

Vernehmlassungsvorlage des Regierungsrates des Kantons Schaffhausen betreffend «Revision 2023 des kantonalen Strassenrichtplans»

Übersicht

Am 31. Mai 2022 hat der Regierungsrat die Vernehmlassung zum vorliegenden Entwurf zur Revision 2023 des kantonalen Strassenrichtplans eröffnet. Das Vernehmlassungsergebnis soll zeigen, ob die vorgeschlagenen Anpassungen und Ausbauten des Kantonsstrassennetzes, des kantonalen Radroutennetzes und des Wanderwegennetzes von den Gemeinden, Parteien und den interessierten Verbänden unterstützt werden.

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, der Teilrichtplan Wanderwege am 12. Dezember 2016. Gemäss Art. 27 Abs. 3 StrG ist der kantonale Strassenrichtplan alle zehn Jahre zu überprüfen und nötigenfalls den veränderten Verhältnissen anzupassen.

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 die drei Planentwürfe für die Revision der Teilrichtpläne Kantonsstrassen (Anhang 1), kantonale Radrouten (Anhang 2) und Wanderwege (Anhang 3). Die Anhänge sind ebenfalls im pdf-Format auf der Homepage des Kantons (unter Tiefbau Schaffhausen).

In den letzten Jahren gab es im Bereich der Planung und des Ausbaus des Nationalstrassennetzes wichtige Veränderungen. Per 1. Januar 2020 wurde der Neue Netzbeschluss mit dem Abtausch der ehemaligen Nationalstrasse A4 SH Schweizersbild - Barga und der ehemaligen Kantonsstrasse J15 Schaffhausen Herblingen - Thayngen vollzogen. Zudem wurde der seit Jahrzehnten geplante Galgenbucktunnel per Ende 2019 in Betrieb genommen. Auf planerischer Ebene arbeitet das Bundesamt für Strassen am Ausbau der A4 Stadtdurchfahrt SH Süd - SH Herblingen auf vier Spuren inkl. zweite Tunnelröhre Fäsenstaub. Das Generelle Projekt wurde am 8. Dezember 2017 vom Bundesrat genehmigt. Die Ausarbeitung des Ausführungsprojekts inkl. die verkehrlich flankierenden Massnahmen auf dem untergeordneten städtischen Strassennetz ist fortgeschritten. Der aktuelle Planungsstand erlaubt eine präzise Abstimmung mit dem kantonalen Strassenrichtplan bzw. den geplanten Ausbauten der Kantonsstrassen und kantonalen Radrouten. Das Bundesamt für Strassen strebt eine zügige Realisierung des Ausbaus der A4 an.

Auch auf kantonaler Ebene wurden verschiedene Umklassierungen und Ausbauten von Kantonsstrassen und kantonalen Radrouten realisiert. Ein bedeutender Meilenstein war die Aufhebung der Bahnübergänge und die Umlegung des Kantonsstrassenverlaufs in Neunkirch und Wilchingen-Unterneuhaus. Im Radroutennetz wurden verschiedene Netzlücken geschlossen. Auf planerischer Ebene wurden Ausbauprojekte überprüft oder konkretisiert. Die Erkenntnisse aus diesen Analysen sind in den vorliegenden Revisionsentwurf 2022/2023 des Strassenrichtplans eingeflossen.

Bei den beantragten Änderungen (Mutationen) des Teilrichtplans Kantonsstrassen handelt es sich um Anpassungen an die geänderten, tatsächlichen Verhältnisse. Speziell zu erwähnen sind die bereits in der Revision des Strassenrichtplans 2013 diskutierten Ortsumfahrungen von Wilchingen und im Oberklettgau. Die Umfahrung von Wilchingen sollte aus dem Strassenrichtplan gestrichen werden, da sie langfristig weder nötig ist noch Realisierungschancen besitzt. Bei der Ortsumfahrung im Oberklettgau schlägt die Regierung statt einer grossräumigen Umfahrung von Beringen, Löhningen und Siblingen den Bau einer Spange inkl. Unterführung der Bahnlinie westlich von Beringen vor. Diese Spange West könnte langfristig mit einer Umfahrung von Löhningen ergänzt werden. Bei allen anderen Vorhaben handelt es sich um Netzanpassungen von bestehenden Strassen oder Ausbauten mit geringeren räumlichen, aber positiven Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung und die Verkehrssicherheit.

Im Teilrichtplan Radrouten werden geplante Vorhaben, die in der Zwischenzeit als unverhältnismässig beurteilt werden, zur Streichung beantragt und neue Ausbauprojekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit postuliert. Es handelt sich vorwiegend um den Bau von separaten Radwegen entlang von Kantonsstrassen. 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 in die Verantwortung des Kantons über. Kantonale Radrouten, die noch nicht im Eigentum des Kantons sind, werden von den Gemeinden an den Kanton übertragen.

Das Bundesgesetz über Velowege (Ablauf der Referendumsfrist am 7. Juli 2022, Inkraftsetzung voraussichtlich per 1. Januar 2023) verpflichtet die Kantone, die Velonetze für den Alltags- und den Freizeit-Veloverkehr festzulegen und angemessen auszubauen. Die kantonalen Radrouten bilden das Netz für den Alltags-Veloverkehr, wobei diese kantonalen Routen weitgehend auch dem Freizeit-Veloverkehr dienen. Separate Freizeitrouten mit einer regionalen Bedeutung 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 Teilrichtplan Wanderwege wurde in einem ausserordentlichen Verfahren im 2016 unter enger Einbindung der Gemeinden totalrevidiert und vom Kantonsrat am 12. Dezember 2016 beschlossen. Die Regierung schlägt keine Anpassungen vor. Der Teilrichtplan Wanderwege wird in der vom Kantonsrat beschlossenen Form trotzdem zur Vernehmlassung vorgelegt.

Nach der Vernehmlassung werden die Anträge von der Regierung beurteilt. Allfällige Anpassungen werden in die definitive Vorlage an den Kantonsrat eingearbeitet. Die Überweisung der Revisionsvorlage an den Kantonsrat ist im Spätherbst 2022 geplant. Nach dem Beschluss des Kantonsrats werden die raumrelevanten Ausbauprojekte 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.

1. Teilrichtplan Kantonsstrassen

1.1 Umsetzungsstand Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013

Im aktuell gültigen Teilrichtplan Kantonsstrassen, der am 6. Mai 2013 vom Kantonsrat beschlossen wurde, sind 10 Änderungen (z.T. als Änderungspakete) gegenüber dem Strassenrichtplan aus dem Jahr 1996 behördenverbindlich festgehalten. 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 und sind entsprechend im Revisionsentwurf 2023 berücksichtigt. Zum besseren Verständnis bzw. zur Erinnerung 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 K 75 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 Bagen 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 Merishausental zur überregionalen Kantonsstrasse H4 wurde. Vorgängig wurde der Fahrbahnbelag zu Lasten des Bundes erneuert.

