

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

24-107

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den Bericht und Antrag zu den Planungserklärungen des Kantonsrats aus der Beratung zum kantonalen Strassenrichtplan anlässlich der Kantonsratssitzung vom 19. Februar 2024.

## **1. Ausgangslage und Überblick**

Am 9. Mai 2023 hat der Regierungsrat die Vorlage betreffend Genehmigung des kantonalen Strassenrichtplans zu Händen des Kantonsrats verabschiedet (ADS 23-45). In dieser Vorlage sind die Rahmenbedingungen sowie die Ausgangslage und die beantragten Mutationen der drei Teilrichtpläne Kantonsstrassen, kantonale Radrouten und Wanderwege detailliert beschrieben.

Am 15. Mai 2023 hat der Kantonsrat die Spezialkommission-Nr. 2023/6 unter der Leitung von Kantonsrat Markus Müller mit der Vorberatung der Vorlage ADS 23-45 betraut. Die Spezialkommission schloss ihre Beratungen am 27. November 2023 mit einem Kommissionsbericht an den Kantonsrat ab. Den Teilrichtplänen Kantonsstrassen, kantonale Radrouten und kantonale Wanderwege wurde mit den folgenden Anpassungen gegenüber der Vorlage des Regierungsrats einstimmig zugestimmt:

- Streichung Vollanschluss Merishausen an Kantonsstrasse H4;
- Streichung Halbinschluss Merishausen aus Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013;
- Streichung Umklassierung K725 Schweizersbild Nord - Merishausen zu Radroute;
- Modifizierte Routenführung Veloweg Siblingen - Löhningen;
- Verlegung Alltagsveloroute neu südlich Oberhallau.

Mit Beschluss vom 12. Dezember 2023 stimmte der Regierungsrat den Anträgen der Spezialkommission-Nr. 2023/6 zu Merishausen, Siblingen-Löhningen und Oberhallau zu. Die drei Teilrichtpläne wurden entsprechend angepasst.

Am 19. Februar 2024 wurde die in Abstimmung mit der Spezialkommission bereinigte Vorlage des Regierungsrats ADS 23-45 im Kantonsrat beraten. Im Vorfeld dieser Kantonsratssitzung wurden die Anpassungen im Zusammenhang mit dem Anschluss von Merishausen an die

überregionale Kantonsstrasse H4 in den Medien kommentiert. Die Fraktionen des Kantonsrats wurden zudem von 13 Gewerbebetrieben aus dem Durachtal angeschrieben, der Halbanschluss in Merishausen sei nicht aus dem kantonalen Strassenrichtplan zu streichen.

An der Kantonsratssitzung wurde die Führung des motorisierten Individualverkehrs und des Veloverkehrs in Merishausen zum Kernthema und endete in der folgenden Planungserklärung, der mit 43 zu 5 Stimmen bei 3 Enthaltungen zugestimmt wurde: «Der Regierungsrat wird eingeladen, den Strassenrichtplan so anzupassen, dass der Merishauser Halbanschluss an die H4 im Richtplan bestehen bleibt und eine Regelung erarbeitet wird, welche eine möglichst gute Trennung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs (LV) vorsieht».

Zum Teilrichtplan kantonale Radrouten folgten zwei weitere Planungserklärungen. Mit 29 zu 21 Stimmen bei 1 Enthaltung wurde der Planungserklärung Radweg entlang der Neunkircherstrasse zwischen Hallau und Neunkirch zugestimmt und mit 29 zu 10 Stimmen bei 11 Enthaltungen wurde der Umklassierung der Verbindung Ramsen - Bibermühle von einer Freizeit- zu einer Alltagsveloverbindung zugestimmt.

In der Folge wurde die Vorlage mit 46 zu 0 Stimmen bei 4 Enthaltungen im Sinne der Planungserklärungen an den Regierungsrat zurückgewiesen.

## **2. Planungserklärung zum Anschluss Merishausen**

### **2.1. Planungserklärung des Kantonsrats**

An seiner Sitzung vom 19. Februar 2024 hat der Kantonsrat die folgende Planungserklärung zum Anschluss Merishausen an die Kantonsstrasse H4 sowie den Umgang mit der heutigen Kantonsstrasse K725 zwischen Merishausen Süd und dem Kreisel Logierhaus auf Gemarkung der Stadt Schaffhausen mit 43 zu 5 Stimmen bei 3 Enthaltungen beschlossen:

*«Der Regierungsrat wird eingeladen, den Strassenrichtplan so anzupassen, dass der Merishauser Halbanschluss an die H4 im Richtplan bestehen bleibt und eine Regelung erarbeitet wird, welche eine möglichst gute Trennung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs (LV) vorsieht».*

### **2.2 Mögliche Varianten und Strategien**

Basierend auf der Planungserklärung hat Tiefbau Schaffhausen unter Einbindung des Gemeinderats von Merishausen die möglichen Varianten zum Anschluss Merishausen an die H4 sowie zur Verbesserung der Veloverkehrsführung zwischen dem Industriegebiet Durachtal (ab IWC Gebäude) und Merishausen analysiert.

