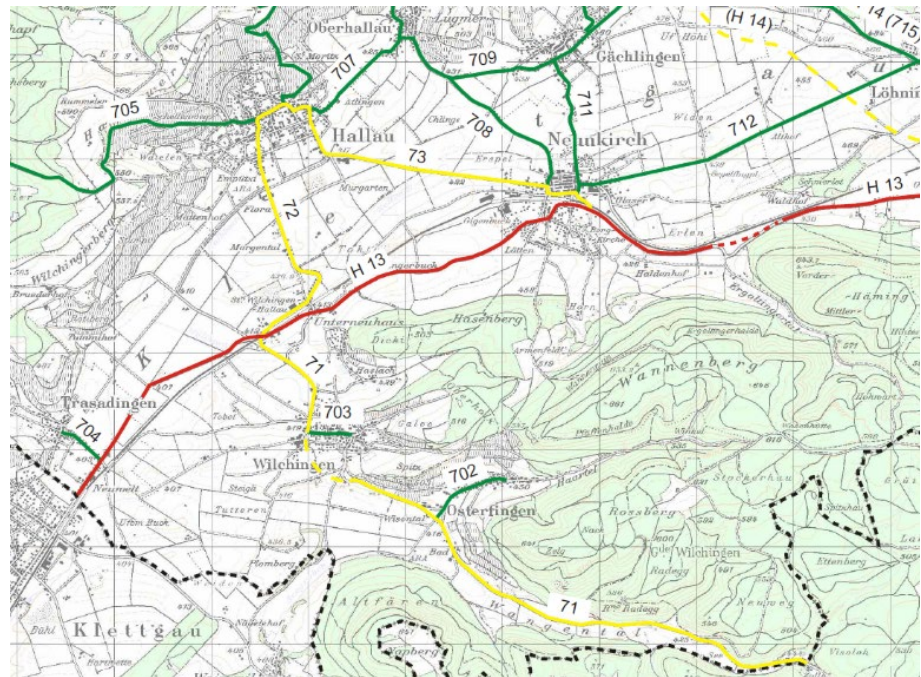


Abb. 1: Teilrichtplan Kantonsstrasse 2013, Ausschnitt Wilchingen

Die Verkehrsmenge bewegt sich auf vergleichsweise tiefem Niveau. Eine Umfahrung brächte keine wesentliche Entlastung der Ortsdurchfahrt, da ein überwiegender Anteil Ziel-/Quellverkehr ist. Es würden sich Kosten von rund Fr. 5.5 Mio. ergeben. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis wäre langfristig ungenügend, selbst wenn das Verkehrsaufkommen in den kommenden Jahrzehnten stark steigen würde. Die Linienführung ist mit der Nähe zu den Wohngebieten und dem hohen Landbedarf problematisch. Hinzu kommt, dass die im Richtplan vorgesehene Umfahrung eigentlich nur eine Teilumfahrung ist, denn sie beginnt mitten im Dorf beim «Schöneck».

Im Jahr 2016 wurde eine umfassende Kosten-Wirksamkeitsanalyse zum Richtplaneintrag Umfahrung Wilchingen durchgeführt. Die Studie zeigt auf, dass eine Umfahrung in Wilchingen kein genügendes Kosten-Wirksamkeitsverhältnis ausweist und deshalb kaum bewilligungsfähig wäre. Die Umfahrung Wilchingen soll deshalb im Teilrichtplan Kantonsstrassen gestrichen werden.

### Änderung Nr. 2

**K723 Schleitheim: Aufnahme Adlerstrasse als überlokale Kantonsstrasse in Fahrtrichtung Ost (Einbahnregime Dorfkern Schleitheim) (Neuaufnahme)**

Verkehrszahlen (durchschnittlicher täglicher Verkehr in Fz pro Tag):

- Dorfkern Schleitheim: ca. 3'000 (Alder- u. Poststr.)
- Schleitheim-Beggingen K723: ca. 1'000

## Aktueller Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013:

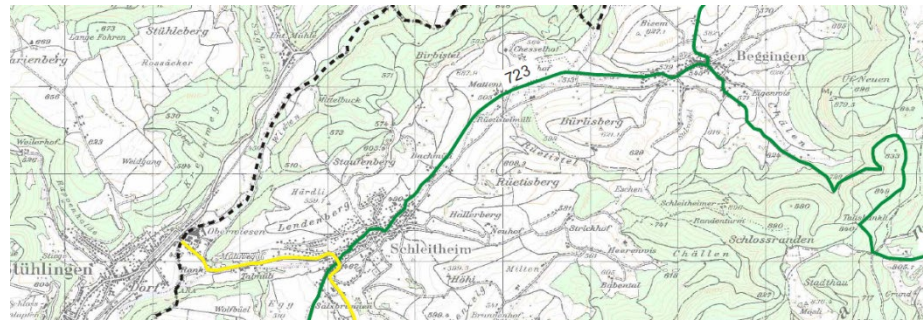


Abb. 2: Teilrichtplan Kantonsstrasse 2013, Ausschnitt Schleithem-Beggingen

Die überlokale Kantonsstrasse K723 verläuft im Dorfkern von Schleithem heute in beide Richtungen über die Poststrasse auf der Nordseite des Schleithemerbaches. Die Kantonsstrasse wird von der Bachmauer abgestützt. Aufgrund der grossen Hochwassergefährdung und des schadhaften Zustands der Bachmauern ist geplant, die Bachsohle abzusenken und die Bachmauer zu sanieren bzw. zu unterfangen. Um einerseits die Bachmauer von der Strassenlast nachhaltig zu entlasten und andererseits den Dorfkern von Schleithem aufzuwerten, wurde im Zuge der kommunalen Richtplanung eine Einbahnführung im Perimeter Dorfstrasse (Richtung Westen) und Adlerstrasse (Richtung Osten) in einer umfassenden Studie geprüft. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept weist ein hohes Attraktivierungspotenzial für Schleithem auf. Bereits heute fliesst der Verkehr Richtung Osten vorwiegend auf der Adlerstrasse und in Richtung Westen auf der Poststrasse. Die konsequente Signalisation eines Einbahnsystems im Dorfkern über eine Distanz von rund 400 Metern (je 400 Meter Poststrasse und Adlerstrasse) führt deshalb nicht zu einem relevanten Mehrverkehr. Die Vorteile für die Siedlungsentwicklung der Gemeinde und die Führung des Fuss- und Veloverkehrs überwiegen. Die folgende Abbildung zeigt eine Visualisierung des Schleithemer Aufwertungskonzepts.

Der Regierungsrat unterstützt die Absicht der Gemeinde und beantragt in der vorliegenden Revisionsvorlage mit der Neuaufnahme der Adlerstrasse die entsprechende Anpassung.



Abb. 3: Visualisierung Projekt Einbahnsystem Adlerstrasse-Poststrasse in Schleithem

Änderung Nr. 3

H14 Neunkirch: Streichung Begradigung «Hämningrank» (Aufhebung)

Aktueller Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013:

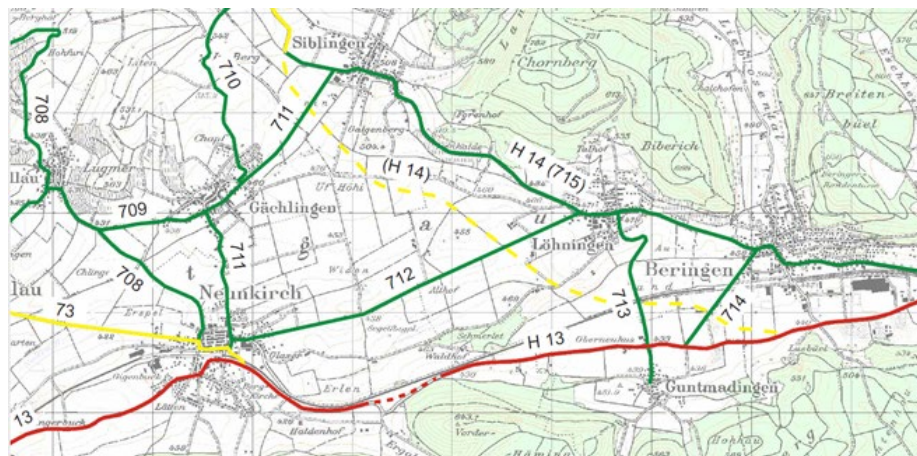


Abb. 4: Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013, Ausschnitt Oberklettgau

Die Begradigung des «Hämningrank» auf der überregionalen Kantonsstrasse H13 östlich von Neunkirch war bereits im Strassenrichtplan 1996 als Ausbauprojekt enthalten. Eine Realisierung erfolgte aus verschiedenen Gründen bislang nicht. Die Umlegung der heutigen Kantonsstrasse würde wertvolles Landwirtschaftsland benötigen. Die heutige Kantonsstrasse wird entlang dem wenig besonnten Waldrand geführt. Mit der Umlegung an die Bahnlinie könnte die heutige Kantonsstrasse zwar teilweise zurückgebaut und so ein Grossteil des Landbedarfs kompensiert werden. Die Kompensationsfläche eignet sich allerdings nur teilweise als Fruchtfolgefläche. Für den Ausbau müsste mit

Kosten von rund 3-4 Mio. Franken gerechnet werden. Für eine Umlegung der Strasse spricht hingegen die Klassierung der H13 als überregionale Kantonsstrasse. Die heutige Kantonsstrasse entspricht nicht dem Ausbaustandard einer überregionalen Kantonsstrasse. Die Gemeinde Neunkirch beantragt in ihrer Stellungnahme deshalb eine Verbreiterung der Strasse. Eine lokale Strassenverbreiterung benötigt keinen Richtplaneintrag.

Der Regierungsrat beantragt die Streichung des Richtplaneintrags «Begradigung Hämningrank».

#### Änderung Nr. 4

#### *H14 Beringen: Spange Beringen-West (Änderung)*

Verkehrszahlen (durchschnittlicher täglicher Verkehr in Fz pro Tag):

- Enge-Beringen (H14, Allerriet):	ca.	11'000
- Enge-Guntmadingen (H13, Hard):	ca.	10'000
- Beringen-Guntmadingen (K714):	ca.	800
- Beringen-Löhningen (H14):	ca.	7'000
- Löhningen-Siblingen (H14):	ca.	4'200
- Löhningen-Guntmadingen (K713)	ca.	300

Wie in Kapitel 3.1. erläutert, beauftragte der Kantonsrat im Zuge der Beratung des Strassenrichtplans 2013 den Regierungsrat informell, die Linienführung der im aktuellen Strassenrichtplan erfassten Umfahrung Oberklettgau zu überdenken. In der vorliegenden Revisionsvorlage 2023 wird eine neue Linienführung mit einem Eintrag «Spange Beringen» beantragt. Auf einen zweiten Teileintrag mit einer aufwärtskompatiblen Umfahrung von Löhningen wird allerdings verzichtet (siehe Kapitel 2, Teilrichtplan Kantonsstrassen).

Im Jahr 2015 wurde unter Einbindung der Standortgemeinden Beringen und Löhningen eine Korridorplanung zur Linienführung mit vertiefter Kosten-Wirksamkeitsanalyse durchgeführt. Die Studie zeigt auf, dass die vorgeschlagene Spange zwischen den Kantonsstrassen H13 und H14 westlich von Beringen eine hohe Entlastungswirkung von circa 60-80 % auf der Ortsdurchfahrt von Beringen erzielt. Der Bau der Spange mit einer gleichzeitigen Unterquerung der DB-Bahnlinie zeigt unter Erwägung eines breiten Kriterienkatalogs in den Nachhaltigkeitsbereichen Umwelt (Ökologie), Gesellschaft (Soziales) und Wirtschaft eine positive Gesamtwirkung. Es ist mit Investitionskosten von rund 25 -30 Mio. Franken zu rechnen. Die Deutsche Bahn AG unterstützt das Projekt. Die Spange Beringen ist zudem im Agglomerationsprogramm der vierten Generation als C-Massnahme mit einem Realisierungshorizont 2035 enthalten.