- Änderung Nr. 5b* *H4 Merishausen-Bargen: 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 niveau gleicher 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 1.3, Änderung Nr. 8a).
- 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 Abtausches 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 Rechtsgültigkeit. Diese Projekte wurden bislang nicht realisiert. Es handelt sich um die folgenden drei Richtplaneinträge:

- Umfahrung
Wilchingen* Die Regierung 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. Im vorliegenden Revisionsentwurf wird eine Neubeurteilung gemacht. Die Umfahrung Wilchingen soll definitiv aus dem Strassenrichtplan gestrichen werden (siehe Kapitel 1.3, Änderung Nr. 1).
- Begradigung
Hämningrank* Die Regierung 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. Im vorliegenden Revisionsentwurf wird eine Neubeurteilung gemacht. Die Begradigung soll aus dem Strassenrichtplan gestrichen werden (siehe Kapitel 1.3, Änderung Nr. 5).

Umfahrung Oberklettgau

Die Regierung beantragte bei der Revision des Strassenrichtplans im Jahr 2013 die Streichung des Eintrags «Umfahrung Oberklettgau», da die vorgesehene, grossräumige Umfahrung von Beringen, Löhningen und Siblingen als nicht verhältnismässig beurteilt wird. Die Regierung 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 die Regierung informell, die Linienführung auf die nächste Revision hin zu überdenken. Im vorliegenden Revisionsentwurf wird eine neue Linienführung mit einem ersten Teileintrag «Spange Beringen» und einem zweiten, aufwärtskompatiblen Teileintrag «Umfahrung Löhningen» beantragt (siehe Kapitel 1.3, Änderungen Nrn. 3a-c und 4).

1.2 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 relevante Ortschaften einer Gemeinde (z.Bsp. Guntmadingen) sind über das Kantonsstrassennetz angebunden. Bei Stichstrassen werden die Kantonsstrassen bis zum Ortszentrum geführt (Bsp. 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 auch einen höheren Ausbaustandard, d.h. mit entsprechendem Normalprofil und technischem Ausbaustandard. 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 umfahrenden Dörfer werden trotzdem über eine Kantonsstrasse erschlossen, dies entweder als Stichstrasse (z.Bsp. Rüdlingen) oder bei grösseren Gemeinden als durchgehende Kantonsstrasse (z.Bsp. Ortsdurchfahrt Beringen bei einer Realisierung des Richtplaneintrags der Spange Beringen). Solange eine geplante Ortsumfahrung nicht realisiert ist, bleiben die bestehenden Ortsdurchfahrten ohnehin Kantonsstrassen (z.Bsp. Richtplaneintrag Umfahrung Löhningen, vgl. dazu auch Art. 78 Abs. 1 StrG).

Anbindung Grenzübergänge: Die relevanten Grenzübergänge sind über das Kantonsstrassennetz angebunden. Kleinere, nicht besetzte Grenzübergänge müssen nicht von einer Kantonsstrasse erschlossen sein (z.Bsp. Rüdlingen-Nack).

Ausbauprojekte: Das Kantonsstrassennetz ist im Kanton Schaffhausen mit Ausnahme der raumrelevanten Ortsumfahrung im Oberklettgau - neu mit den Teileinträgen «Spange Beringen» und «Umfahrung Löhningen» - 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 Ausbauprojekte wie Aufwertungen von Ortsdurchfahrten oder die Unterführung der SBB Linie in Stein am Rhein nicht im Teilrichtplan Kantonsstrassen erfasst. Diese Ausbauprojekte werden im Agglomerationsprogramm und allenfalls im Kapitel Verkehr des kantonalen Richtplans aufgenommen. 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.

1.3 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

Eintrag aktueller Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013:

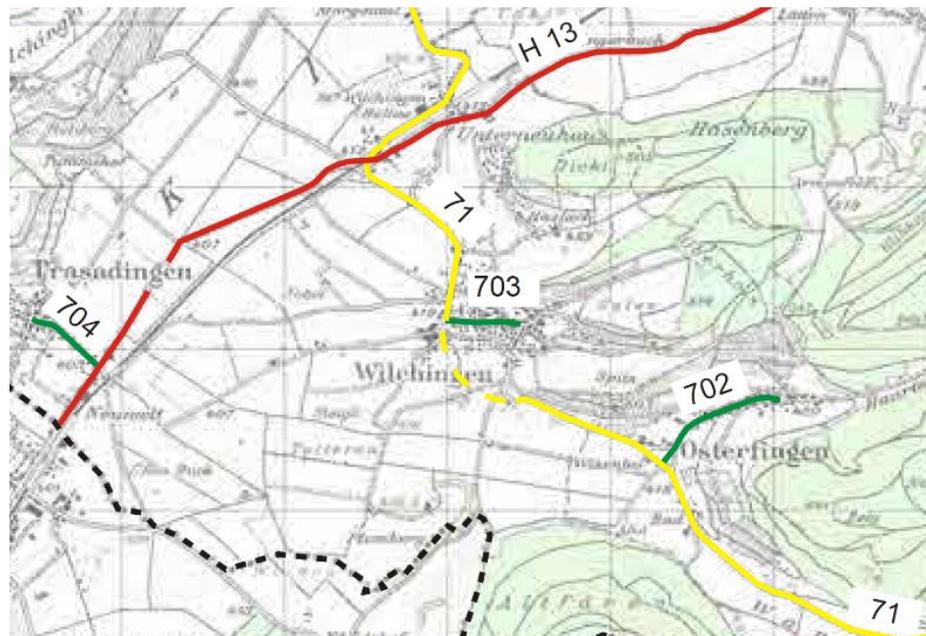


Abb. 1: Teilrichtplan Kantonsstrasse 2013, Ausschnitt Wilchingen

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 Land-

bedarf problematisch. Hinzu kommt, dass die im Richtplan vorgesehene Umfahrung eigentlich nur eine Teil-Umfahrung 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:

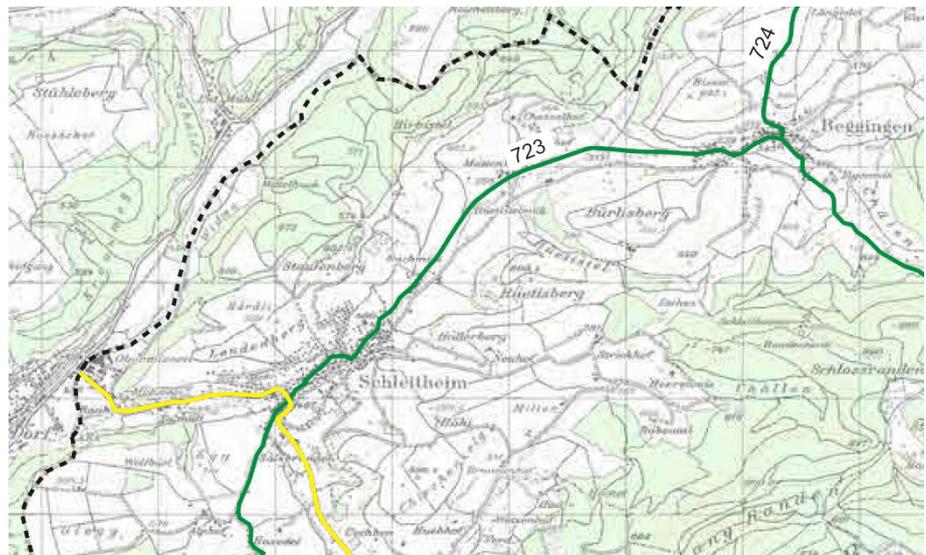


Abb. 2: Teilrichtplan Kantonsstrasse 2013, Ausschnitt Schleitheim-Beggingen

Die überlokale Kantonsstrasse K723 verläuft im Dorfkern von Schleitheim heute in beide Richtungen über die Poststrasse auf der Nordseite des Schleithimerbaches. 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 Schleitheim 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 Schleitheim 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 im vorliegenden Revisionsentwurf mit der Neuaufnahme der Adlerstrasse die entsprechende Anpassung.