Zum Anschluss Merishausen an die Kantonsstrasse H4 werden nach der Erstberatung im Kantonsrat zwei Konzeptvarianten als machbar und verhältnismässig beurteilt:

1. Halbanschluss (zwei Anschlussbeziehungen in Richtung Süden) bei der Langwis gemäss aktuellem Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013 (aktuell gültiger Richtplaneintrag): Die Investition beträgt rund 5 Mio. Franken.

2. Verzicht auf einen Anschluss an die H4 gemäss Bericht und Antrag der Spezialkommission 2023/6.

Zur Verbesserung der Veloverkehrsführung ausserhalb der Bauzone zwischen dem Industriegebiet Merishausertal (IWC Gebäude) und Merishausen werden drei Ausbauvarianten als verhältnismässig beurteilt:

1. Veloführung im Mischverkehr auf der Kantonsstrasse K725, Belassen der Fahrbahnbreite bei 6 Metern (aktueller Zustand); punktuelle Böschungsanpassungen zur Verbesserung der Sichtweiten; lokale Temporeduktion im südlichen Abschnitt (schwarze Falle); Anpassung der Markierung nach Normvorgaben: Die Investition beträgt rund 100'000 Franken.
2. Veloführung im Mischverkehr auf der Kantonsstrasse K725, Verbreiterung der Fahrbahn auf durchgängig 7 Meter; Markierung eines Radstreifens bergwärts: Die Investition beträgt rund 1.0 Mio. Franken (+/- 50 %).
3. Bau eines von der Kantonsstrasse K725 abgesetzten Radwegs zwischen dem Industriegebiet Durachtal und Merishausen, vorzugsweise entlang der Kantonsstrasse K725<sup>1</sup>: Die Investition beträgt rund 3.0 Mio. Franken (+/- 50 %).

Die Bewertung der Varianten zum Anschluss Merishausen und zur Verbesserung der Veloführung zwischen dem Industriegebiet Durachtal und Merishausen ist abhängig von der zeitlichen Umsetzung der Massnahmen und der Entscheidung, ob die Kantonsstrasse K725 für den motorisierten Individualverkehr weiterhin offengelassen oder geschlossen werden soll. Unter Berücksichtigung dieser beiden Einflussfaktoren ergeben sich in der Kombination der Varianten drei sinnvolle Strategien:

- Strategie A: Kurzfristige Umsetzung Halbanschluss Merishausen, zeitnahe Anpassungsmassnahmen der Kantonsstrasse K725 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Übergangsphase, bis der Halbanschluss realisiert ist. Die Investition wird auf rund 5.0 Mio. Franken geschätzt.
- Strategie B: Langfristige Umsetzung Halbanschluss Merishausen, kurzfristige Verbreiterung der Kantonsstrasse K725 auf 7 Meter Fahrbahnbreite mit Radstreifen bergwärts zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Investition wird auf rund 6.0 Mio. Franken geschätzt.
- Strategie C: Verzicht auf den Anschluss Merishausen an die Kantonsstrasse H4 und stattdessen Bau einer von der Kantonsstrasse losgelösten Veloinfrastruktur (Entflechtung motorisierter Verkehr K725 und Veloverkehr). Die Investition wird auf rund 3.0 Mio. Franken geschätzt.

Die drei in sich stimmigen Strategien weisen je nach Sichtweise Vor- und Nachteile auf. Bei der vorliegenden Fragestellung bzw. der Strategiewahl sind vor allem die Kriterien Landverbrauch, Verkehrssicherheit, Lenkung MIV auf das übergeordnete Strassennetz (H4 und A4) und die notwendige Investitionssumme relevant.

---

<sup>1</sup> Mögliche Alternativvarianten wären in einer Machbarkeitsstudie zu vertiefen: Verbreiterung der Fahrbahn K725 auf circa 9 Meter mit beidseitigen Radstreifen oder Radwegausbau auf der Nordostseite der Kantonsstrasse H4 (Ziegelhütte-Merishausen)

Die folgende Abbildung zeigt die in sich stimmigen Strategien A-C im Umgang mit dem Anschluss Merishausen und der Veloverkehrsführung zwischen dem Industriegebiet Durachtal und Merishausen.