Der Regierungsrat beantragt mit dem Eintrag der «Spange Beringen» die entsprechende Anpassung im Strassenrichtplan. Die Abbildung 5 zeigt die vorgeschlagene Linienführung, die von den zuständigen Ämtern des Baudepartements detailliert geprüft und als machbar bzw. bewilligungsfähig beurteilt wurde. Ein Vorprojekt liegt noch nicht vor und kann erst ausgelöst werden, wenn der Kantonsrat dem Richtplaneintrag zugestimmt hat.

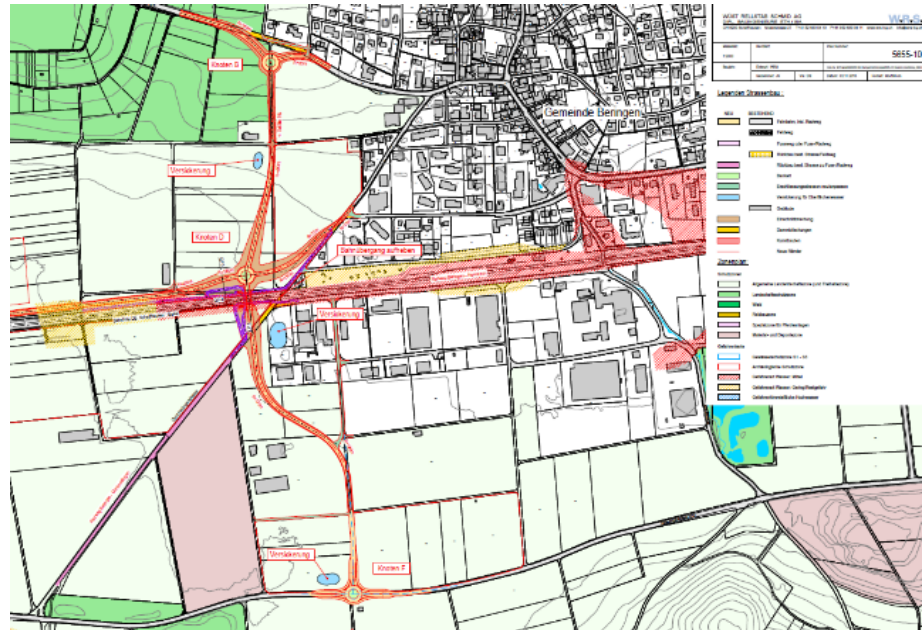


Abb. 5: Korridorplanung Umfahrung Oberklettgau, Linienführung Spange Beringen

Im Zuge der Realisierung der Spange Beringen wird die bestehende überlokale Kantonsstrasse K714 zwischen Beringen und Guntmadingen zu einer kantonalen Radroute umklassiert. Der motorisierte Individualverkehr zwischen Guntmadingen und Beringen wird über die neu erstellte Spange Beringen geführt. Es wird eine Entflechtung des motorisierten Individualverkehrs und des Veloverkehrs erreicht. Die Entlassung der K714 aus dem kantonalen Strassenrichtplan ist gekoppelt an die Spange Beringen und somit im Änderungsantrag Nr. 4 enthalten.

Der Umgang mit der Kantonsstrasse K713 zwischen Löhningen und Guntmadingen soll im Zuge der Projektierung der Spange Beringen geprüft werden. Die Deutsche Bahn AG fordert im Zusammenhang mit der Spange Beringen auch die Aufhebung des Bahnübergangs zwischen Löhningen und Guntmadingen. Bei der Projektierung ist entsprechend zu prüfen, ob eine solche Aufhebung notwendig bzw. ein angemessenes Unterführungsbauwerk verhältnismässig wäre. Vorerst verbleibt die Verbindung zwischen Löhningen und Guntmadingen eine überlokale Kantonsstrasse.

Aktueller Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013:

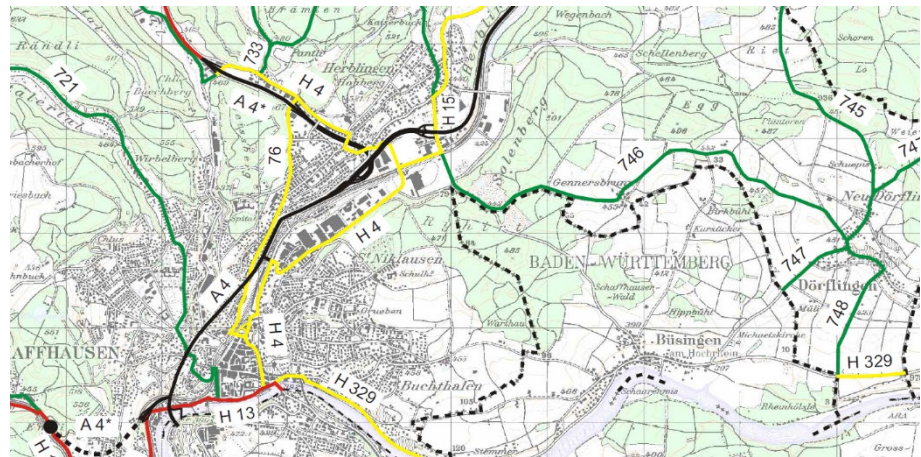


Abb. 6: Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013, Ausschnitt Stadt Schaffhausen

Die J.J. Wepferstrasse erschliesst das Kantonsspital vom Nationalstrassenanschluss Schweizersbild Süd bzw. von der nordöstlichen Gemsgasse aus. Die Strasse ist heute Bestandteil der kantonalen Waldparzelle und somit nicht als eigene Parzelle ausparzelliert. Sie ist also weder eine Stadtrasse noch eine Kantonsstrasse. Die Strassenfläche ist raumplanerisch nicht als Waldfeststellung ausgewiesen. Der Rückbau der J.J. Wepferstrasse und eine Aufforstung ist kaum realisierbar, da sie das ehemalige Pflegzentrum sowie Gebäude der kantonalen Verwaltung und des Kantonsspitals erschliesst. Ausserdem wird eine städtische Buslinie über die J.J. Wepferstrasse geführt. Eine Umlegung des Verkehrs auf die Grafenbuckstrasse würde zu einem Mehrverkehr auf der Hochstrasse und der südlichen Gemsgasse führen.

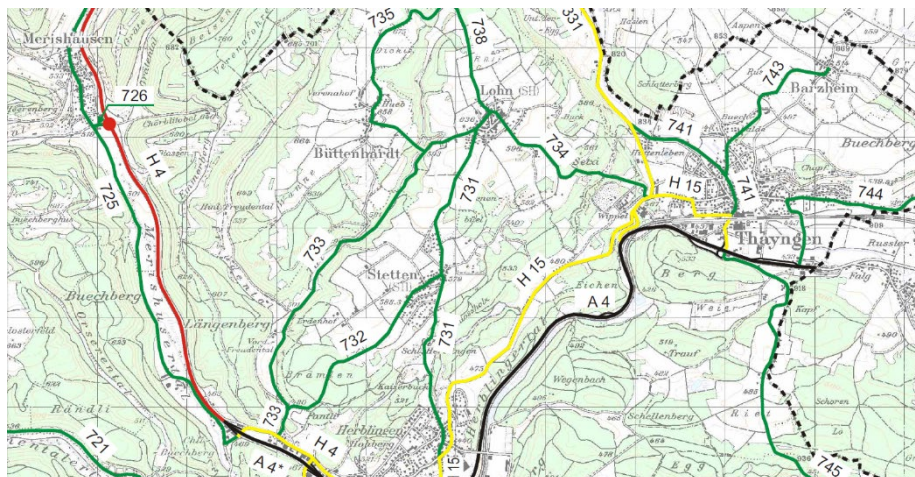
Das Kantonsspital ist die bedeutendste kantonale Institution, was eine direkte Anbindung an das Kantonsstrassennetz rechtfertigt. Zudem ist die Abtretung des Pflegezentrums vom Kanton an die Stadt Schaffhausen auf der Südostseite der J.J. Wepferstrasse vollzogen. Der Regierungsrat beantragt deshalb, die bestehende J.J. Wepferstrasse als neue überlokale Kantonsstrasse K761 ins städtische Kantonsstrassennetz aufzunehmen. Sie wird direkt an die Kantonsstrasse K76 (Gemsgasse) angehängt. Die neue K761 wird bis zum Knoten Grafenbuckstrasse-J.J. Wepferstrasse (Baurechtsperimeter Spital AG) geführt. Falls die J.J. Wepferstrasse nicht ins städtische Kantonsstrassennetz aufgenommen wird, müsste sie konsequenterweise zu einer kommunalen Stadtstrasse mit einer Sammel- oder Hauptstrassenfunktion werden.

*K726 Merishausen mit Anschluss an H4: Neupositionierung des Anschlusses und Änderung zu Vollanschluss (Änderung)*

Verkehrszahlen (durchschnittlicher täglicher Verkehr in Fz pro Tag):

- Schweizersbild Nord-Bargen (H4): ca. 3'500
- Schaffhausen-Merishausen K723: ca. 1'800

Aktueller Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013:



*Abb. 7: Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013, Ausschnitt Merishausental / Reiat*

Mit dem Neuen Netzbeschlusses NEB zum Nationalstrassennetz (Abtausch ehemalige A4 und J15) wurde die damalige Nationalstrasse nach Bargen zur überregionalen Kantonsstrasse H4. Mit dieser Umklassierung wurden die Voraussetzungen geschaffen, Merishausen an die H4 anzuschliessen. Dazu wurde im Rahmen der Revision des Strassenrichtplans 2013 die bestehende Langwiesstrasse als überlokale Kantonsstrasse K726 ins Kantonsstrassennetz aufgenommen. Damals war vorgesehen, Merishausen von der Langwiesstrasse aus mit einem Halbanschluss an die H4 anzuschliessen.

Im Jahr 2018 wurde durch Tiefbau Schaffhausen und dem Gemeinderat Merishausen eine umfassende Variantenstudie zum Anschluss Merishausen durchgeführt. Ein breiter Fächer von Varianten (Nullvariante, aktuelle Richtplanvariante, verschiedene Vollanschlussvarianten an verschiedenen Anschlusspunkten) wurde anhand eines breiten Kriterienkatalogs untersucht und daraus eine Bestvariante erarbeitet. Diese sieht gegenüber dem heute im Strassenrichtplan erfassten Halbanschluss einen niveaugleichen Vollanschluss circa 400 Meter südlich des Dorfeingangs vor.

Der vorgeschlagene Vollanschluss verbessert die Erschliessung der Gemeinde Merishausen für den motorisierten Verkehr. Mit dem Vorhaben darf davon ausgegangen werden, dass ein Grossteil des Verkehrs aus Merishausen die Stadt Schaffhausen über die Kantonsstrasse H4/Nationalstrasse A4 anfahren wird. Dies führt zu einer angestrebten

Verkehrsentlastung der Mühlentalstrasse, Adlerunterführung, Spitalstrasse und des Obertorkreisels in der Stadt Schaffhausen. Auch die nördliche Schweizersbildstrasse würde entlastet. Der Anschluss ermöglicht weiter eine Umklassierung der überlokalen Kantonsstrasse K725 zwischen dem Nationalstrassenanschluss Schweizersbild Nord und Merishausen zu einer kantonalen Radroute (Änderung Nr. 6b).

Der Regierungsrat beantragt in der vorliegenden Revisionsvorlage die erwähnte Verschiebung des Anschlusses in Merishausen und die Anpassung der Ausbauf orm zu einem niveaugleichen Anschluss.