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

Änderung Nr. 3a

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-Siblings (H14):	ca. 4'200
- Löhningen-Guntmadingen (K713)	ca. '300

Eintrag aktueller Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013:

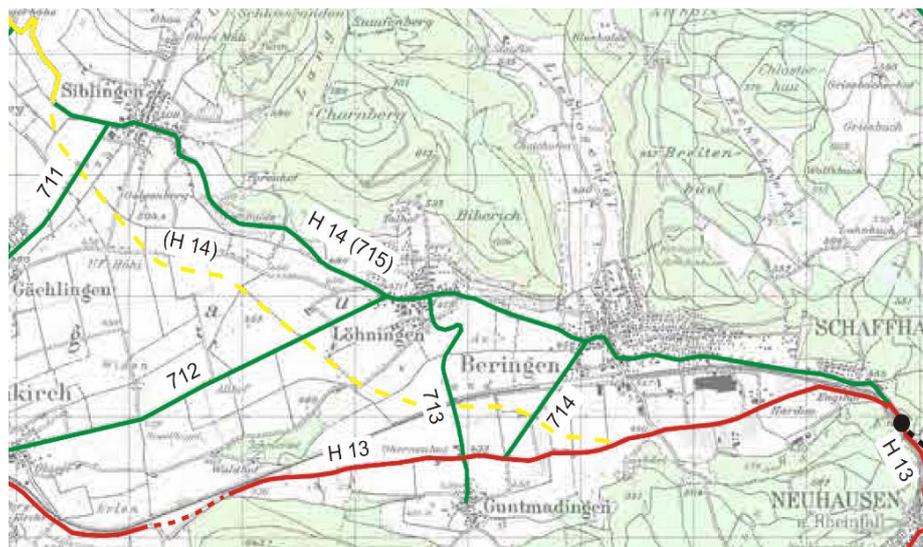


Abb. 4: Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013, Ausschnitt Oberklettgau

Wie in Kapitel 1.1. erläutert, beauftragte der Kantonsrat im Zuge der Beratung des Strassenrichtplans 2013 die Regierung informell, die Linienführung der im aktuellen Strassenrichtplan erfassten Umfahrung Oberklettgau zu überdenken. Im vorliegenden Revisionsentwurf wird eine neue Linienführung mit einem ersten Teileintrag «Spange Beringen» und einem zweiten, aufwärtskompatiblen Teileintrag «Umfahrung Löhningen» vorgeschlagen, da eine gleichzeitige Realisierung dieser beiden Teileinträge als nicht realistisch beurteilt wird. Der Teileintrag «Spange Beringen» zeigt ein positives Kosten-Wirksamkeitsverhältnis auf und hat entsprechend einen mittelfristigen Realisierungshorizont. Der aufwärtskompatible Teileintrag «Umfahrung Löhningen» weist mit den aktuellen Verkehrszahlen hingegen kein genügendes Kosten-Wirksamkeitsverhältnis aus und hat entsprechend einen langfristigen Realisierungshorizont.

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 Mio. Franken zu rechnen. Die Deutsche Bahn AG unterstützt das Projekt. Die Spange Beringen ist zudem im Agglomerationsprogramm der vierten Generation als B-Massnahme mit einem Realisierungshorizont 2028-2032 enthalten.

Der Regierungsrat beantragt im vorliegenden Revisionsentwurf mit dem Eintrag der «Spange Beringen» die entsprechende Anpassung. Die Abbildung 6 auf Seite 12 zeigt die in der oben erwähnten Korridorplanung vorgeschlagene Linienführung mit der Spange Beringen und der aufwärtskompatiblen Umfahrung von Löhningen (Änderung Nr. 4).

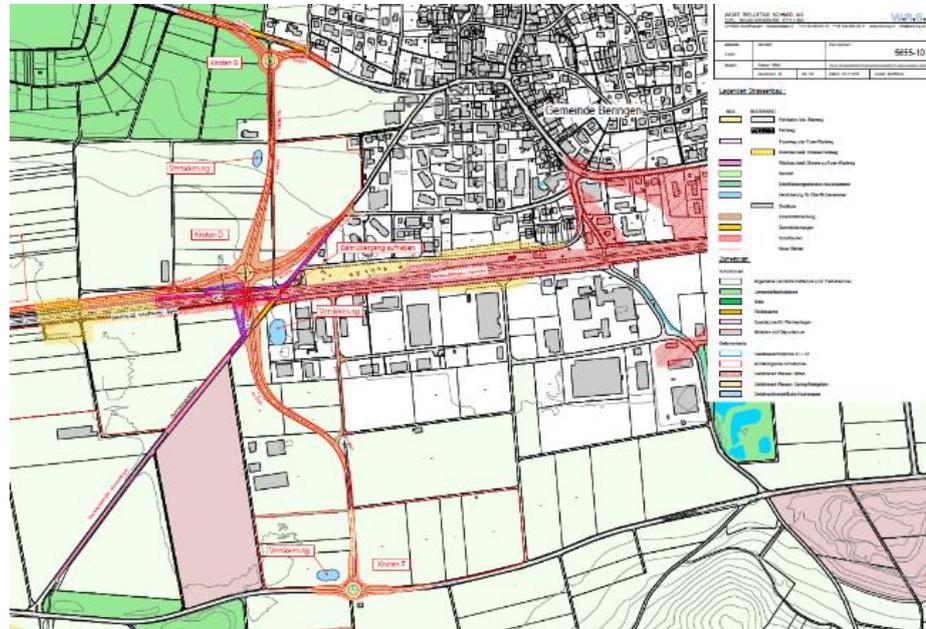


Abb. 5: Korridorplanung Umfahrung Oberklettgau, Linienführung Spange Beringen

Änderung Nr. 3b

K714 Beringen-Guntmadingen: Umklassierung überlokale Kantonsstrasse zu kantonaler Radroute (Änderung)

Im Zuge der Realisierung der Spange Beringen (Änderung Nr. 3a) soll die bestehende überlokale Kantonsstrasse K714 zwischen Beringen und Guntmadingen zu einer kantonalen Radroute umklassiert werden. 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.

