

Beschluss vom 11. November 2025

Kleine Anfrage 2025/32
betreffend «Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Schaffhausen»

In einer Kleinen Anfrage vom 8. September 2025 stellt Kantonsrat Maurus Pfalzgraf verschiedene Fragen zur Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

Der Regierungsrat ist bestrebt, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs durch einen gezielten Unterhalt der bestehenden Infrastruktur auf hohem Niveau zu halten und wo möglich und verhältnismässig durch bauliche Aufwertungs- bzw. Ausbaumassnahmen zusätzlich zu steigern. Innerhalb der Bauzone ist der Handlungsspielraum bei der Infrastrukturgestaltung aufgrund der teils engen Strassenquerschnitte oft eingeschränkt. Ausserhalb der Bauzone ergeben sich beim Bau von Rad- und Gehwegen häufig Nutzungskonflikte mit der Landwirtschaft sowie dem Landschafts- und Naturschutz. Insofern bestehen bei der «Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs» Herausforderungen, die im Kanton Schaffhausen allerdings seit Jahren aktiv angegangen werden. So wurde die Verkehrsinfrastruktur äusserst erfolgreich ausgebaut, dies insbesondere zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs. Unter anderem wurden verschiedene Bahnübergänge aufgehoben, Bahnhöfe mit Parkieranlagen für Velos neu erstellt oder ausgebaut, der Galgenbuckeltunnel zur Entlastung der Ortsdurchfahrt von Neuhausen am Rheinfall realisiert, Ortsdurchfahrten zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs aufgewertet und eine Vielzahl von baulichen Optimierungen der Kantonsstrassen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit realisiert. Bei allen Infrastrukturmassnahmen wird der Fuss- und Veloverkehr systematisch analysiert und verbessert. Das Knowhow für die Fuss- und Veloinfrastruktur bei den Ingenieurbüros und den Mitarbeitenden von Tiefbau Schaffhausen beurteilt der Regierungsrat als hoch.

Per 1. Januar 2022 wurde im Kanton Schaffhausen das Strassengesetz (SHR 725.100) umfassend revidiert. Mit der Revision wurden die kantonalen Radrouten ausserhalb der Bauzone neu zu einer Kantonsstrassenkategorie deklariert. Das Eigentum und die Verantwortung für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau der kantonalen Radrouten (Alltagsvelonetz) ging von den Gemeinden an den Kanton über. Damit wurde die Grundlage für ein gut ausgebautes und unterhaltenes Alltagsvelonetz geschaffen. Am 19. August 2025 hat der Kantonsrat zudem den revidierten kantonalen Strassenrichtplan mit den Teilrichtplänen Kantonsstrassen, kantonale Radrouten und Wanderwege genehmigt. Der Teilrichtplan Radrouten legt zusammenhängen-

de Alltags- und Freizeitvelonetze sowie die raumrelevanten Ausbauten behördenverbindlich fest. Diese Ausbauten sollen nach den Vorgaben des Veloweggesetzes bis ins Jahr 2042 schrittweise realisiert werden. Der Bericht und Antrag zur Revision des Strassenrichtplans (Amtdruckschrift 23-45) gibt in Kapitel 6 Auskunft über die Priorisierung der Ausbauten. Als drittes Element sind die Agglomerationsprogramme der Generationen 1, 2, 4 und 5 zu erwähnen, die eine Vielzahl von Ausbauten der Fuss- und Veloinfrastruktur beinhaltet. Viele Massnahmen konnten erfolgreich realisiert werden. In den kommenden Jahren werden weitere Projekte realisiert.