*Änderung Nr. 6b*

*K725 Schaffhausen Schweizerbild Nord - Merishausen: Aufhebung überlokale Kantonsstrasse mit Umklassierung zu kantonaler Radroute (Aufhebung)*

Der geplante Vollanschluss in Merishausen Süd (Änderung Nr. 6a) ermöglicht eine Umklassierung der heutigen Kantonsstrasse K725 zu einer kantonalen Radroute. Das Industriegebiet im unteren Merishauser tal bleibt dabei vom Kreisel Logierhaus aus bis zum Fabrikationsgebäude der IWC gegenüber heute für alle Verkehrsmittel unverändert erschlossen. Der Abschnitt der heutigen K725 zwischen der IWC und dem neuen Vollanschluss in Merishausen wird neu für den motorisierten Individualverkehr geschlossen. Der motorisierte Individualverkehr wird neu ausschliesslich über die H4 geführt. Für den öffentlichen Bus, den landwirtschaftlichen Verkehr und den Veloverkehr bleibt die Verbindung zwischen der IWC und Merishausen auf der ehemaligen K725 hingegen offen. Mit dem Vorschlag wird eine konsequente Entflechtung von motorisiertem Individualverkehr und Veloverkehr erreicht.

Der Regierungsrat beantragt in der vorliegenden Revisionsvorlage die Umklassierung der K725 zwischen dem Nationalstrassenanschluss Schweizersbild Nord und Merishausen zu einer kantonalen Radroute (siehe auch Teilrichtplan Radrouten).

*Änderung Nr. 7*

*H330 Stein am Rhein: Entlassung Oberstadt und Rathausplatz aus dem Kantonsstrassennetz (Aufhebung)*

Die Oberstadt und der Rathausplatz von Stein am Rhein sind aktuell aufgrund der ehemaligen Busführung als Teil der Kantonsstrasse H330 im Teilrichtplan Kantonsstrassen verankert. Die Busführung in Stein am Rhein wurde kürzlich angepasst. Neu verkehrt der Bus in beide Richtungen Nord-Süd und Süd-Nord über den Chirchhofplatz. Selbst wenn zukünftig die Busführung Richtung Süden wieder über den Rathausplatz umgelegt würde, rechtfertigt dies nicht die Klassierung als Kantonsstrasse. Die Oberstadt und der Rathausplatz werden im vorliegenden Revisionsentwurf aus dem Kantonsstrassennetz entlassen. Der Kantonsstrassenzug H330 wird neu ausschliesslich über die Charregass, Rheinbrücke, Rhigass, Chirchhofplatz und die Oehningerstrasse geführt.

## 4. Teilrichtplan Radrouten

### 4.1 Umsetzungsstand Teilrichtplan Radrouten 2013

Mit Beschluss des Kantonsrats vom 6. Mai 2013 wurde der aktuell gültige Teilrichtplan Radrouten genehmigt (Anhang 3a). Damals wurden 13 Änderungen gegenüber dem Strassenrichtplan aus dem Jahr 1996 behördenverbindlich beschlossen. Von den 13 Änderungen wurden sieben vollständig oder teilweise realisiert. Sieben Änderungen aus dem Strassenrichtplan 2013 werden im vorliegenden Revisionsentwurf indirekt oder direkt bestätigt, dies in Form einer Umlegung ohne Ausbauprojekt (Änderung) oder als Überführung des Ausbauprojekts (keine Änderung, da bereits durch den Kantonsrat im Jahr 2013 beschlossen). Zum besseren Verständnis der Netzentwicklung sind die Änderungen der Revision 2013 und der Umsetzungsstand nachfolgend beschrieben.

#### *Änderung Nr. 1 Radroute Murgarten, Neunkirch-Hallau*

Die Gemeindestrasse (Güterkorporation) wurde im Jahr 2015 ins Radroutennetz aufgenommen und mit einem Belag ausgebaut. Zwischen Hallau und Neunkirch / Wilchingen-Unterneuhaus besteht nun ein durchgehender, gut ausgebauter und von der Kantonsstrasse abgesetzter Radweg für den Alltags- und Freizeitveloverkehr.

#### *Änderung Nr. 2 Hallau - Unterneuhaus: Neue Führung Radweg Unterneuhaus*

Die neue Radwegführung entlang der Bahnlinie (Nordseite) wurde im Jahr 2015 nach Abschluss der Aufhebung der Bahnübergänge in Wilchingen realisiert. Zwischen dem Bahnhof Hallau-Unterneuhaus und Neunkirch besteht nun ein durchgehender, gut ausgebauter und von der Kantonsstrasse abgesetzter Radweg für den Alltags- und Freizeitveloverkehr.

#### *Änderung Nr. 3a Hallau - Oberhallau: Umlegung Radroute entlang Halbach (Wasserstrasse) auf die Kantonsstrasse K707*

Die Umlegung des im Strassenrichtplan 1996 verankerten Radwegs (damals als Ausbauprojekt) auf die Kantonsstrasse K707 zwischen Oberhallau und Hallau erfolgte ohne bauliche Massnahmen mit Beschluss des Kantonsrats vom 13. Mai 2013.

#### *Änderung Nr. 3b Oberhallau - Gächlingen: Ausbau Radweg entlang Kantonsstrassen K708/K709*

Der im Strassenrichtplan 2013 festgesetzte Radwegneubau zwischen Oberhallau und Gächlingen entlang der Kantonsstrassen K708/K709 wurde nicht realisiert. Stattdessen wird der Veloverkehr von Oberhallau durch den Rebhang nach Gächlingen geführt (Schweiz Mobil Route Nr. 751, Klettgauer Wein-Route). Die Route hat sich für den Freizeitveloverkehr bewährt. Der Alltagsveloverkehr kann ohne Ausbau auf der Kantonsstrasse geführt werden. Der geplante Ausbau soll deshalb aus

dem Strassenrichtplan gestrichen werden (siehe Kapitel 4.3, Änderung Nr. 3).

*Änderung Nr. 4 Siblingen - Siblingerhöhe: Ausbau Radweg entlang Kantonsstrasse H14*

Der im Strassenrichtplan 2013 festgesetzte Radweg wurde nicht realisiert. Der Veloverkehr wird heute nördlich der Kantonsstrasse auf Gemeindestrassen über den «Waldhof» geführt. Diese Route ist aufgrund des erheblichen Umweges und der starken Steigung unattraktiv. Mit dem festgesetzten Radweg entlang der Kantonsstrasse kann zwischen Siblingen und Schleithem eine durchgehende und attraktive Veloverbindung für den Alltags- und Freizeitveloverkehr geschaffen werden. Im Revisionsentwurf wird am Radwegausbau Siblingen-Siblingerhöhe festgehalten. Es benötigt keinen Änderungsbeschluss zu diesem Radwegausbau, da der Ausbau der Radweglücke im Teilrichtplan Radrouten bereits behördenverbindlich erfasst ist.

*Änderung Nr. 5 Neuhausen am Rheinfall - Beringen: Radroute Galgenbuck*

Zusammen mit dem Bau des Galgenbucktunnels wurde zwischen Neuhausen-Engestrasse und Beringen-Engi entlang der Kantonsstrasse/Nationalstrasse ein attraktiver Radweg über das Westportal des Galgenbucktunnels gebaut. Der Klettgau ist damit beidseits der DB-Bahnlinie gut an das Zentrum der Agglomeration Schaffhausen angebunden.

*Änderung Nr. 6 Schaffhausen-Hemmental: Ausbau Radweg*

Der im Strassenrichtplan 2013 aufgenommene Radweg abseits der Kantonsstrasse durch das «Hämetaalertaal» wurde im Jahr 2014 fertiggestellt. Mit Ausnahme eines Wegstücks von circa 700 Metern Länge weist der Radweg einen Asphaltbelag aus. Der Lückenschluss konnte aufgrund des tangierten Gewässerraums noch nicht erfolgen. Aus verkehrlicher Sicht ist es wünschenswert, dieses Wegstück mit einem Asphaltbelag auszubauen. Deshalb soll nochmals eine Interessenabwägung der sich widersprechenden Vorhaben des Radwegausbaus mit einem Belag und des Gewässerraums erfolgen.

*Änderung Nr. 7 Herblingen-Stetten: Ausbau Radweg entlang Kantonsstrasse K731*

Der Radwegausbau entlang der Kantonsstrasse zwischen Herblingen und Stetten war Bestandteil des Agglomerationsprogramms der ersten Generation. Die Kosten des Radwegausbaus wurden damals unterschätzt, weshalb der Kanton nach Rücksprache mit der Stadt Schaffhausen und der Gemeinde Stetten dem Bund eine Projektanpassung beantragte. Statt dem Radwegausbau wurden Anpassungen von Querungen, eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf der Kantonsstrasse und der Ausbau der Gehwege in Stetten realisiert. Das Baudepartement und der Gemeinderat von Stetten erachten den Bau des

Radwegs nach wie vor als notwendig. Das Projekt wurde deshalb im Agglomerationsprogramm der vierten Generation mit der entsprechenden Investitionssumme erneut aufgenommen. Im Revisionsentwurf wird am Radwegausbau somit festgehalten. Es benötigt keinen Änderungsbeschluss zu diesem Radwegausbau, da der Ausbau im Richtplan bereits behördenverbindlich festgesetzt ist.

*Änderung Nr. 8*

*Schaffhausen-Merishausen: Streichung der Veloverbindung Längenberg auf der Ostseite des Tals*

Die Streichung erfolgte mit dem Beschluss des Kantonsrats vom 6. Mai 2013 zur Revision des Strassenrichtplans. Die Veloverbindung zwischen Schaffhausen und Merishausen wird stattdessen über die Kantonsstrasse K725 geführt.

*Änderung Nr. 9*

*Ramsen-Wiesholz - Landesgrenze: Ausbau Radweg*

Die Gemeindestrasse wurde im Jahr 2016 mit einem Belag ausgebaut. Der grenzüberschreitende Radweg hat vor allem eine touristische Bedeutung.

*Änderung Nr. 10*

*Rafz (ZH) - Rüdlingen - Flaach (ZH): Ausbau Radweg entlang Kantonsstrasse K61*

Das kantonsübergreifende Radwegprojekt ist zwischen den Kantonen Zürich und Schaffhausen abgestimmt und entsprechend in beiden Richtplänen festgesetzt. Der Kanton Zürich konnte den Radweg zwischen Rafz und der Kantonsgrenze zu Rüdlingen erfolgreich umsetzen. Im Kanton Schaffhausen wurde die Plangenehmigung für den separaten Radweg entlang der Kantonsstrasse im Jahr 2018 eingeleitet. Das Rechtsmittelverfahren konnte noch nicht abgeschlossen werden. Im Revisionsentwurf wird am Radwegausbau festgehalten. Es benötigt keinen Änderungsbeschluss zu diesem Radwegausbau, da der Ausbau im Richtplan bereits behördenverbindlich festgesetzt ist.

*Änderung Nr. 11*

*Bargen - Zoll Neuhaus (D): Ausbau Radweg entlang Kantonsstrasse H4*

Der nördlichste Abschnitt der Radroute im Merishausertal von Bargen nach Neuhaus (D) führt über den steilen Abschnitt «Bargemer Steig», was für Velofahrer ohne elektrische Unterstützung kaum zumutbar ist. Deshalb wurde bei der Revision des Strassenrichtplans 2013 beschlossen, die Radroute auf die ehemalige A4 bzw. heutige H4 umzulegen, verbunden mit einer Abtrennung der Standstreifen von der Fahrbahn. Die Steigung entlang der H4 ist regelmässig. Nach einer Neubeurteilung empfiehlt der Regierungsrat, auf diesen Ausbau zu verzichten (siehe Kapitel 4.3, Änderung Nr. 16).

#### Änderung Nr. 12

#### *Wilchingen - Osterfingen - Zoll Wangental: Radroute Wangental*

Aufgrund von diversen Anträgen aus dem Vernehmlassungsverfahren zum Teilrichtplan Radrouten 2013 wurde der Bau eines Radwegs entlang der Kantonsstrasse K71 zwischen Wilchingen und Osterfingen sowie in der Verlängerung bis zum Zollübergang Wangental aufgenommen. Im Jahr 2014 wurde vom Kantonsrat ein Postulat überwiesen, das die zügige Umsetzung des Radwegs verlangte. Daraufhin wurde die Planung in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Freiburg und den Standortgemeinden Wilchingen, Dettighofen (D) und Jestetten (D) an die Hand genommen. Zwischen Osterfingen und dem Osterfinger Bad wurde ein separater Rad- und Gehweg entlang der Kantonsstrasse und zwischen dem Osterfinger Bad und dem Zoll Wangental eine Linienführung auf der Südseite des Talbodens vorgeschlagen. Der Ausbau als «Naturradweg» wurde aufgrund des überwiegenden Anteils an touristischem Veloverkehr als vertretbar beurteilt.