Änderung Nr. 3c

K713 Löhningen-Guntmadingen: Entlassung überlokale Kantonsstrasse ins Gemeindestrassennetz (Aufhebung)

Im Zuge der Realisierung der Spange Beringen (Änderung Nr. 3a) soll die bestehende überlokale Kantonsstrasse K713 zwischen Löhningen und Guntmadingen aus dem Kantonsstrassennetz entlassen werden. Die K713 weist sehr geringe Verkehrszahlen auf und dient vor allem zur Erschliessung der Landwirtschaftsflächen. 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 und ein angemessenes Unterführungsbauwerk verhältnismässig wäre.

Änderung Nr. 4

H14 Löhningen: Umfahrung Löhningen Süd-West mit Anschluss an Spange Beringen (Änderung)

Aufwärtskompatibel zur Spange Beringen (Änderung Nr. 3a) wurde im Rahmen der Studie zur Korridorplanung im Jahr 2015 auch eine Linienführung zur Umfahrung von Löhningen erarbeitet (siehe Erläuterungen zur Änderung Nr. 3a). In dieser Studie wird eine Anbindung der Umfahrung von Löhningen an die Spange Beringen nördlich der Bahnlinie vorgeschlagen. Es wurden verschiedene Linienführungen unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und die Landschaft geprüft. Eine Strassenführung entlang der Bahnlinie nördlich der Gleisanlage mit einer Querung der Landschaftsschutzzone südwestlich von Löhningen und einer Anbindung an die heutige Kantonsstrasse H14 westlich von Löhningen hat sich als die landschaftsverträglichste Variante erwiesen. Das Verkehrsaufkommen ist allerdings zu gering, um in den kommenden Jahren eine Realisierung zu rechtfertigen. Der Eintrag hat eine raumplanerische Bedeutung (siehe Kapitel 4.2).

Der Regierungsrat beantragt im vorliegenden Revisionsentwurf aus raumplanerischen Überlegungen (Baulinienausscheidung) die Aufnahme der «Umfahrung Löhningen». Die folgende Abbildung zeigt die in der oben erwähnten Studie vorgeschlagene Linienführung.

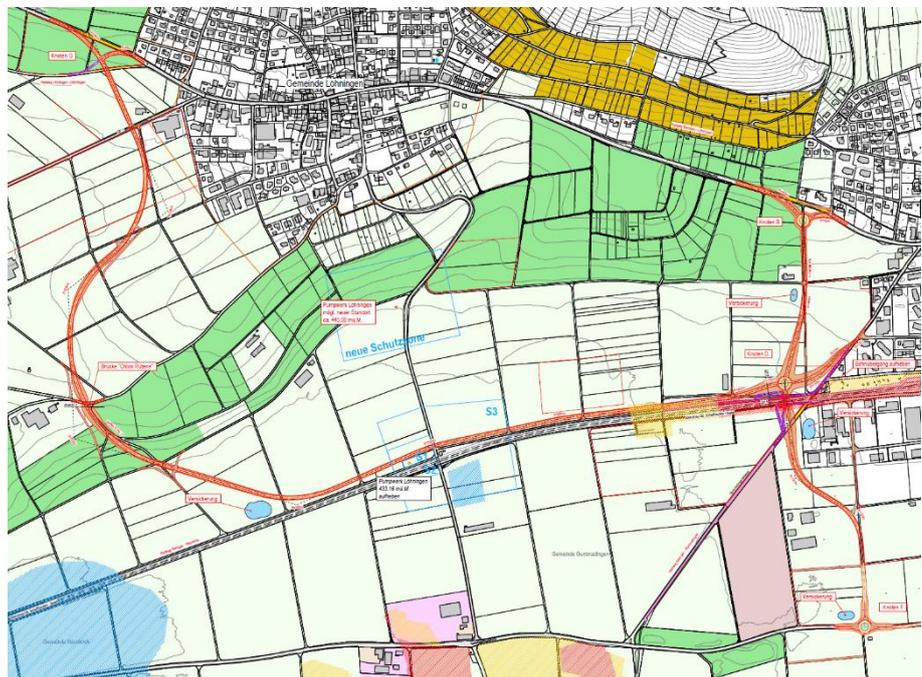


Abb. 6: Korridorplanung Oberklettgau, Linienführung Umfahrung Löhningen

Eintrag aktueller Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013:

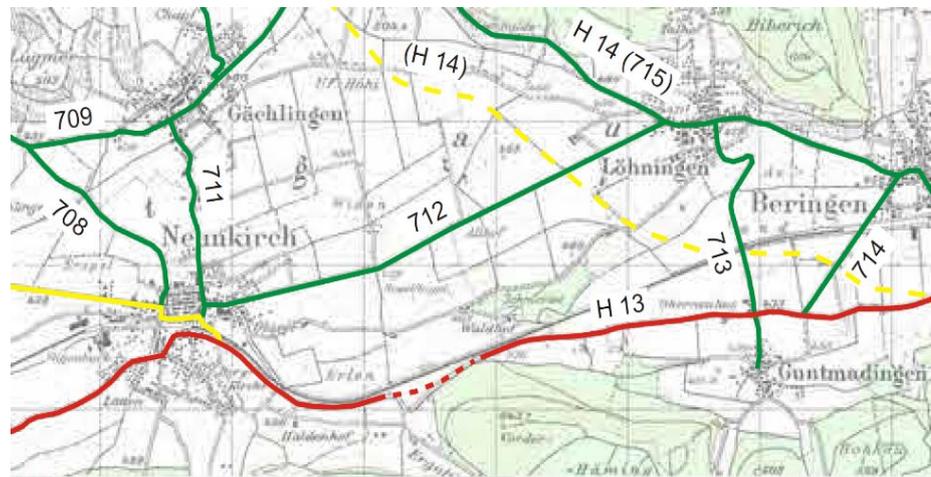


Abb. 7: Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013, Ausschnitt Neunkirch-Beringen (H13)

Die Begradigung des «Hämingranks» auf der überregionalen Kantonsstrasse H13 östlich von Neunkirch war bereits im Strassenrichtplan 1996 als Ausbauprojekt enthalten. Eine Realisierung erfolgte bislang aus verschiedenen Gründen 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 - wenn überhaupt - 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, was auf dem Streckenabschnitt von rund 400 Metern allerdings als vertretbar beurteilt wird.

Der Regierungsrat beantragt im vorliegenden Revisionsentwurf die Streichung des Richtplaneintrags «Begradigung Hämingrank».