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

1. *Gleichberechtigung: Der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr, der Fuss- und der Veloverkehr sind gemäss Vorgabe des Bundes als gleichberechtigte Verkehrsträger zu behandeln. Wie zeigt sich diese Gleichberechtigung in unserem Kanton, insbesondere auch in Bezug auf Finanzen, Fachstellen und Priorisierung von Massnahmen?*

Im Kanton Schaffhausen entfällt rund 75 bis 80 % der Gesamtverkehrsleistung (Personenkilometer) auf den motorisierten Individualverkehr (MIV); selbst bei der Betrachtung der Verkehrswege (Anzahl Wege unabhängig von der Distanz) macht der MIV noch fast die Hälfte aus. Bei der Verkehrsleistung kommen Fuss- und Veloverkehr (FVV) auf einen Anteil von rund 3 bis 5 %, bei der Anzahl von Wegen auf immerhin rund 40 %. Diese Ausgangslage sowie weitere Einflussfaktoren wie das Mobilitätsverhalten und die Trends in der Mobilität sind bei der Verkehrsplanung zu berücksichtigen. Die übergeordneten Ziele sind langfristig die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems und eine hohe Verkehrssicherheit zu wahren.

Bei den kantonalen Planungen der Verkehrsinfrastruktur werden alle Verkehrsmittel auf dem Verkehrsträger «Strasse» gleichermassen berücksichtigt. Die einzelnen Verkehrsmittel lassen sich nicht losgelöst voneinander planen und fördern. Der zur Verfügung stehende «Verkehrsraum» lässt nur selten eine räumliche Trennung nach Verkehrsmitteln zu und die Schaffung von zusätzlichem Verkehrsraum geht immer zu Lasten eines anderen Funktionsraums, was i.d.R. weder gewünscht noch möglich ist. Bei der «Aufwertung von Strassenräumen» innerhalb der Bauzone werden mehrere Ziele verfolgt, die alle in Einklang zu bringen sind. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr und die Steigerung der Verkehrssicherheit und der Attraktivität für den Veloverkehr sind prioritäre Ziele. Eine Zuweisung des finanziellen Aufwands auf die einzelnen Verkehrsmittel ist kaum möglich. Ein Indiz für die Mittelzuweisung kann allerdings den Agglomerationsprogrammen entnommen werden. Der Bund ordnet die Infrastrukturmassnahmen den Kategorien motorisierter Individualverkehr (MIV), Fuss- und Veloverkehr (ehemals Langsamverkehr), Aufwertung von Strassenräumen, öffentlicher Verkehr (öV) und Verkehrsmanagement zu. Unter MIV werden Umfahrungsstrassen und die Erweite-

rung von Kapazitäten deklariert. In der Agglomeration Schaffhausen ist der Anteil der reinen MIV-Massnahmen über die genehmigten Programmgenerationen betrachtet mit rund 3.5 Mio. Franken verschwindend klein. Dem Fuss- und Veloverkehr wurden hingegen rund 35 Mio. Franken zugewiesen, d.h. das Zehnfache gegenüber dem MIV.

Betreffend personelle Ressourcen ist Tiefbau Schaffhausen ausgewogen aufgestellt. Die Projektleiterinnen und Projektleiter haben eine Grundausbildung in Verkehrsplanung und generell ein hohes Verständnis für die integrierte Planung aller Verkehrsmittel bei den Strassenbauprojekten. Die Projektleiterinnen und Projektleiter und auch die Bauleiter von Unterhaltslosen werden von einem sehr erfahrenen Mitarbeiter - der Fachstelle Langsamverkehr - unterstützt. Diese wird bei allen Strassenbauprojekten systematisch einbezogen. Ausserdem berät die Fachstelle Langsamverkehr die Gemeinden nach Bedarf. Auch prüft die Fachstelle die kommunalen Strassenrichtpläne in Bezug auf den Fuss- und Veloverkehr.

2. Quantitative Ziele: Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist sowohl in den Legislaturzielen als auch im Mobilitätskonzept als allgemeines Ziel verankert. Doch welchen Anteil am kantonalen Modalsplit sollen der Fuss- und Veloverkehr konkret bis zu welchem Zeitpunkt ausmachen? Gibt es weitere quantitative Ziele, die verfolgt werden?