Die Radroute Wangental wurde nach einem aufwendigen Rechtsmittelverfahren und geringfügigen Anpassungen der geplanten Linienführung im Sommer 2022 in Betrieb genommen. Auf den Ausbau des Teilstücks zwischen Wilchingen und Osterfingen entlang der Kantonsstrasse soll definitiv verzichtet werden. Der Regierungsrat beantragt die entsprechende Streichung im Teilrichtplan Radrouten (siehe Kapitel 4.3, Änderung Nr. 1).

#### Änderung Nr. 13

#### *Rheinfallsteg: Ausbau Radroute entlang dem Rhein inklusive Bau eines Stegs zwischen der SBB-Brücke Laufen und der Laufengasse*

Eine lückenlose und attraktive Radroutenverbindung von Schaffhausen an den Rheinfall auf Schaffhauser Seite fehlt heute. Deshalb wurde im Teilrichtplan Radrouten 2013 innerhalb der Bauzone der Ausbau des heutigen Wanderwegs im Abschnitt Rheinweg - Flurlingerbrücke - Eisenbahnbrücke Laufen aufgenommen. Der Abschnitt von der Eisenbahnbrücke Laufen bis zur Laufengasse wurde als Ausbauprojekt in Form eines Stegs ausserhalb der Bauzone im Radroutenrichtplan erfasst.

Die Machbarkeit dieses Ausbaus ist aufgrund der eidgenössischen Gewässerschutzgesetzgebung und einer Stellungnahme der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission ENHK nicht gegeben. Der Regierungsrat beantragt im vorliegenden Revisionsentwurf deshalb die Streichung dieses Ausbaus. Stattdessen wird eine alternative Radroutenführung über das SIG Areal beantragt (siehe Kapitel 4.3, Änderung Nr. 7).

Bei der Revision des Teilrichtplans Radrouten im Jahr 2013 wurden keine «Restanzen» aus dem vorhergehenden Strassenrichtplan 1996 übernommen. Mit der Revision des Strassenrichtplans 2013 wurde erstmals ein Velonetzplan eingeführt. Diese Netzplanung wurde damals durch eine Volksmotion ausgelöst. Zu bemerken ist, dass die Velonetzplanung 2013 beim Radroutennetz zwischen bestehenden Radrouten, d.h. separate Radwege, und sogenannten Ergänzungsrouten unterschied. Als Ergänzungsrouten wurden diejenigen Radrouten gekennzeichnet, die den Kantons- oder Gemeindestrassen überlagert sind (siehe Anhang 3a, grün eingefärbte Netzelemente).

## **4.2 Grundsätze und Darstellung Teilrichtplan Radrouten**

Folgend werden die Grundsätze zur Festlegung des kantonalen Radroutennetzes und die Darstellung des Teilrichtplans Radrouten erläutert.

Kantonale Radrouten / Alltagsvelorouten: Das Bundesgesetz über Velowege (Inkraftsetzung per 1. Januar 2023) unterscheidet beim Veloverkehr zwischen Alltags- und Freizeitveloverkehr. Der Alltagsveloverkehr gewinnt zunehmend an Bedeutung im Kontext der Gesamtmobilität. Die Elektrifizierung des Velos erweitert den Einsatzradius massiv. Es ist davon auszugehen, dass in den nächsten Jahren der Anteil des Veloverkehrs an der Gesamtverkehrsleistung weiter zunimmt. Die kantonalen Radrouten bilden deshalb die Basis für den Alltagsveloverkehr, wobei sie selbstverständlich auch vom Freizeitveloverkehr genutzt werden können. Das kantonale Radroutennetz soll die Gemeinden unter Wahrung der Verhältnismässigkeit möglichst direkt miteinander verbinden. Die kantonalen Radrouten sind im Teilrichtplan Radrouten in dunkelblauer Farbe dargestellt.

Erschliessungsfunktion der kantonalen Radrouten: Die Gemeinden und relevante Ortschaften einer Gemeinde (z.B. Guntmadingen) sind über das kantonale Radroutennetz angebunden. Kantonale Radrouten ausserhalb der Bauzonen sind gemäss revidiertem Strassengesetz eine Kantonsstrassenkategorie. Eine kantonale Radroute ausserorts, die einer Gemeindestrasse überlagert ist, wird somit zu einer Kantonsstrasse der Kategorie kantonale Radroute (z.B. Nackstrasse in Rüdlingen). Hier wird explizit darauf hingewiesen, dass sich damit die aktuelle Nutzung nicht ändert, solange keine Anpassung der Signalisation erfolgt. Kantonale Radrouten werden i.d.R. auch vom landwirtschaftlichen Verkehr und in weiten Teilen auch vom motorisierten Individualverkehr zur Erschliessung von Feldern und Siedlungen genutzt.

Kantonale Radrouten innerhalb der Bauzonen: Kantonale Radrouten bleiben innerhalb der Bauzonen Gemeindestrassen, sofern sie nicht einer überregionalen, regionalen oder überlokalen Kantonsstrasse überlagert sind. Die Gemeinden sind somit für den Bau, Betrieb und Unterhalt der kantonalen Radrouten innerorts zuständig. Der Kanton kann die Gemeinden bei Ausbau- und Unterhaltsprojekten im Rahmen des Härtekontingents gemäss Art. 73 Abs. 2 StrG finanziell unterstützen. Im aktuell gültigen Teilrichtplan Radrouten aus dem Jahr 2013 sind die Radrouten innerorts gelb eingefärbt. Neu werden die kantonalen Radrouten durchgängig, das heisst innerhalb und ausserhalb der Bauzonen, in dunkelblauer Farbe dargestellt. Die Bauzonen sind im Teilrichtplan eingezeichnet. Relevante Neubauvorhaben innerhalb der Bauzonen sind im Teilrichtplan Radrouten erfasst.

Ausbaustandard kantonale Radrouten: Der Ausbaustandard richtet sich nach den Bedürfnissen des Alltagsveloverkehrs. In der Regel sind Alltagsrouten asphaltiert. Überlagerungen von Alltagsrouten mit Kantonsstrassen oder Gemeindestrassen sind bei geringen bis mittleren Verkehrsbelastungen vertretbar. Bei mittleren bis höheren Belastungen wird ausserhalb der Bauzonen eine Trennung des Veloverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs angestrebt. Dies betrifft insbesondere regionale und überregionale Kantonsstrassen. Auch die Steigung einer Strasse und die Nutzergruppen haben Einfluss auf den Ausbaustandard.

Ausbauprojekte: Das Radroutennetz ist im Kanton Schaffhausen mit Ausnahme von einzelnen Netzlücken ausserhalb der Bauzonen verhältnismässig dicht und angemessen ausgebaut. Bei den geplanten Ausbauten ausserhalb der Bauzonen handelt es sich vorwiegend um neue Radwege entlang von Kantonsstrassen, die eine separate Führung des motorisierten Verkehrs und des Veloverkehrs ermöglichen. Innerhalb der Bauzonen wird der Veloverkehr in der Regel auf den Kantonsstrassen bzw. Gemeindestrassen geführt, je nach Verkehrsbelastung und räumlichen Möglichkeiten mit markierten Radstreifen. Markierungen von Radstreifen werden im Strassenrichtplan nicht dargestellt. Neubauvorhaben, d.h. neue raumrelevante und von Kantons- oder Gemeindestrassen abgesetzte Radwege, sind im Teilrichtplan Radrouten mit einer gestrichelten Linie eingezeichnet. Die Linienführung ist dabei im Sinne eines Korridors zu verstehen.

Neue Netzelemente ohne Ausbau: Das kantonale Radroutennetz bildet sozusagen das Basisvelonetz im Kanton für den Alltagsveloverkehr ab. Das Bundesgesetz über Velowege schreibt eine angemessene Netzdichte und möglichst direkte Verbindungen zwischen den Dörfern vor. Der Regierungsrat beantragt deshalb die Aufnahme von zusätzlichen Netzelementen in das kantonale Radroutennetz. Dabei handelt es sich mehrheitlich um Radrouten, die wenig frequentierten Kantonsstrassen überlagert sind und bei denen kein flächenintensiver, richtplanrelevanter Ausbau vorgesehen ist (z.B. Gächlingen-Siblingerhöhe). Diese zusätzlichen Netzelemente (dunkelblau) werden im Teilrichtplan Radrouten mit einem orangen Punkt ausgewiesen.

Ergänzungsrouten / Freizeitvelorouten: Das Bundesgesetz über Velowege verpflichtet die Kantone und Gemeinden, auch die Velorouten für den Freizeitverkehr, explizit die Schweiz Mobil Velorouten, in ihrer Netzplanung zu berücksichtigen. Im Teilrichtplan Radrouten sollen deshalb neu auch Freizeitvelorouten mit einer regionalen Bedeutung als Ergänzungen aufgenommen werden. Diese Freizeitrouten haben keine oder allenfalls eine geringe verkehrliche Funktion im Alltag. Sie dienen den Nutzern zur Erholung. Im Gegensatz zu den Velorouten für den Alltagsverkehr hat der Ausbaustandard der Freizeitrouten eine geringere Bedeutung. Die Freizeitvelorouten führen in der Regel über nicht asphaltierte Flur- und Waldstrassen der Gemeinden. Es macht keinen Sinn, diese Flurstrassen ohne verkehrliche Bedeutung für den Alltagsveloverkehr in das kantonale Radroutennetz aufzunehmen. Die Ergänzungsrouten für den Freizeitveloverkehr bleiben somit Gemeindestrassen. Aufgrund der regionalen, touristischen Bedeutung sollen sie aber ausgeschildert bleiben oder werden. Für die Signalisation ist gemäss Art. 63a StrG der Kanton zuständig. Die Ergänzungsrouten für den Freizeitveloverkehr sind im Teilrichtplan Radrouten in hellblauer Farbe dargestellt.

Anbindung an die Velonetze der Nachbarkantone und von Baden-Württemberg: Das kantonale Radroutennetz ist mit den Nachbarnetzen abgestimmt. Es gibt im Netzplan keine Radrouten, die nicht abgenommen werden. Die Signalisation der grenzüberschreitenden Radrouten wird vom Kanton mit den Nachbarn abgesprochen, sodass die Durchgängigkeit sichergestellt ist.

### 4.3 Änderungen Teilrichtplan Radrouten

Nachfolgend werden die Änderungen bzw. Mutationen des Teilrichtplans Radrouten im Einzelnen erläutert.

**Änderung Nr. 1**      *Streichung Ausbau Radweg Wilchingen - Osterfingen entlang Kantonsstrasse 71 (Aufhebung)*

Aktueller Teilrichtplan Radrouten 2013:



Abb. 8: Teilrichtplan Radrouten 2013, Ausschnitt Wilchingen-Osterfingen

Im Teilrichtplan Radrouten 2013 wurde der Bau eines separaten Radwegs zwischen Wilchingen und Osterfingen entlang der Kantonsstrasse K71 als Teil der Radroute Wangental festgesetzt (siehe Kapitel 4.1, Änderung Nr. 12). Der Veloverkehr, so auch der Schülerverkehr, wird aktuell über den bestehenden und gut ausgebauten Spitzhaldenweg und die Rebbbergstrasse oberhalb der Kantonsstrasse durch die Reben geführt. Diese Routenführung genügt den Bedürfnissen des Alltags- und Freizeitveloverkehrs. Zudem wird das Dorf Osterfingen mit dem touristischen Ziel der Bergtrotte gut angebunden. Ein Ausbau entlang der Kantonsstrasse wäre unterhalb des instabilen Rutschhangs «Spitzhalde» risikobehaftet und unverhältnismässig. Der Ausbau soll deshalb aus dem Teilrichtplan Radrouten gestrichen werden.