Änderung Nr. 6

Aufnahme Spitalstrasse ins städtische Kantonsstrassennetz als regionale Kantonsstrasse K76 (Neuaufnahme) und Umklassierung Grabenstrasse zur regionalen Kantonsstrasse K76 (Änderung)

Eintrag aktueller Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013:

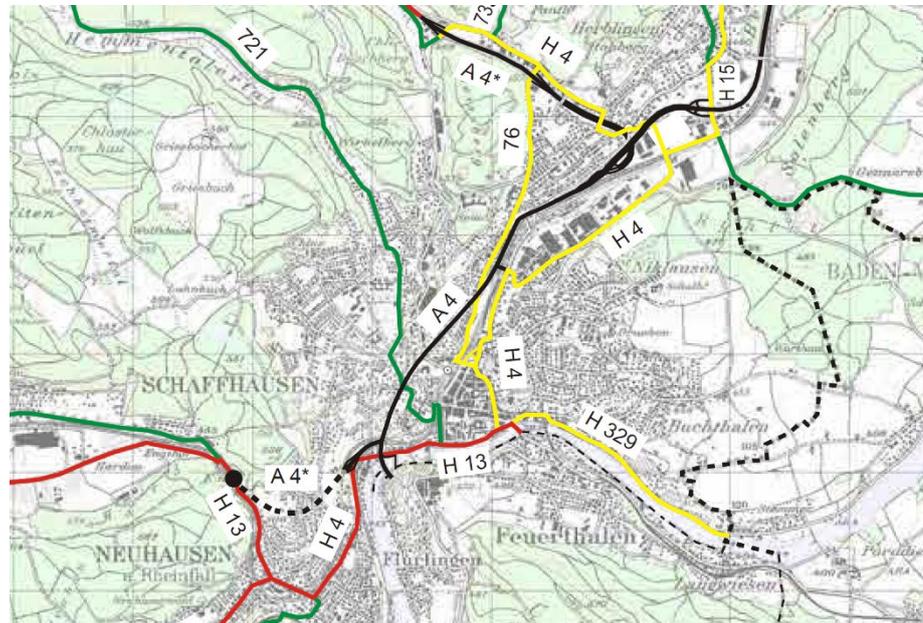


Abb. 8: Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013, Ausschnitt Stadt Schaffhausen

Die Spitalstrasse in der Stadt Schaffhausen verbindet die Hochstrasse (regionale Kantonsstrasse K76) mit dem Obertorkreisel als Bestandteil der überlokalen Kantonsstrasse K721. Die Spitalstrasse ist aktuell als Gemeindestrasse ausgewiesen. Sie übernimmt als Teil des «Altstadt-rings» allerdings eine sehr wichtige Verbindungsfunktion. Der Regierungsrat beantragt deshalb, die Spitalstrasse als Verlängerung der bestehenden Kantonsstrasse K76 (Hochstrasse) ins städtische Kantonsstrassennetz aufzunehmen. In der Folge wird die Grabenstrasse zwischen dem Knoten Mühlentor und dem Obertorkreisel von der überlokalen Kantonsstrasse K721 zur regionalen K76 umklassiert.

Änderung Nr. 7a

Aufnahme Grafenbuckstrasse ins städtische Kantonsstrassennetz als überlokale Kantonsstrasse K761 (Neuaufnahme)

Die Grafenbuckstrasse erschliesst das Kantonsspital von der Hochstrasse bzw. der südlichen Gemsgasse aus. Das Spital ist die bedeutendste kantonale Institution, was eine direkte Anbindung an das Kantonsstrassennetz rechtfertigt. Der Regierungsrat beantragt deshalb, die bestehende Grafenbuckstrasse 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-JJ Wepferstrasse (Baurechtsperimeter Spital AG) geführt.

Änderung Nr. 7b

Aufnahme JJ Wepferstrasse ins städtische Kantonsstrassennetz als überlokale Kantonsstrasse K762 (Neuaufnahme)

Die JJ Wepferstrasse erschliesst das Kantonsspital vom Nationalstrassenanschluss Schweizersbild Süd bzw. von der nordöstlichen Gemsgasse aus. Die Strasse ist heute Bestandteil der kantonalen Waldparzelle, was nicht ihrer heutigen und zukünftigen Funktion entspricht. Das Spital 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 JJ Wepferstrasse vereinbart. Der Regierungsrat beantragt deshalb, die bestehende JJ Wepferstrasse als neue überlokale Kantonsstrasse K762 ins städtische Kantonsstrassennetz aufzunehmen. Sie wird direkt an die Kantonsstrasse K76 (Gemsgasse) angehängt. Die neue K762 wird bis zum Knoten Grafenbuckstrasse-JJ Wepferstrasse (Baurechtsperimeter Spital AG) geführt.

Änderung Nr. 8a

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

Verkehrszahlen (durchschnittlicher täglicher Verkehr in Fz pro Tag):

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

Eintrag aktueller Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013:

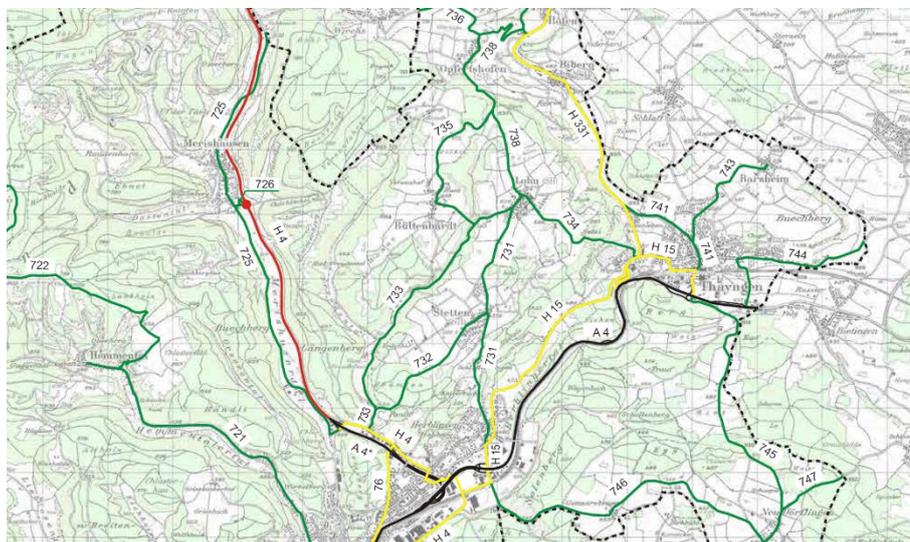


Abb. 9: Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013, Ausschnitt Merishausental / Reiat

Mit dem Neuen Netzbeschlusses NEB zum Nationalstrassennetz (Austausch damalige A4 und J15 im Kanton Schaffhausen) 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 von 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 Verkehrsentslastung der Mühlentalstrasse, Adlerunterführung, Spitalstrasse und des Obertorkreisels in der Stadt Schaffhausen. Der Anschluss ermöglicht weiter eine Umklassierung der überlokalen Kantonsstrasse K725 zwischen dem Nationalstrassenanschluss Schweizerbild Nord und Merishausen zu einer kantonalen Radroute (Änderung Nr. 8b).

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

Änderung Nr. 8b

K725 Schaffhausen Schweizerbild Nord - Merishausen: Umklassierung überlokale Kantonsstrasse zu kantonaler Radroute (Änderung)

Der geplante Vollanschluss in Merishausen Süd (Änderung Nr. 8a) 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 im vorliegenden Revisionsentwurf die Umklassierung der K725 zwischen dem Nationalstrassenanschluss Schweizerbild Nord und Merishausen zu einer kantonalen Radroute (siehe auch Teilrichtplan Radrouten).