Die Ziele zur Verkehrsverlagerung (Modalsplit-Ziele) sind im Hauptbericht des Agglomerationsprogramms Schaffhausen 5. Generation, Kapitel 5.5, Seite 284 ff., quantifiziert (www.sh.ch/ap5g). Das übergeordnete Ziel ist wie bereits erwähnt die Wahrung der Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems. Dazu ist es nötig, das Verkehrsaufkommen des MIV auf den Hauptachsen im Agglomerationskernraum zu stabilisieren und das erwartete, weitere Verkehrswachstum vorwiegend durch den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr aufzunehmen. Der Veloverkehr soll bezogen auf die Anzahl Wege bis 2040 gegenüber 2017 (letzte verlässliche Daten) in etwa verdoppelt werden.

Zu bemerken ist, dass die Stabilisierung des MIV auf den städtischen Hauptverkehrsachsen nur möglich ist, wenn die Nationalstrasse eine ausreichende Kapazität aufweist. Das Agglomerationsprogramm Schaffhausen geht vom Vierspurausbau der Nationalstrasse A4 zwischen Schaffhausen Süd und Herblingen aus. Nach dem Volksentscheid vom 24. November 2024 über den Ausbausritt 2023 der Nationalstrassen, bei dem auch der Ausbau der A4 in Schaffhausen beinhaltet war, ist es offen, wie es weitergehen wird. Falls der Nationalstrassenengpass in Schaffhausen nicht beseitigt werden kann, hat dies erhebliche Konsequenzen auf das Verkehrsaufkommen auf dem untergeordneten Strassennetz. Im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms der 6. Generation werden die Ziele zur Verkehrsverlagerung überprüft und in Abhängigkeit der Entscheide zum Nationalstrassenausbau angepasst.

3. *Massnahmenplanung: In den Planungsinstrumenten (u.a. Strassenrichtplan, Agglomerationsprogramme) sind konkrete Projekte für den Fuss- und Veloverkehr aufgeführt. Wie sieht deren aktueller Planungsstand aus (Auflistung aller Projekte inkl. Termine, Finanzen, Zuständigkeiten)? Gibt es ein Programm dazu, das öffentlich einsehbar ist?*

Der Bericht und Antrag zur Revision des Strassenrichtplans (Amtdruckschrift 23-45) gibt in Kapitel 6 Auskunft über die Priorisierung der Ausbauten des kantonalen Radroutennetzes. Die Ausbauvorhaben sind in kurz- bis mittelfristige (bis circa 2035) und langfristige (bis circa 2045) Planungshorizonte eingeteilt. Die Massnahmen der Agglomerationsprogramme Schaffhausen sind jeweils einem A-, B- oder C-Horizont zugeordnet. Je nach Programmgeneration ergeben sich daraus die jeweiligen Umsetzungszeiträume. Im Hauptbericht des AP5G, Kapitel 3.2. «Umsetzungsstände» können die jeweiligen Projektstände der A-Massnahmen aus den vorangegangenen Programmgenerationen nachgelesen werden. In den Massnahmenbänden der jeweiligen Programmgenerationen sind die Massnahmen mit den Angaben zu den Kosten beschrieben. Alle Dokumente sind öffentlich einsehbar unter sh.ch, Suchbegriff «Agglomerationsprogramme». Die Kredite für die einzelnen Strassenbauvorhaben werden über die Budgets von Kanton und Gemeinden bewilligt.

4. *Schwachstellen: In den Schwerpunkten 2025 des Regierungsrates werden die Schwachstellen des kantonalen Velowegnetzes erwähnt. Welches sind diese Schwachstellen und wie sollen sie bis wann behoben werden?*

Ziel ist die Bereitstellung von sicheren Alltagsvelorouten. Die Schwachstellenanalyse Veloverkehr identifiziert Infrastrukturschwachstellen auf dem kantonalen Radroutennetz wie beispielsweise zu schmale Radstreifen oder ungenügende Sichtweiten. Die Schwachstellenanalyse ist ein Arbeitsinstrument von Tiefbau Schaffhausen, das bei der Entwicklung und Umsetzung von Infrastrukturmassnahmen beigezogen wird. Die Behebung der Schwachstellen erfolgt entweder im Rahmen der Realisierung von Strassenprojekten oder aber in Absprache mit den betroffenen Gemeinden und unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit in Einzelprojekten. Sofern Unfallschwerpunkte oder relevante Gefährdungspotenziale identifiziert sind, werden diese kurzfristig beseitigt.