## Änderung Nr. 2

### Radweg Hallau-Oberhallau (Aufnahme)

Aktueller Teilrichtplan Radrouten 2013:

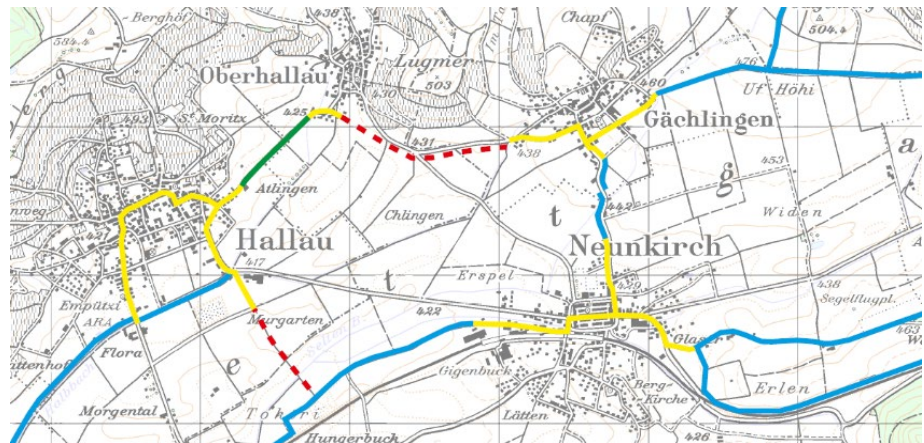


Abb. 9: Teilrichtplan Radrouten 2013, Ausschnitt Hallau-Oberhallau-Gächlingen

Die kantonale Radroute zwischen Hallau und Oberhallau überlagert die Kantonsstrasse K707. Die überlokale Kantonsstrasse weist zwar eine relativ geringe Belastung auf. Allerdings verkehren die Schülerinnen und Schüler auf diesem Abschnitt. Zudem ist das Wegstück Teil der Schweiz Mobil Route Nr. 751. Der Regierungsrat erachtet den Bau eines von der Kantonsstrasse abgetrennten Radwegs zwischen Hallau und Oberhallau als angemessen. Der Landbedarf ist verhältnismässig und die Verkehrssicherheit wird wesentlich verbessert. Der Ausbau dieses Abschnitts soll im Teilrichtplan Radrouten aufgenommen werden.

## Änderung Nr. 3

### Streichung Ausbau Radweg Oberhallau - Gächlingen entlang Kantonsstrassen 708/709 (Aufhebung)

Der im Strassenrichtplan 2013 festgesetzte Radwegneubau zwischen Oberhallau und Gächlingen entlang der Kantonsstrassen K708/K709 (siehe Abb. 9) wurde nicht realisiert. Stattdessen wird der Veloverkehr seit Jahren von Oberhallau durch den Rebhang nach Gächlingen geführt (Schweiz Mobil Route Nr. 751, Klettgauer Wein-Route). Die Route eignet sich für den Freizeit-Veloverkehr und soll in der Revision 2023 entsprechend als Ergänzungsrouten für den Freizeitveloverkehr aufgenommen werden.

Ein Radwegausbau entlang der Kantonsstrassen für den Alltagsveloverkehr wäre aufgrund des hohen Landbedarfs und des geringen Verkehrsaufkommens von weniger als 1'000 Fahrzeuge pro Tag nicht verhältnismässig, auch wenn mit dem geplanten GOSU Oberstufenschulhaus in Neunkirch ein Schülerverkehr erwartet wird. Die Streichung gab im Rahmen der Vernehmlassung Anlass zu Diskussionen unter den Gemeinden Neunkirch, Hallau, Oberhallau und Gächlingen (siehe Kapitel 2). Die kantonale Radroute für den Alltagsveloverkehr kann jedoch

ohne Ausbau überlagernd auf der Kantonstrasse K708/709 von Oberhallau nach Gächlingen bzw. Neunkirch geführt werden. Tiefbau Schaffhausen wird unter Einbezug der Standortgemeinden allerdings bauliche Massnahmen, z.B. lokale Verbreiterungen, und allenfalls eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit prüfen. Einen Eintrag im Strassenrichtplan benötigt es dafür nicht.

#### Änderung Nr. 4

#### Radweg Siblingen - Löhningen (Aufnahme)

Aktueller Teilrichtplan Radrouten 2013:

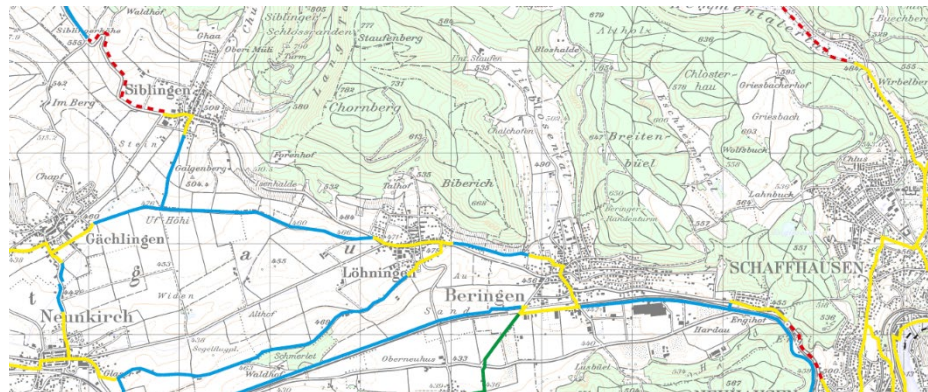


Abb. 10: Teilrichtplan Radrouten 2013, Ausschnitt Oberklettgau

Eine direkte Radwegverbindung zwischen Siblingen und Löhningen entlang der Kantonsstrasse H14 war in der Vernehmlassungsvorlage nicht vorgesehen, da Siblingen an den im Talboden verlaufenden Veloweg zwischen Löhningen und Gächlingen angebunden ist. Die Randendörfer fordern allerdings eine durchgängige und möglichst direkte Radroute mit gutem Ausbaustandard für den Alltagsveloverkehr zwischen Schleithem und Beringen. Auch das Veloweggesetz schreibt unter Wahrung der Verhältnismässigkeit eine direkte Verbindung zwischen den Siedlungsgebieten vor. Der Regierungsrat erachtet das Vorhaben als verhältnismässig, auch wenn zum jetzigen Zeitpunkt keine Machbarkeitsstudie vorliegt. Der Bau eines separaten Radwegs zwischen Siblingen und Löhningen entlang der Kantonsstrasse H14 wird deshalb im kantonalen Teilrichtplan Radrouten aufgenommen.

#### Änderung Nr. 5

#### Radweg Löhningen - Beringen (Aufnahme)

Mit der Aufnahme eines separaten Radwegs entlang der Kantonsstrasse H14 zwischen Löhningen und Beringen wird in Ergänzung zu den geplanten Vorhaben Siblingerhöhe-Siblingen und Siblingen-Löhningen (Änderung Nr. 4) eine durchgängige, gut ausgebaute Veloinfrastruktur für den Alltagsveloverkehr zwischen Schleithem und der Kernagglomeration Schaffhausen planerisch verankert. Im aktuell gültigen Teilrichtplan Radrouten 2013 wird die Radroute zwischen Löhningen und Beringen nördlich der Kantonsstrasse H14 unterhalb des Reb-

hangs geführt. Diese Rebhang-Radrouten sind für den Freizeitverkehr geeignet und soll entsprechend als Freizeitverbindung - mit Verlängerung über den Kistenpass - deklariert werden.

*Änderung Nr. 6*

*Radweg Beringen - Guntmadingen zusammen mit Spange Beringen (Aufnahme)*

Im Teilrichtplan Kantonsstrassen wird mit der Änderung Nr. 4 die Umfahrung von Beringen als Spange zwischen den Kantonsstrassen H13 und H14 vorgeschlagen (siehe Abb. 5, Korridorplanung Umfahrung Oberklettgau). Verbunden mit dem Bau dieser Spange wird die überlokale Kantonsstrasse K714 zwischen Beringen und Guntmadingen aus dem Kantonsstrassennetz gestrichen und neu nur noch als kantonale Radrouten ausgewiesen. Bislang war die Radrouten der Kantonsstrasse überlagert. Das Ausbauprojekt der Spange Beringen sieht die Aufhebung des Bahnübergangs mit dem Bau einer Strassenunterführung für den motorisierten Individualverkehr und den Fuss- und Veloverkehr vor. Der Abschnitt wird deshalb als Ausbauprojekt im Teilrichtplan Radrouten aufgenommen. Zudem besteht das Potenzial, den Abschnitt zwischen dem Bahnübergang und Guntmadingen zu verschmälern (Teilkompensation Fruchtfolgeflächen).

*Änderung Nr. 7*

*Streichung Rheinfluss-Radrouten entlang dem Rhein (Aufhebung), Aufnahme Radrouten über SIG Areal (Aufnahme)*

Aktueller Teilrichtplan Radrouten 2013:

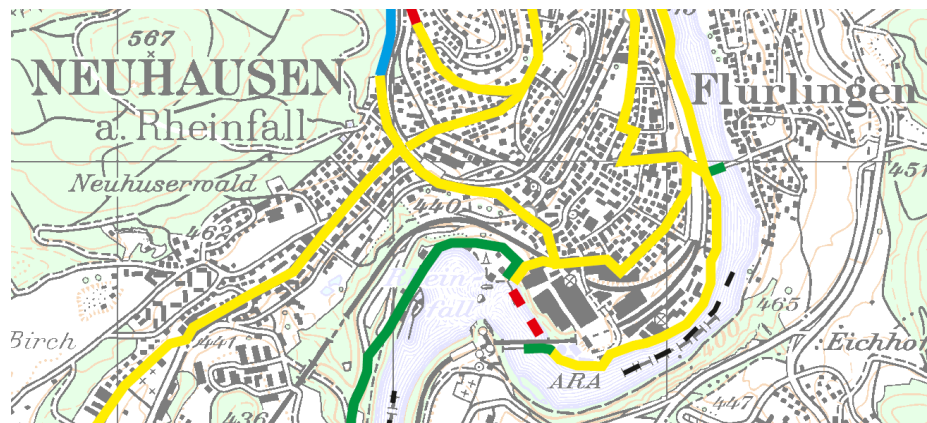


Abb. 11: Teilrichtplan Radrouten 2013, Ausschnitt Neuhausen am Rheinfluss

Aufgrund der nicht gegebenen Bewilligungsfähigkeit eines Ausbaus des bestehenden Rheinflusswegs schlägt der Regierungsrat in der Revisionsvorlage die Streichung dieser Radrouten entlang dem Rhein vor (siehe Kapitel 4.1, Änderung Nr. 13). Stattdessen wird eine alternative Radroutenführung vom SBB Bahnhof Neuhausen am Rheinfluss über das SIG Areal beantragt.

Die Gemeinde Neuhausen am Rheinfluss beantragte im Agglomerationsprogramm der ersten Generation eine neue Erschliessungsstrasse

zwischen dem SBB Bahnhof Neuhausen am Rheinfall und dem Entwicklungsschwerpunkt SIG Areal (Sammelstrasse Süd), die u.a. auch dem Veloverkehr zugutekäme. Der Bund deklarierte diese neue Erschliessungsstrasse als Eigenleistung ohne Bundesbeitrag, weshalb die Gemeinde in der Folge das Projekt zurückgestellt hat. Kanton und Gemeinde prüfen nun als Alternative zur Sammelstrasse Süd den Ausbau eines alten Gleistrasses zwischen dem SBB Bahnhof und dem SIG Areal zu einem Radweg (Postulat 2020/1 von Kantonsrat Arnold Isliker). Die Steigung entlang dem Gleistrasse ist regelmässig und zumutbar für den Veloverkehr. Aus Sicht des Regierungsrats eignet sich diese Linienführung als Ergänzung zur Radroute Katzensteig - Zentralstrasse Neuhausen am Rheinfall, die 2021/22 fertiggestellt wurde.