Änderung Nr. 9

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

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 Kirchhofplatz. 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 wird im vorliegenden Revisionsentwurf aus dem Kantonsstrassennetz entlassen. Der Kantonsstrassenzug H330 wird neu ausschliesslich über die Charre-gass, Rheinbrücke, Rhigass, Chirchhofplatz und die Oehningerstrasse geführt.

2. Teilrichtplan Radrouten

2.1 Umsetzungsstand Teilrichtplan Radrouten 2013

Im aktuell gültigen Teilrichtplan Radrouten, der am 6. Mai 2013 vom Kantonsrat beschlossen wurde, sind 13 Änderungen gegenüber dem Strassenrichtplan aus dem Jahr 1996 behördenverbindlich festgehalten. Von den 13 Änderungen wurden 7 vollständig oder teilweise realisiert. 7 Änderungen aus dem Strassenrichtplan 2013 werden im aktuellen Revisionsentwurf 2022 indirekt oder direkt bestätigt, dies in Form einer Umlegung ohne Ausbauprojekt (Änderung im Revisionsentwurf) oder als Überführung des Ausbauprojekts (keine Änderung im Revisionsentwurf, da bereits durch den Kantonsrat im 2013 beschlossen). Zum besseren Verständnis sind die Änderungen der Revision 2013 und der Umsetzungsstand folgend 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 Freizeit-Veloverkehr bewährt. Der Alltags-Veloverkehr kann ohne Ausbau auf der Kantonsstrasse geführt werden. Der geplante Ausbau soll deshalb aus dem Strassenrichtplan gestrichen werden (siehe Kapitel 2.3, 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 den Freizeit-Veloverkehr geschaffen werden. Im Revisionsentwurf wird am Radwegausbau Siblingen-Siblingerhöhe festgehalten. Es benötigt keinen Änderungsbeschluss zu diesem Radwegausbau, da der Ausbau der Radweglücke im Richtplan bereits behördenverbindlich festgesetzt 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 sehr 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 stark 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 Rechtsverfahren 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 Barga - Zoll Neuhaus (D): Ausbau Radweg entlang Kantonsstrasse H4

Der nördlichste Abschnitt der Radroute im Merishausertal von Barga 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 die Regierung, auf diesen Ausbau zu verzichten (siehe Kapitel 2.3, Änderung Nr. 10).

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, der 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 wird nach einem aufwendigen Rechtsverfahren und geringfügigen Anpassungen der geplanten Linienführung per Sommer 2022 in Betrieb genommen. Auf den Ausbau des Teilstücks zwischen Wilchingen und Osterfingen entlang der Kantonsstrasse soll definitiv verzichtet werden. Die Regierung beantragt die entsprechende Streichung im Teilrichtplan Radrouten (siehe Kapitel 2.3, Änderung Nr. 1).

Änderung Nr. 13

Rheinfallsteg: Ausbau Radroute entlang dem Rhein inkl. 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 festgesetzt.

Die Machbarkeit dieses Ausbaus ist aufgrund der eidgenössischen Gewässerschutzgesetzgebung und einer Stellungnahme der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission ENHK nicht gegeben. Die Regierung beantragt im vorliegenden Revisionsentwurf deshalb die Streichung dieses Ausbaus vor. Stattdessen wird eine alternative Radroutenführung über das SIG Areal beantragt (siehe Kapitel 2.3, Änderung Nr. 5).

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. Im vorliegenden Revisionsentwurf soll das vereinfacht werden (siehe Kapitel 2.2).

2.2 Grundsätze und Darstellung Teilrichtplan Radrouten

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

Kantonale Radrouten / Alltags-Velorouten: Das Bundesgesetz über Velowege (Inkraftsetzung voraussichtlich per 1.1.2023) unterscheidet beim Veloverkehr zwischen Alltags- und Freizeitverkehr. Der Alltags-Veloverkehr 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 Alltags-Veloverkehr, wobei sie selbstverständlich auch vom Freizeit-Veloverkehr genutzt werden. 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.Bsp. Guntmadingen) sind über das kantonale Radroutennetz angebunden. Kantonale Radrouten ausserhalb der Bauzonen sind gemäss revidiertem Strassen-gesetz eine Kantonsstrassenkategorie. Eine kantonale Radroute ausserorts, die einer Gemeindestrasse (gemäss Richtplanung 2013) überlagert ist, wird somit zu einer Kantonsstrasse der Kategorie kantonale Radroute (z.Bsp. 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 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 Ausbauprojekte innerhalb der Bauzonen sind im Teilrichtplan Radrouten erfasst, auch wenn die Gemeinden für diese Ausbauten zuständig sind.

Ausbaustandard kantonale Radrouten: Der Ausbaustandard richtet sich nach den Bedürfnissen des Alltags-Veloverkehrs. 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 gut 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. Ausbauprojekte sind im Teilrichtplan Radrouten mit einer gestrichelten Linie (Ausbau über eine bestimmte Strecke) eingezeichnet. Die Linienführung ist dabei im Sinne eines Korridors zu verstehen.

Ergänzungsrouten / Freizeit-Velorouten: 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 Freizeit-Velorouten 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 Freizeit-Velorouten führen in der Regel über nicht asphaltierte Flur- und Waldstrassen der Gemeinden. Es macht keinen Sinn, diese Flurstrassen ohne verkehrliche Bedeutung für den Alltags-Veloverkehr in das kantonale Radroutennetz aufzunehmen. Die Ergänzungsrouten für den Freizeit-Veloverkehr 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 Freizeit-Veloverkehr 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.

2.3 Änderungen Teilrichtplan Radrouten

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

Änderung Nr. 1 Streichung Ausbau Radweg Wilchingen - Osterfingen entlang Kantonsstrasse 71, Radroutenführung über Spitzhaldenweg / Rebbergstrasse

Eintrag aktueller Teilrichtplan Radrouten 2013:



Abb. 10: 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 2.1, Änderung Nr. 12). Der Veloverkehr, so auch der Schülerverkehr, wird aktuell über den bestehenden und gut ausgebauten Spitzhaldenweg und die Rebbergstrasse 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 (Ausbau)

Eintrag aktueller Teilrichtplan Radrouten 2013:

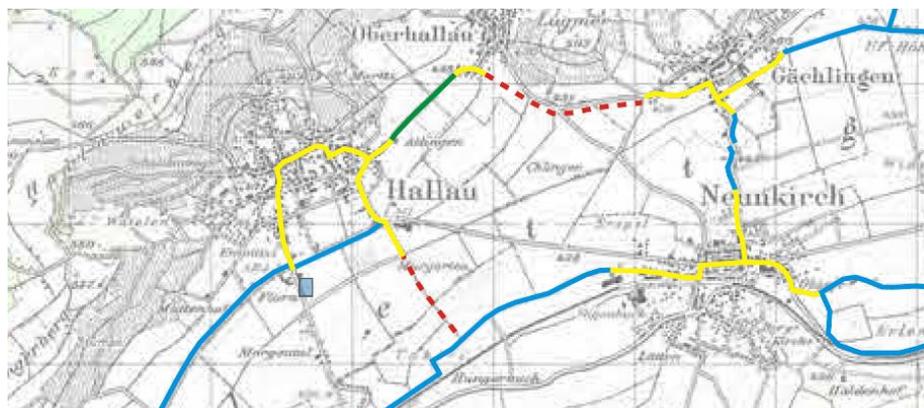


Abb. 11: Teilrichtplan Radrouten 2013, Ausschnitt Hallau-Oberhallau-Gächlingen

Die kantonale Radroute zwischen Hallau und Oberhallau überlagert die Kantonsstrasse K707. Die überlokale Kantonsstrasse weist zwar eine 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 wird im Teilrichtplan Radrouten beantragt.