5. *Veloweggesetz: Seit Januar 2023 ist das nationale Veloweggesetz in Kraft. Es verpflichtet die Kantone dazu, Velowegnetze inklusive Abstellanlagen bis Ende 2027 in behördenverbindlichen Plänen festzuhalten und bis Ende 2042 umsetzen. Wo stehen Kanton und Gemeinden diesbezüglich und welche Herausforderungen bestehen dabei noch? Wo sind die Abstellanlagen ersichtlich?*

Mit der Genehmigung des revidierten Strassenrichtplans wurde das Alltagsvelonetz behördenverbindlich festgelegt. Nunmehr sind die Gemeinden angehalten, ihre kommunalen Strassen-

richtpläne und Nutzungspläne zu überprüfen und allenfalls den geänderten Rahmenbedingungen anzupassen. In den kommunalen Nutzungsplänen sind auch Angaben zu den Standorten von Veloabstellanlagen zu machen. Die Gemeinden sind sich der Bedeutung von attraktiven Veloabstellanlagen an Bahnhöfen und wichtigen Haltestellen bewusst. Ausbauten von Veloparkierungsanlagen werden über das Agglomerationsprogramm finanziell gefördert.

6. *Veloförderung: Eine sichere und durchgängige Infrastruktur bildet das Fundament für einen Ausbau des Veloverkehrs. Massnahmen zur Veloförderung (finanzielle/steuerliche Anreize, Programme wie Z.B. bike to work, etc.) sind ebenso zentral. Was macht der Kanton hierzu schon und wie könnte er seine Aktivitäten personell und finanziell verstärken?*

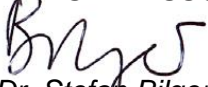
Der Kanton und die Gemeinden sind verantwortlich für die Bereitstellung der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr. Der Ausbau dieser Infrastruktur wird über die Agglomerationsprogramme finanziell gefördert. Der Regierungsrat sieht keinen Bedarf für zusätzliche Förderprogramme. Das «Umsatteln» vom Auto oder vom öffentlichen Verkehr auf das Velo ist aus Sicht des Regierungsrats Sache jeder einzelnen Einwohnerin bzw. jedes einzelnen Einwohners. Viele erkennen die Vorteile des Velos bzw. Elektrovelos, was sich in den steigenden Verkehrszahlen niederschlägt. Dem Regierungsrat liegt es allerdings fern, den Einwohnerinnen und Einwohnern vorzuschreiben, welche Verkehrsmittel sie zu wählen haben.

7. *Ressourcen: Der Kanton verfügt seit dem Jahr 2010 über eine Fachstelle Langsamverkehr. Welche Aufgaben führt diese Fachstelle aus und über welche Ressourcen verfügt sie personell (Anzahl Personen, Pensum) und finanziell (Budget, Kompetenzen)? Ist ein Ausbau der Fachstelle geplant?*

Wie unter Frage bzw. Antwort 1 beschrieben, stellt die «Fachstelle Langsamverkehr» sicher, dass in allen Planungen die Belange der Zufussgehenden und Velofahrenden berücksichtigt werden. Die Fachstelle ist mit einem 100 % Pensum besetzt. Sie leitet selbst Radwegprojekte und Verbesserungsmassnahmen der Veloinfrastruktur. Zudem berät sie die Projektleiterinnen und Projektleiter von Strassenbauprojekten wie zum Beispiel bei Aufwertungen von Ortsdurchfahrten. Ausgaben werden im Rahmen der Budgetvorgaben vom Regierungsrat, dem Departement oder der Dienststelle freigegeben. Eine personelle Aufstockung der «Fachstelle Langsamverkehr» ist derzeit nicht geplant.

Schaffhausen, 11. November 2025

DER STAATSSCHREIBER


Dr. Stefan Bilger