### Änderungen 8-11

### Radrouten innerhalb der Bauzone der Stadt Schaffhausen

Aktueller Teilrichtplan Radrouten 2013:

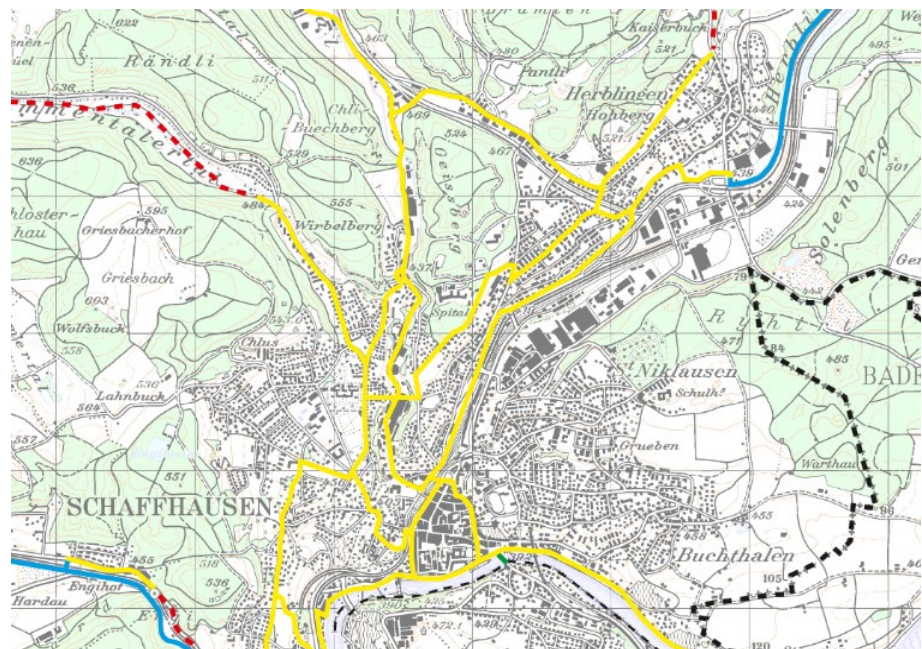


Abb. 12: Teilrichtplan Radrouten 2013, Ausschnitt Stadt Schaffhausen

Die Änderungen Nrn. 8-11 betreffen Mutationen innerhalb der Bauzone der Stadt Schaffhausen. Die im Teilrichtplan 2013 verankerte West-Ost Achse zwischen der Sonnenburggutstrasse-Breite und Herblingen wird aufgrund des von den Stimmberechtigten abgelehnten Planungskredits zum «Duraduct» neu über den Bahnhof bzw. die Spitalstrasse und das Herblingental umgelegt. Mit einer Verschiebung der Radwegbrücke «Duraduct» weiter nach oben im Mühlental, wie es das städtische Postulat Schlatter verlangt, nähme der Nutzen für den überlokalen Veloverkehr ab. Zudem wird die Veloführung über die Spitalstrasse und das Herblingental konsequent auf das Nationalstrassenprojekt «Engpassbeseitigung Schaffhausen Süd - Herblingen» mit dem Fäsenstaubtunnel II abgestimmt. Im Herblingental wird auf den Bau des ursprünglich geplanten «Falkenradwegs» durch die Fulacherhalde aufgrund des

Eingriffs in das bewaldete Gebiet verzichtet. Der Veloverkehr wird neu über die bestehenden äussere Fulachstrasse und Ebnatstrasse geführt. Zusätzlich wird eine neue Nord-Süd Verbindung zwischen der äusseren Fulachstrasse/Falkenegg und der Ebnatstrasse als Infrastrukturbestandteil des neu geplanten Nationalstrassenanschlusses im Mutzentäli geschaffen. Die Synergien mit dem Nationalstrassenprojekt werden optimal genutzt.

Die Veloführung in der Stadt Schaffhausen ist zwischen Stadt, Kanton und Bund abgestimmt. Die kantonalen Radrouten sind in dunkelblauer Farbe als «Hauptrouden kantonal» dargestellt und werden so im städtischen Netzplan übernommen.

*Änderung Nr. 8*

*Rad-Gehweg Randenstrasse - Nordstrasse (Spange)*

Im aktuellen Teilrichtplan Radrouten wird die kantonale Radroute Klettgau-Schaffhausen-Herblingen-Thayngen über die Rosenbergstrasse - Stokarbergstrasse - Sonnenburggutstrasse - Rietstrasse zum Kreisel Schützenhausplatz und weiter über den damals geplanten Duraduct nach Herblingen geführt. Mit dem Volksbeschluss, die Planung zum Duraduct abzubrechen, wird die Route nun umgelegt über die Steigstrasse, Spitalstrasse und das Herblingertal. Auf der Breite ist die kantonale Anbindung der Sonnenburggutstrasse an den Kreisel Schützenhausplatz nicht mehr notwendig. Stattdessen wird vorgeschlagen, in der Verlängerung der Sonnenburggutstrasse im Zuge der geplanten Entwicklung der vorderen Breite eine Spange zwischen der Randenstrasse und der Nordstrasse für den Fuss- und Veloverkehr zu bauen. Die geplante Verbindung soll Teil des kantonalen Radroutennetzes sein.

*Änderung Nr. 9*

*Streichung Radwegbrücke Duraduct, Umlegung West-Ost Verbindung über den Bahnhof (Spitalstrasse) und das Herblingertal*

Aufgrund des Volksentscheides zum Duraduct wird die nördliche kantonale West-Ost Verbindung zwischen Neuhausen am Rheinfall und Herblingen über den Bahnhof und die nördliche Flanke des Herblingertals geführt. Die Route führt vom Klettgau über die Engestrasse, Rosenbergstrasse, Stokarbergstrasse, Steigstrasse, Spitalstrasse, untere Hochstrasse, Krebsbachstrasse und äussere Fulachstrasse nach Herblingen. Auf der äusseren Fulachstrasse ist eine Abzweigung über den Nationalstrassenperimeter (Teil des Nationalstrassenprojekts SH Süd - SH Herblingen) zur Ernst-Hombergerstrasse und weiter nach Thayngen geplant.

*Änderung Nr. 10*

*Ausbau Radroute Ebnatstrasse und Querverbindung Ebnatstrasse - Falkenegg (Velomassnahmen Nationalstrassenausbau A4)*

Das Ausführungsprojekt der Nationalstrasse SH Süd - SH Herblingen wird derzeit durch den Bund erarbeitet. Kanton und Stadt werden bei

der Projektierung eng eingebunden. Parallel zum Nationalstrassenprojekt und als Bestandteil des Gesamtdossiers werden auch die flankierenden Massnahmen auf dem untergeordneten städtischen Strassenetz geplant. Bestandteil des Nationalstrassenprojekts und der flankierenden Massnahmen ist u.a. auch die Veloführung im Herblingertal. Die Synergien, die sich zwischen dem Nationalstrassenprojekt und der Velonetzplanung ergeben, werden optimal genutzt. Auf den Bau des im Agglomerationsprogramm der ersten Generation geplanten Radwegs entlang der Fulacherhalde (Falkenradweg) wird aufgrund des als kritisch beurteilten Eingriffs in das bewaldete Gebiet verzichtet. Stattdessen sollen auf beiden Talflanken Nord und Süd gut ausgebaute Radrouten in West-Ost Richtung angeboten werden. Südöstlich der Bahnlinie und Nationalstrasse führt die kantonale Radroute von der Bachstrasse über die innere Fulachstrasse und die Ebnatstrasse nach Norden. Im Mutzentäli ist ein neuer Nationalstrassenanschluss für das Herblingertal geplant, der u.a. mit einer neuen Brücke über die Gleisanlagen auch die Ebnatstrasse anschliesst. Am Brückenbauwerk soll ein separater Radweg angehängt werden, der die äussere Fulachstrasse (Falkeneggkreisel) und die Ebnatstrasse im Bereich des östlichen Ebnatrings auf einem Hochtrassee miteinander verbindet.

*Änderung Nr. 11*

*Ausbau Radroute Ernst-Hombergerstrasse - Bruderhalde*

Bezugnehmend auf die Änderung Nr. 9 (Umlegung städtische West-Ost Verbindung) ist im Rahmen des Nationalstrassenprojekts SH Süd - SH Herblingen inklusive flankierende Massnahmen geplant, eine neue Radwegverbindung zwischen der äusseren Fulachstrasse und dem Knoten Ebnatstrasse - Ernst-Hombergerstrasse geplant. Der Radweg unterquert den neu geplanten Nationalstrassenanschluss Mutzentäli. Entlang der Ernst-Hombergerstrasse über den Kreisel Gennersbrunnerstrasse und weiter über die Bruderhalde ist der Lückenschluss mit dem bestehenden Radweg nach Thayngen geplant. Damit entsteht eine attraktive und durchgehende Radroute zwischen der Altstadt, dem Entwicklungsgebiet Herblingertal und Thayngen.

*Änderung Nr. 12*

*Radweg Büsingen - Gailingen (Aufnahme)*

Aktueller Teilrichtplan Radrouten 2013:



Abb. 12: Revisionsvorlage Teilrichtplan Radrouten 2023, Dörflingen-Ramsen

Das Landratsamt Konstanz plant zwischen Ramsen (ab Landegrenze) und Gailingen entlang der Ramsenerstrasse einen separat geführten Radweg über eine Länge von 2.4 km. Diese Verbindung ist im Radverkehrskonzept des Landkreises Konstanz als Alltagsroute nach Gailingen, Büsingen und Schaffhausen erfasst. Auch aus Sicht des Regierungsrates ist diese Verbindung sowohl für den Alltags- wie auch den Freizeitveloverkehr relevant. Deshalb sollen die Netzlücken auf Schweizer Gebiet in Abstimmung mit dem Landratsamt Konstanz geschlossen werden.

Die Änderung Nr. 12 betrifft den Abschnitt zwischen der Laag (Knoten Kantonsstrassen 748/329) und dem Zollübergang Laag von circa 600 Metern Länge. Die Verbindung soll ins Alltagsvelonetz aufgenommen werden. Die Schweiz Mobil Route Nr. 2 zwischen Diessenhofen und Büsingen entlang dem Rhein dient hingegen dem Freizeitveloverkehr und wird entsprechend ins Freizeitvelonetz aufgenommen.

*Änderung Nr. 13*

*Radweg Ramsener Steig (Aufnahme)*

Die Änderung Nr. 13 betrifft den Abschnitt Ramsener Steig ausserhalb der Bauzone. Hier ist ein Ausbau bergwärts in Richtung Gailingen nötig, um die Sicherheit für den Veloverkehr sicherzustellen. Talwärts kann der Veloverkehr wahrscheinlich bedenkenlos auf der Fahrbahn geführt werden.

*Änderung Nr. 14*

*Ausbau Biberradweg Thayngen*

Zwischen Thayngen-Hüttenleben und Bibern besteht heute ein attraktiver Radweg, der entlang der Biber geführt und vom Alltags- sowie auch Freizeitveloverkehr intensiv genutzt wird. Zwischen der Barzheimerstrasse und Hüttenleben wird der Veloverkehr auf der Kantonsstrasse geführt. Mit einem Neubau eines Radwegs - wenn möglich entlang der Biber und allenfalls verbunden mit weiteren ökologischen Aufwertung des Fliessgewässers - würde eine attraktive Fuss- und Velo-Verbindung zwischen dem Kern von Thayngen und Hüttenleben bzw. Bibern geschaffen. Der Ausbau ist im Agglomerationsprogramm der vierten Generation als C-Massnahme enthalten.

*Änderung Nr. 15*

*Radweg Hofen - Zentralschulhaus Reiat*

Der Biberradweg Thayngen - Bibern endet heute beim Zentralschulhaus Reiat. Zwischen Hofen und dem Zentralschulhaus wird der Veloverkehr entlang der Kantonsstrasse geführt. Die Schulwegverbindung soll mit dem Bau eines separaten Rad- und Gehwegs im Ausserortsbereich zwischen Hofen und dem Zentralschulhaus attraktiver und sicherer gemacht werden. Der Ausbau ist im Agglomerationsprogramm der vierten Generation als prioritäre A-Massnahme enthalten.