Änderung Nr. 3

Streichung Ausbau Radweg Oberhallau - Gächlingen entlang Kantonsstrassen 708/709

Der im Strassenrichtplan 2013 festgesetzte Radwegneubau zwischen Oberhallau und Gächlingen entlang der Kantonsstrassen K708/K709 (siehe Abb. 11) 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 im Revisionsentwurf entsprechend als Ergänzungsrouten für den Freizeit-Veloverkehr aufgenommen werden. Ein Radwegausbau entlang der Kantonsstrassen für den Alltags-Veloverkehr wäre aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens unverhältnismässig. Im Revisionsentwurf wird der Eintrag des Radwegausbaus zwischen Oberhallau und Gächlingen deshalb gestrichen. Die kantonale Radroute für den Alltags-Veloverkehr kann ohne Ausbau überlagernd auf der Kantonstrasse K708/709 von Oberhallau nach Gächlingen bzw. Neunkirch geführt werden.

Änderung Nr. 4

Radroute Beringen - Guntmadingen zusammen mit Spange Beringen (Mutation Nr. 3a Teilrichtplan Kantonsstrassen)

Im vorliegenden Revisionsentwurf Teilrichtplan Kantonsstrassen wird mit der Änderung Nr. 3a 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 Radroute der Kantonsstrasse überlagert. Das Ausbauprojekt der Spange Beringen sieht die Aufhebung des Bahnübergangs und den Bau einer Strassenunterführung für den motorisierten Individualverkehr und den Fuss- und Veloverkehr vor. Der Abschnitt wird deshalb als Ausbauprojekt (Teilausbau Bahnunterführung) im Teilrichtplan Radrouten aufgenommen. Zudem besteht das Potenzial, den Abschnitt zwischen dem Bahnübergang und Guntmadingen zu verschmälern (Teilkompensation Fruchtfolgeflächen).

Änderung Nr. 5

Streichung Rheinfall-Radroute entlang dem Rhein, Aufnahme Radroute über SIG Areal

Eintrag aktueller Teilrichtplan Radrouten 2013:



Abb. 12: Teilrichtplan Radrouten 2013, Ausschnitt Neuhausen am Rheinfall

Die Regierung schlägt im vorliegenden Revisionsentwurf aufgrund der nicht gegebenen Bewilligungsfähigkeit eines Ausbaus des bestehenden Rheinfusswegs die Streichung der geplanten Radroute entlang dem Rhein vor (siehe Kapitel 2.1, Änderung Nr. 13). Stattdessen wird eine alternative Radroutenführung vom SBB Bahnhof Neuhausen am Rheinfall über das SIG Areal beantragt.

Die Gemeinde Neuhausen am Rheinfall 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 im 2021/2022 ausgebaut wurde bzw. fertiggestellt wird.

Die folgenden Änderungen Nrn. 6-9 betreffen Mutationen innerhalb der Bauzonen der Stadt Schaffhausen. Die im Teilrichtplan 2013 verankerte West-Ost Achse zwischen der Sonnenburggutstrasse-Breite und Herblingen wird aufgrund des vom Volk 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 Mühltal, 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 Fäsenstautunnel II abgestimmt. Im Herblingertal 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. 6 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 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. 7 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 (siehe Änderung Nr. 9).

Änderung Nr. 8 Ausbau Radroute Ebnatstrasse und Querverbindung Ebnatstrasse - Falkenegg (Flankierende Massnahmen 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 dieser 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 (Nordflanke siehe Änderung Nr. 7). Südöstlich der Bahnlinie und Nationalstrasse führt die kantonale Radrouten 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. 9

Ausbau Radroute Ernst-Hombergerstrasse - Bruderhalde

Bezugnehmend auf die Änderung Nr. 7 (Umlegung städtische West-Ost Verbindung) ist im Rahmen der flankierenden Massnahmen zum Nationalstrassenprojekt SH Süd - SH Herblingen geplant, eine neue Radwegverbindung zwischen der äusseren Fulachstrasse und dem Knoten Ebnatstrasse - Ernst-Hombergerstrasse geplant. Der Radweg unterquert den neu geplanten Nationalstrassenanschluss Mutzentäli, der als «Hochkreisel» geplant ist. 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. 10

Streichung Ausbau Radweg Barga-Landesgrenze entlang H4, Radroutenführung über Steigstrasse

Eintrag 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 Alltags-Veloverkehr eine geringe Bedeutung hat, zumutbar, den Veloverkehr trotz erheblicher Steigung weiterhin über die Steigstrasse zu führen. Die Regierung 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.

Änderung Nr. 11 Ausbau Biberradweg Thayngen

Zwischen Thayngen-Hüttenleben und Bibern besteht heute ein attraktiver Radweg, der entlang der Biber geführt wird 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 entlang der Biber, allenfalls verbunden mit weiteren ökologischen Aufwertung des Fliessgewässers, würde eine attraktive Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Kern von Thayngen und Hüttenleben bzw. Bibern geschaffen. Der Ausbau ist im Agglomerationsprogramm der vierten Generation als C-Massnahme enthalten.

Änderung Nr. 12 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.

3. Teilrichtplan Wanderwege

3.1 Umsetzungsstand Teilrichtplan Wanderwege 2013/2016

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 inkl. Beschilderung unter Einbindung der Vereine Schaffhauserland Tourismus und Schaffhauser Wanderwege sowie der Gemeinden neu zu planen. Im 2016 wurde das neu konzipierte Wanderwegnetz mit einer separaten Vorlage des Regierungsrates dem Kantonsrat unterbreitet (Vorlage 16-93 vom 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 5 Jahren bereinigten Netzplanung 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.

3.2 Grundsätze und Darstellung Teilrichtplan Wanderwege

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

Anschluss an den öffentlichen Verkehr: Sowohl der Start- sowie der Zielort werden wenn immer möglich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht.

Attraktive Wegführungen: Die Wanderer 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.

3.3 Änderungen Teilrichtplan Wanderwege

Mit der vorliegenden Revision des Strassenrichtplans werden keine Änderungen im Teilrichtplan Wanderwege vorgeschlagen. Der Teilrichtplan Wanderwege ist aber trotzdem Teil der Vernehmlassungsvorlage (Anhang 3). Es ist explizit gewünscht, dass die Gemeinden, Parteien und interessierten Verbände Stellung zum Wanderwegnetz nehmen. Der Kantonsrat soll neben den Teilrichtplänen Kantonsstrassen und kantonale Radrouten auch über den Teilrichtplan Wanderwege beschliessen.