Aktueller Teilrichtplan Radrouten 2013:

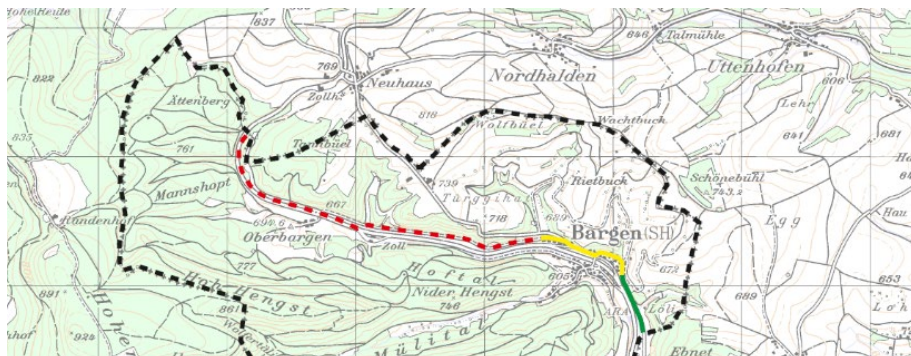


Abb. 13: Teilrichtplan Radrouten 2013, Ausschnitt Bargaen

Zwischen Bargaen und Neuhaus (D) wird der Veloverkehr aktuell über den steilen Abschnitt «Bargemer Steig» geführt. Die Verbindung weist eine hohe Steigung auf, weshalb bei der Revision des Strassenrichtplans 2013 beschlossen wurde, die Radroute auf die ehemalige A4 bzw. heutige H4 umzulegen, verbunden mit einer Abtrennung der Standstreifen von der Fahrbahn. Der Anteil der E-Bikes nimmt stetig zu. Aus heutiger Sicht ist es deshalb auf dieser wenig genutzten Route, die für den Alltagsveloverkehr eine geringe Bedeutung hat, zumutbar, den Veloverkehr trotz erheblicher Steigung weiterhin über die Steigstrasse zu führen. Der Regierungsrat erachtet den Neubau eines Radwegs entlang der überregionalen Kantonsstrasse H4 unter den geänderten Umständen als unverhältnismässig und beantragt im Teilrichtplan Radrouten die Streichung dieses Ausbaus.

## 5. Teilrichtplan Wanderwege

### 5.1 Umsetzungsstand Teilrichtplan Wanderwege 2013/16

Mit der ordentlichen Revision des Strassenrichtplans im Jahr 2013 wurde auch der Teilrichtplan Wanderwege revidiert. Es gab damals Änderungen in den Gebieten Wilchingen, Dörfingen, Nordranden und im Reiat. Das Wanderwegnetz war zu diesem Zeitpunkt nicht digitalisiert. Die kantonale Geoinformationsverordnung vom 3. Dezember 2013 (KGeoIV 211.501) verpflichtet die Kantone, die Fuss- und Wanderwege zu digitalisieren und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Aus diesem Grund wurde das Wanderwegnetz nach der Revision des Strassenrichtplans 2013 in einem geografischen Informationssystem erfasst und analysiert. Dabei zeigte sich, dass die Dokumentation teilweise erheblich von der bestehenden Signalisation im Gelände abwich. Es wurde sodann entschieden, das gesamte Wanderwegnetz inklusive Beschilderung unter Einbindung der Vereine Schaffhauserland Tourismus und Schaffhauser Wanderwege sowie der Gemeinden neu zu planen. Im Jahr 2016 wurde das neu konzipierte Wanderwegnetz mit einer separaten Vorlage des Regierungsrates dem Kantonsrat unterbreitet (ADS 16-93, 5. Juli 2016). Der Kantonsrat genehmigte den revidierten

Teilrichtplan Wanderwege am 12. Dezember 2016. Das revidierte Wanderwegnetz wurde ab 2017 im Gelände umsignalisiert. In der vorliegenden Revision werden aufgrund der erst vor fünf Jahren bereinigten Netzplanung und der wenigen, nicht richtplanrelevanten Anträge aus der Vernehmlassung keine Änderungen vorgeschlagen.

Es sei hier angemerkt, dass lokale Netzbereinigungen, die nicht ein ganzes Netzelement betreffen und somit nicht richtplanrelevant sind, im Einvernehmen zwischen Tiefbau Schaffhausen und den betroffenen Gemeinden umgesetzt werden können, ohne einen Beschluss des Kantonsrats einzuholen. Diese Flexibilität ist nötig, um den Betrieb des Netzes sicherstellen zu können. Relevant ist allerdings, dass auch kleinste Anpassungen im Geoinformationssystem nachgeführt werden.

## **5.2 Grundsätze und Darstellung Teilrichtplan Wanderwege**

Nachfolgend werden die Grundsätze zur Festlegung des Wanderwegnetzes und die Darstellung des Teilrichtplans Wanderwege erläutert.

Anschluss an den öffentlichen Verkehr: Start- und Zielort werden, wenn immer möglich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht.

Attraktive Wegführungen: Die Wandernden wünschen sich generell abwechslungsreiche, erdige oder kiesige, geschwungene und wenn möglich schmale Wege. Hartbelag wird möglichst vermieden. Dagegen entsprechen Wanderwege entlang von Gewässern einem Bedürfnis.

Integration von touristischen Sehenswürdigkeiten: Zwischen dem Start- und Zielort befinden sich nach Möglichkeit Sehenswürdigkeiten wie Aussichtspunkte, historische Ortszentren, historische Verkehrswege, Naturschönheiten und Naturschutzgebiete.

Touristische Wertschöpfung: Die Routen führen an schönen Grillplätzen, Restaurants, Bissenbeizen, Rebhäuschen und Hofläden vorbei, was dem einheimischen Gewerbe Wertschöpfung und den Wanderern Aufenthaltsqualität bringt.

Sicherheit: Die Wegführung ist wenn möglich abseits des Verkehrs gewählt, was zu mehr Sicherheit führt. Bekannte Gefahrenstellen werden umgangen.

Abgleich mit Nachbarnetzen: Die enthaltenen Routen sind mit den Kantonen Thurgau und Zürich sowie mit der deutschen Nachbarschaft abgeglichen, sodass eine übergreifende Wegweisung möglich ist.

Unterhalt: Gemäss Art. 63 StrG sind die Gemeinden für den Betrieb und Unterhalt der im Richtplan enthaltenen Wanderwege zuständig. Bei der Routenwahl wird sichergestellt, dass die Wege auch einen ordentlichen und finanzierbaren Unterhalt zulassen. Stark vernässte oder verdreckte und für die Pflege schlecht zugängliche Abschnitte werden soweit möglich vermieden. Der Kanton (Tiefbau Schaffhausen) ist gemäss Art. 63a StrG zuständig für die Signalisation und den Unterhalt der gelben Wanderweg-Tafeln.

Darstellung Wanderwegnetz im Teilrichtplan Wanderwege: Das bestehende Wanderwegnetz ist im Teilrichtplan Wanderwege in olivgrüner Farbe dargestellt.

### **5.3 Änderungen Teilrichtplan Wanderwege**

Mit der vorliegenden Revision des Strassenrichtplans werden keine Änderungen im Teilrichtplan Wanderwege vorgeschlagen. Der Teilrichtplan Wanderwege ist aber trotzdem Teil der Revisionsvorlage (Anhang 4b). Der Kantonsrat soll neben den Beschlüssen zu den Teilrichtplänen Kantonsstrassen und kantonale Radrouten auch den Teilrichtplan Wanderwege mit einem entsprechenden Beschluss bestätigen.

## **6. Priorisierung der Änderungen (Mutationen) und Ausbauprojekte**

Die Teilrichtpläne Kantonsstrassen, kantonale Radrouten und Wanderwege legen die Netze der Strassenkategorien für Kanton und Gemeinden behördenverbindlich fest. Zudem zeigen die Teilrichtpläne Kantonsstrassen und kantonale Radrouten die raumrelevanten Ausbauprojekte auf. Der Regierungsrat wird damit verpflichtet, diese Ausbauprojekte im kantonalen Richtplan zu verankern, sie zu entwickeln und über die Zeit zur Bau- und Finanzreife zu bringen. Die einzelnen Vorhaben werden je nach Reifegrad des Projekts als Vororientierung, Zwischenergebnis oder Festsetzung im kantonalen Richtplan Teil Verkehr erfasst. Eine Priorisierung der Ausbauprojekte ist aufgrund der verfügbaren Ressourcen und basierend auf der Dringlichkeit der Vorhaben unumgänglich. Folgend wird aufgezeigt, welche Änderungen bzw. Ausbauprojekte einen eher kurz- bis mittelfristigen (bis circa 2035) und welche Vorhaben einen eher mittel- bis langfristigen Realisierungshorizont (bis circa 2045) haben.

### **6.1 Kurz- bis mittelfristige Vorhaben (circa 2025 - 2035)**

#### Teilrichtplan Kantonsstrassen:

- Änderung Nr. 1 / K71 Wilchingen / Streichung Umfahrung Wilchingen: Die Änderung erfolgt mit dem Beschluss des Kantonsrats zur Revision 2023 des Strassenrichtplans.
- Änderung Nr. 2 / K723 Schleithelm / Aufnahme Adlerstrasse - Einbahnregime Dorfkern: Die Adlerstrasse wird mit der Einführung des Einbahnregimes ins Kantonsstrassennetz aufgenommen. Eine Realisierung ist, abgestimmt auf die kommunale Richt- und Nutzungsplanung sowie das kommunale Hochwasserschutzprojekt, bis 2035 realistisch.
- Änderung Nr. 3 / H14 Neunkirch / Begradigung Hämningrank: Die Änderung erfolgt mit dem Beschluss des Kantonsrates zur Revision 2023 des Strassenrichtplans.
- Änderung Nr. 5 / Aufnahme J.J. Wepferstrasse als neue Kantonsstrasse 762: Die Änderung erfolgt mit dem Beschluss des Kantonsrats zur Revision 2023 des Strassenrichtplans.
- Änderungen Nrn. 6a und 6b / Anschluss Merishausen an die H4 und Umklassierung K725 zu kantonaler Radroute: Das Konzept des Projekts liegt vor. In den kommenden Jahren soll die Projektierung angegangen werden. Die Auswirkungen auf die Umwelt, u.a. die Vernetzung des Wildtierkorridors und die Chancen zu ökologischen Aufwertungen, sowie die Kompensation von Fruchtfolgefleichen sind zu vertiefen. Eine Realisierung des Vorhabens ist zwischen 2030 und 2035 realistisch. Die Umklassierung der K725 zu einer kantonalen Radroute erfolgt zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Anschlusses Merishausen an die Kantonsstrasse H4.

- Änderung Nr. 7 / H330 Stein am Rhein / Entlassung Oberstadt und Rathausplatz aus Kantonsstrassennetz: Die Änderung erfolgt mit dem Beschluss des Kantonsrats zur Revision 2023 des Strassenrichtplans.