4. 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. Die Regierung wird damit verpflichtet, diese Ausbauprojekte im kantonalen Richtplan zu verankern, sie zu entwickeln und über die Zeit zur Bau- und Finanzreife zu bringen. Eine Priorisierung der Ausbauprojekte ist aufgrund der verfügbaren Ressourcen und basierend auf der Dringlichkeit der Vorhaben unumgänglich. Folgend wird aufgezeigt, welche Änderungen bzw. Ausbauvorhaben einen eher kurzfristigen (bis circa 2030) und welche Vorhaben einen eher mittel- bis langfristigen Realisierungshorizont (ab circa 2030) haben.

4.1 Kurz- bis mittelfristige Vorhaben (bis circa 2030)

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 2030 realistisch.
- Änderung Nr. 5 / H14 Neunkirch / Begradigung Hämningrank: Die Änderung erfolgt mit dem Beschluss des Kantonsrats zur Revision 2023 des Strassenrichtplans.
- Änderung Nr. 6 / Aufnahme Spitalstrasse als Bestandteil der K76 Schaffhausen: Die Änderung erfolgt mit dem Beschluss des Kantonsrats zur Revision 2023 des Strassenrichtplans.
- Änderung Nr. 7a / Aufnahme Grafenbuckstrasse als neue Kantonsstrasse 761: Die Änderung erfolgt mit dem Beschluss des Kantonsrats zur Revision 2023 des Strassenrichtplans.
- Änderung Nr. 7b / Aufnahme JJ Wepferstrasse als neue Kantonsstrasse 762: Die Änderung erfolgt mit dem Beschluss des Kantonsrats zur Revision 2023 des Strassenrichtplans.
- Änderungen Nrn. 8a und 8b / 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 Fruchtfolgefächern sind zu vertiefen. Eine Realisierung des Vorhabens ist per 2030 realistisch. Die Umklassierung der K725 zu einer kantonalen Radroute erfolgt zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Anschlusses Merishausen an die Kantonsstrasse H4.
- Änderung Nr. 9 / 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. 5 / Streichung Rheinfall Radroute entlang Rhein und Bau eines Radwegs zwischen dem SBB Bahnhof Neuhausen am Rheinfall und dem SIG Areal als Ersatzvorhaben: Das Ausbauprojekt innerhalb der Bauzone liegt in der Verantwortung der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall. 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. 7 / 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 inkl. flankierende Massnahmen erfolgen kann (2030-2040). Solange diese Querung nicht gebaut ist, wird die Route über den Kreisel Falkenegg geführt.
- Änderung Nr. 8 / 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. 9 / Ausbau Radroute Ernst-Hombergerstrasse - Bruderhalde: Das Ausbauprojekt liegt in der Verantwortung der Stadt Schaffhausen. Die Realisierung soll im Rahmen der Agglomerationsprogramme erste / vierte Generation bis 2030 erfolgen.
- Änderung Nr. 10 / Streichung Ausbau Radweg Barga-Landesgrenze entlang H4: Die Änderung erfolgt mit dem Beschluss des Kantonsrats zur Revision 2023 des Strassenrichtplans.
- Änderung Nr. 12 / Radweg Hofen - Zentralschulhaus Reiat: Die Realisierung soll prioritär im Rahmen des Agglomerationsprogramms der vierten Generation bis 2030 erfolgen.

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)

4.2 Mittel- bis langfristige Vorhaben (ab circa 2030)

Teilrichtplan Kantonsstrassen:

- Änderungen Nrn. 3a, 3b und 3c / H14 - K714 - K713 Beringen / Spange Beringen: Das relevante Ausbauprojekt Spange Beringen und die damit verbundenen Änderungen auf den heutigen Querverbindungen Beringen-Guntmadingen und Löhningen-Guntmadingen benötigen rund 5-10 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 ab circa 2025 erfolgen. Im Zuge der Projektierung sind die Auswirkungen auf die Umwelt und die Kompensation der Fruchtfolgeflächen zu vertiefen. Eine Realisierung des Vorhabens ist zwischen 2030 und 2035 realistisch.
- Änderung Nr. 4 / H14 Löhningen / Umfahrung Löhningen Süd-West mit Anschluss an Spange Beringen: Der Regierungsrat beurteilt die Dringlichkeit des Vorhabens aufgrund des moderaten Verkehrsaufkommens in Löhningen als gering ein. Der Landbedarf für das Projekt ist verhältnismässig hoch. Die Aufnahme des Projekts bzw. des Planungskorridors im Strassenrichtplan hat eine raumplanerische Bedeutung. Eine Projektumsetzung ist in den kommenden 20 Jahren allerdings nicht realistisch. Die Bewilligungsfähigkeit des Projekts wird als kritisch eingestuft.

Teilrichtplan Radrouten:

- Änderung Nr. 4 / Ausbau Radroute Beringen - Guntmadingen zusammen mit der Spange Beringen: Das Vorhaben ist an die Spange Beringen (Mutation Nr. 3a Teilrichtplan Kantonsstrassen) gekoppelt. Eine Realisierung des Vorhabens ist zwischen 2030 und 2035 realistisch.
- Änderung Nr. 6 / 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. 11 / Ausbau Biberradweg Thayngen: Das Vorhaben tangiert den Gewässerraum der Biber und muss entsprechend mit einer allfälligen Revitalisierung der Biber im Gewässerabschnitt abgestimmt werden.

5. Auswirkungen der Revision 2023 des kantonalen Strassenrichtplans

5.1 Finanzielle Auswirkungen auf den Kanton und die Gemeinden

Die Ausbauvorhaben 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 über 40 Jahre abgeschrieben. Der nicht abgeschriebene Restbuchwert der Kantonsstrasseninfrastruktur liegt mit rund 30 Mio. Franken äusserst tief, 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 Ausbauvorhaben 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.

5.2 Volkswirtschaftliche Auswirkungen

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

5.3 Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima

Bei den Ausbauvorhaben 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 Fruchtfolgeflächen, 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 haben ebenfalls Auswirkungen auf die Umwelt. Der Bau von separaten Radwegen führt zu Landbeanspruchungen. Fruchtfolgeflächen sind zu kompensieren und ökologische Ausgleichsmassnahmen sind allenfalls notwendig. Die Umweltmassnahmen sind Bestandteil der Ausbauprojekte. Mit dem gezielten Ausbau des Radroutennetzes im Kanton Schaffhausen wird die Veloinfrastruktur verbessert. Das subjektive Sicherheitsempfinden der Velofahrer wird damit verbessert. Der Anteil des umweltfreundlichen Veloverkehrs am Gesamtverkehr soll damit erhöht werden.

Anhänge:

Anhang 1: Entwurf Teilrichtplan Kantonsstrassen (pdf-Plan)

Anhang 2: Entwurf Teilrichtplan Radrouten (pdf-Plan)

Anhang 3: Entwurf Teilrichtplan Wanderwege (pdf-Plan)

Die Anhänge sind auf der kantonalen Homepage sh.ch unter «Tiefbau Schaffhausen» aufgeschaltet.