#### Teilrichtplan Radrouten:

- Änderung Nr. 1 / Streichung Ausbau Radweg Wilchingen - Osterfingen entlang K71 und Radroutenführung über Spitzhaldenweg/Rebbergstrasse: Die Änderung erfolgt mit dem Beschluss des Kantonsrats zur Revision 2023 des Strassenrichtplans.
- Änderung Nr. 2 / Ausbau Radweg Hallau-Oberhallau: Eine Realisierung des Ausbauprojekts ist bis 2030 realistisch.
- Änderung Nr. 3 / Streichung Ausbau Radweg Oberhallau-Gächlingen entlang K708/K709: Die Änderung erfolgt mit dem Beschluss des Kantonsrats zur Revision 2023 des Strassenrichtplans.
- Änderung Nr. 7 / Streichung Rheinflall Radroute entlang Rhein und Bau eines Radwegs zwischen dem SBB Bahnhof Neuhausen am Rheinflall und dem SIG Areal als Ersatzvorhaben: Das Ausbauprojekt innerhalb der Bauzone liegt in der Verantwortung der Gemeinde Neuhausen am Rheinflall. Der Kanton unterstützt die Gemeinde in der Umsetzung des Vorhabens. Der Regierungsrat ordnet das Projekt als prioritäres Vorhaben ein. Eine Realisierung ist zeitnah anzustreben, wenn möglich bis 2030.
- Änderung Nr. 9 / Streichung Radwegbrücke «Duraduct» und Umlegung Ost-West Verbindung über Bahnhof Schaffhausen: Die Änderung erfolgt mit dem Beschluss des Kantonsrats zur Revision 2023 des Strassenrichtplans, wobei die in der Vorlage erwähnte Querung des Nationalstrassenperimeters erst im Zuge des Ausbaus der A4 Stadtdurchfahrt inklusive flankierende Massnahmen erfolgen kann (2030-2040). Solange diese Querung nicht gebaut ist, wird die Route über den Kreisel Falkenegg geführt.
- Änderung Nr. 10 / Ausbau Radroute Ebnatstrasse und Querverbindung Ebnatstrasse - Falkenegg: Die Änderung erfolgt mit dem Beschluss des Kantonsrats zum revidierten Teilrichtplan, wobei die Querverbindung erst im Zuge des Ausbaus der A4 Stadtdurchfahrt erfolgen kann (2030-2040). Solange diese Querverbindung nicht gebaut ist, gilt die nordöstliche Ebnatstrasse als kantonale Radroute.
- Änderung Nr. 11 / Ausbau Radroute Ernst-Hombergerstrasse - Bruderhalde: Das Ausbauprojekt liegt in der Verantwortung der Stadt Schaffhausen und ist nicht abhängig vom Nationalstrassenprojekt Schaffhausen Süd - Herblingen. Die Realisierung soll im Rahmen der Agglomerationsprogramme 1. / 4. Generation bis 2028 erfolgen.
- Änderung Nr. 15 / Radweg Hofen - Zentralschulhaus Reiat: Die Realisierung soll prioritär im Rahmen des Agglomerationsprogramms der vierten Generation bis 2028 erfolgen.
- Änderung Nr. 16 / Streichung Ausbau Radweg Bargaen-Landesgrenze entlang H4: Die Änderung erfolgt mit dem Beschluss des Kantonsrats zur Revision 2023 des Strassenrichtplans.

Neben den genannten prioritären Änderungen strebt der Regierungsrat auch eine kurzfristige Realisierung der folgenden, bereits im Strassenrichtplan 2013 festgesetzten Ausbauprojekte an:

- Ausbau Radweg Siblingen - Siblinger Höhe entlang der Kantonsstrasse H14;
- Ausbau Radweg Herblingen - Stetten entlang der Kantonsstrasse K731;
- Ausbau Radweg Rafz-Rüdlingen entlang der Kantonsstrasse K61 (Finanzreife erreicht, Baureife noch nicht erlangt).

## **6.2 Mittel- bis langfristige Vorhaben (circa 2035 - 2045)**

### Teilrichtplan Kantonsstrassen:

- Änderung Nr. 4 / Spange Beringen: Das relevante Ausbauprojekt Spange Beringen benötigt rund fünf bis zehn Jahre bis zur Erreichung der Bau- und Finanzreife. Der Regierungsrat beurteilt die Dringlichkeit des Vorhabens als gegeben, um die Gemeinde Beringen als Entwicklungsschwerpunkt in der Agglomeration Schaffhausen vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Nach der Genehmigung des Teilrichtplans Kantonsstrassen soll die Ausarbeitung des Vor- und Bauprojekts erfolgen. Im Zuge der Projektierung sind die Auswirkungen auf die Umwelt und die Kompensation der Fruchtfolgeflächen zu vertiefen. Nach Abschluss der Projektierung soll das Vorhaben zur Aufnahme ins Agglomerationsprogramm beantragt werden. Eine Realisierung des Vorhabens ist erst ab 2035 realistisch.

### Teilrichtplan Radrouten:

- Änderung Nr. 4 / Ausbau Radweg Siblingen - Löhningen entlang der Kantonsstrasse H14: Aufgrund der bestehenden Anbindung der Gemeinde Siblingen an den kantonalen Radweg Löhningen - Gächlingen wird dieser Ausbau nicht als prioritäre Massnahme eingestuft. In den kommenden Jahren soll die Projektierung an die Hand genommen werden, sodass eine Realisierung ab 2035 realistisch ist.
- Änderung Nr. 5 / Ausbau Radweg Löhningen - Beringen entlang der Kantonsstrasse H14: In den kommenden Jahren soll die Projektierung zusammen mit dem Abschnitt Siblingen - Löhningen (Änderung Nr. 4) an die Hand genommen werden, sodass eine Realisierung ab 2035 realistisch ist. Das Vorhaben ist mit der Spange Beringen (Änderung Nr. 4 Teilrichtplan Kantonsstrassen) abzustimmen.
- Änderung Nr. 6 / Ausbau Radroute Beringen - Guntmadingen zusammen mit der Spange Beringen: Das Vorhaben ist an die Spange Beringen (Änderung Nr. 4 Teilrichtplan Kantonsstrassen) gekoppelt. Eine Realisierung des Vorhabens ist entsprechend ab 2035 realistisch.
- Änderung Nr. 8 / Rad- und Gehweg Randenstrasse - Nordstrasse (Spange) in Schaffhausen: Das Vorhaben ist an die Entwicklung der vorderen Breite gekoppelt. Es liegt in der Verantwortung der Stadt Schaffhausen.
- Änderung Nr. 12 / Ausbau Radroute Büsingen - Gailingen (Lückenschluss Laag): Das Vorhaben ist mit dem Ausbau der Teilstrecke Büsingen-Laag entlang der Landesstrasse

(Deutschland) abzustimmen. Zum heutigen Zeitpunkt ist von einem Realisierungszeitraum nach 2035 auszugehen.

- Änderung Nr. 13 / Ausbau Radroute Ramsen - Gailingen (Ramsener Steig): Das Vorhaben ist mit dem Ausbau der Teilstrecke Landesgrenze zu Ramsen - Gailingen durch das Landratsamt Konstanz abzustimmen. Zum heutigen Zeitpunkt ist von einem Realisierungszeitraum nach 2035 auszugehen.
- Änderung Nr. 14 / Ausbau Biberradweg Thayngen: Das Vorhaben tangiert den Gewässerraum der Biber und muss entsprechend mit einer allfälligen Revitalisierung der Biber im Gewässerabschnitt abgestimmt werden.

## **7. Auswirkungen der Revision 2023 des kantonalen Strassenrichtplans**

### **7.1 Finanzielle Auswirkungen auf den Kanton und die Gemeinden**

Die Ausbauten des kantonalen Strassenrichtplans haben finanzielle Auswirkungen auf den Kanton und die Gemeinden. Der Kanton Schaffhausen investiert durchschnittlich rund 8 Mio. Franken pro Jahr in den baulichen Unterhalt und Ausbau der Kantonsstrasseninfrastruktur inkl. Kunstbauten. Die Investitionen werden gemäss HRM2 aktuell über 40 Jahre abgeschrieben. Der nicht abgeschriebene Restbuchwert der Kantonsstrasseninfrastruktur liegt mit rund 30 Mio. Franken äusserst tief. Er wird sich in den kommenden Jahren mit dem Wechsel von HRM1 zu HRM2 allerdings stetig erhöhen. Dies ist aber unproblematisch; der Kanton Schaffhausen kann sich die geplanten Ausbauten gemäss Strassenrichtplan leisten. Die Finanzierung des Ausbaus, Betriebs und Unterhalts der Kantonsstrassen erfolgt ausschliesslich über die zweckgebundenen Einnahmen aus der Mineralölsteuer und der Motorfahrzeugsteuer. Allgemeine Steuermittel werden nicht eingesetzt. Die Abwicklung der Investitionsvorhaben erfolgt über den kantonalen Strassenfonds.

Die finanziellen Auswirkungen der Ausbauten des Strassenrichtplans auf die Gemeinden sind gering. Die geplanten Ausbauprojekte befinden sich vorwiegend ausserhalb der Bauzonen und werden somit vom Kanton finanziert. Bei den wenigen Ausbauten von Radrouten innerhalb der Bauzonen, die in der Verantwortung der Gemeinden liegen, können Beiträge aus dem Härtefonds gemäss Art. 73 Abs. 2 StrG ausbezahlt werden.

### **7.2 Volkswirtschaftliche Auswirkungen**

Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Ausbauten des kantonalen Strassenrichtplans sind schwierig einschätzbar. Die geplante Spange Beringen dürfte sich positiv auf die Liegenschaftswerte im Oberklettgau auswirken. Generell wirken sich die geplanten Ausbauten positiv auf die Verkehrssicherheit aus.

### **7.3 Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima**

Bei den Ausbauten der Kantonsstrassen haben vor allem die beiden Projekte «Spange Beringen» und «Anschluss Merishausen an die A4» Auswirkungen auf die Umwelt. In den anstehenden Projektierungsschritten werden die Auswirkungen auf die Umwelt vertieft analysiert und Kompensationsmassnahmen erarbeitet. Die Fruchtfolgefleichen, die durch die

Strassenbauprojekte benötigt werden, müssen kompensiert werden. Insgesamt dürften sich die beiden Projekte positiv auf die Umwelt auswirken (Lärmschutz, Sicherstellung Wildtierkorridor, ökologische Aufwertungen etc.).

Die Ausbauprojekte der Radrouten wirken sich ebenfalls auf die Umwelt aus. Der Bau von separaten Radwegen führt zu Landbeanspruchungen. Fruchtfolgeflächen sind zu kompensieren. Allfällige ökologische Ausgleichsmassnahmen sind Bestandteil der Ausbauprojekte. Mit dem gezielten Ausbau des Radroutennetzes im Kanton Schaffhausen wird die Veloinfrastruktur verbessert und den Vorgaben des eidgenössischen Veloweggesetzes gerecht. Der Anteil des umweltfreundlichen Veloverkehrs am Gesamtverkehr soll mit dem Ausbau der Infrastruktur erhöht werden.

## **7. Antrag**

*Sehr geehrter Herr Präsident*

*Sehr geehrte Damen und Herren*

*Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und dem im Anhang 1 beigefügten Beschlussentwurf betreffend die Revision des Strassenrichtplans zuzustimmen.*

Schaffhausen, 9. Mai 2023

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

*Dino Tamagni*

Der Staatsschreiber:

*Dr. Stefan Bilger*

### **Anhänge:**

- Anhang 1: Beschluss des Kantonsrats über die Genehmigung des kantonalen Strassenrichtplans vom ... 2023 (Entwurf)
- Anhang 2a: Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013 (aktuell gültiger Teilrichtplan)
- Anhang 2b: Teilrichtplan Kantonsstrassen Revisionsentwurf 2023 (Antrag)
- Anhang 3a: Teilrichtplan kantonale Radrouten 2013 (aktuell gültiger Teilrichtplan)
- Anhang 3b: Teilrichtplan kantonale Radrouten Revisionsentwurf 2023 (Antrag)
- Anhang 4a: Teilrichtplan kantonale Wanderwege 2016 (aktuell gültiger Teilrichtplan)
- Anhang 4b: Teilrichtplan kantonale Wanderwege Revisionsentwurf 2023 (Antrag)

**Beschluss (Entwurf)**  
**über die Genehmigung des kantonalen Strassenrichtplanes**

vom

---

*Der Kantonsrat Schaffhausen,*

gestützt auf Art. 30 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 18. Februar 1980 und nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 9. Mai 2023,

*beschliesst:*

**1.**

<sup>1</sup> Der kantonale Strassenrichtplan, bestehend aus den drei Teilrichtplänen «Kantonsstrassen», «Radrouten» und «Wanderwege», wird genehmigt.

<sup>2</sup> Er ersetzt den Strassenrichtplan vom 13. Mai 2013.

**2.**

<sup>1</sup> Die weitergehenden Begehren der Gemeinden werden abgewiesen.

**3.**

<sup>1</sup> Der Beschluss tritt am ... 2023 in Kraft.

<sup>2</sup> Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die kantonale Gesetzessammlung aufzunehmen.

Schaffhausen,

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Der Sekretär