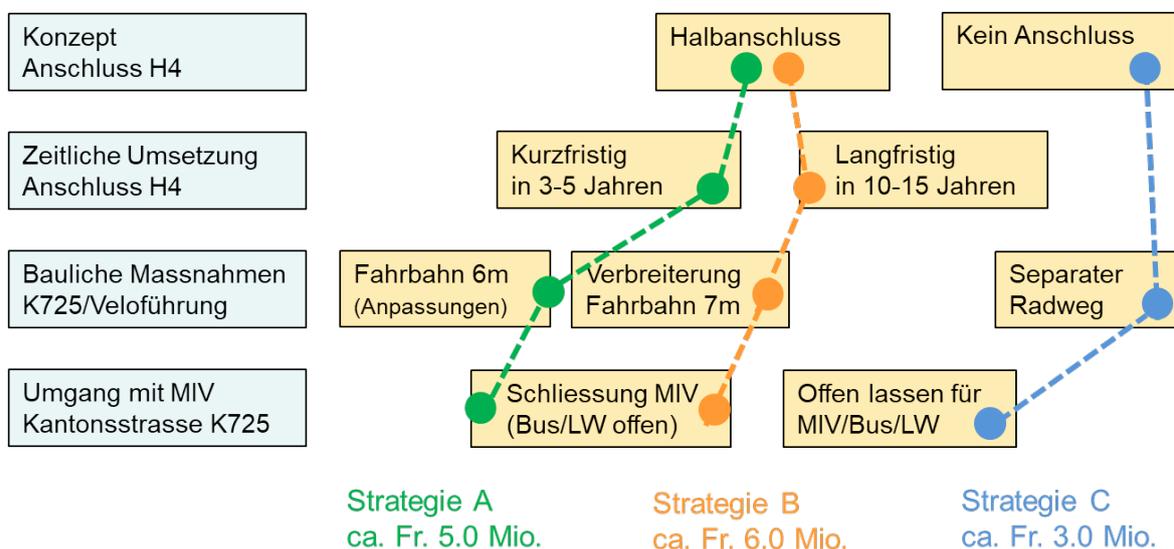


Abb. 1: Mögliche Strategien Anschluss Merishausen / Veloführung Industriegebiet Durachtal (IWC)-Merishausen

### 2.3 Mitwirkung Bevölkerung und Stellungnahme Gemeinderat Merishausen

Tiefbau Schaffhausen und der Gemeinderat Merishausen haben am 11. Juni 2024 zur Strategiefrage des Anschlusses Merishausen und der Veloführung eine öffentliche Informationsveranstaltung durchgeführt. An dieser ausserordentlich gut besuchten Veranstaltung wurden die Varianten und Strategien erläutert und mit der Bevölkerung diskutiert. Nach einer sachlichen und konstruktiven Diskussion erfolgte eine Konsultativabstimmung zu den drei Strategien mit folgendem Resultat:

Strategie A: 98 Stimmen

Strategie B: 3 Stimmen

Strategie C: 41 Stimmen

Mit Beschluss vom 26. Juni 2024 hat der Gemeinderat von Merishausen Tiefbau Schaffhausen mit der folgenden Stellungnahme bedient: *«Der Gemeinderat Merishausen befürwortet die Beibehaltung des Halbanschlusses H4 im Strassenrichtplan mit einer kurzfristigen Realisierung innerhalb der nächsten fünf Jahre mit reduzierten Verbesserungen auf der Kantonsstrasse K725 und anschliessender Schliessung der K725 für den motorisierten Individualverkehr».*

### 2.4 Antrag des Regierungsrats

Der Regierungsrat hat in seiner Vorlage ADS 23-45 an den Kantonsrat mit der Mutationsnummer 6a eine Verschiebung des Anschlusses Merishausen und Ausgestaltung als Vollanschluss beantragt. In Kombination mit der Änderung 6a hat er weiter mit der Ergänzungsänderung 6b die Entlassung der Kantonsstrasse K725 zwischen Merishausen Süd und dem

Kreisel Logierhaus (Gemarkung Stadt Schaffhausen) aus dem Kantonsstrassennetz bzw. die Umwidmung dieser Strecke zu einer kantonalen Radroute beantragt.

Mit der skizzierten Strategie A gemäss Kapitel 2.2. werden die vom Regierungsrat verfolgten Zielsetzungen ebenfalls erfüllt. U.a. auch aufgrund des klar erkennbaren Rückhalts dieser Strategie A in der lokalen Bevölkerung beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat die Beibehaltung des bestehenden Richtplaneintrags Halbanschluss Merishausen bei der Langwis an die Kantonsstrasse H4 in Kombination mit der Umwidmung des Streckenabschnitts der Kantonsstrasse K725 zu einer kantonalen Radroute, sobald der Halbanschluss realisiert ist. Nach der Realisierung des Halbanschlusses wird der Streckenabschnitt auf der Kantonsstrasse 725 zwischen der IWC und dem Dorfeingang von Merishausen für den motorisierten Individualverkehr in beide Fahrrichtungen entsprechend geschlossen. Für den landwirtschaftlichen Verkehr sowie den öffentlichen Bus bleibt der Streckenabschnitt weiterhin offen.

Der Teilrichtplan Kantonsstrassen wird in Merishausen neu mit der Mutation Nr. 6 angepasst (anstatt 6a und 6b gemäss Vorlage ADS 23-45), indem der Streckenabschnitt der Kantonsstrasse K725 zwischen dem Kreisel Logierhaus auf Gemarkung Schaffhausen und Merishausen-Langwis aus dem Kantonsstrassennetz entlassen wird. Der Teilrichtplan kantonale Radrouten bedarf keiner Mutation, da die Strecke Logierhaus Schaffhausen - Merishausen bereits im aktuell gültigen Teilrichtplan aus dem Jahr 2013 enthalten ist.

Die folgenden Abbildungen zeigen die Ausschnitte Merishausen der Teilrichtpläne Kantonsstrassen und kantonale Radrouten.

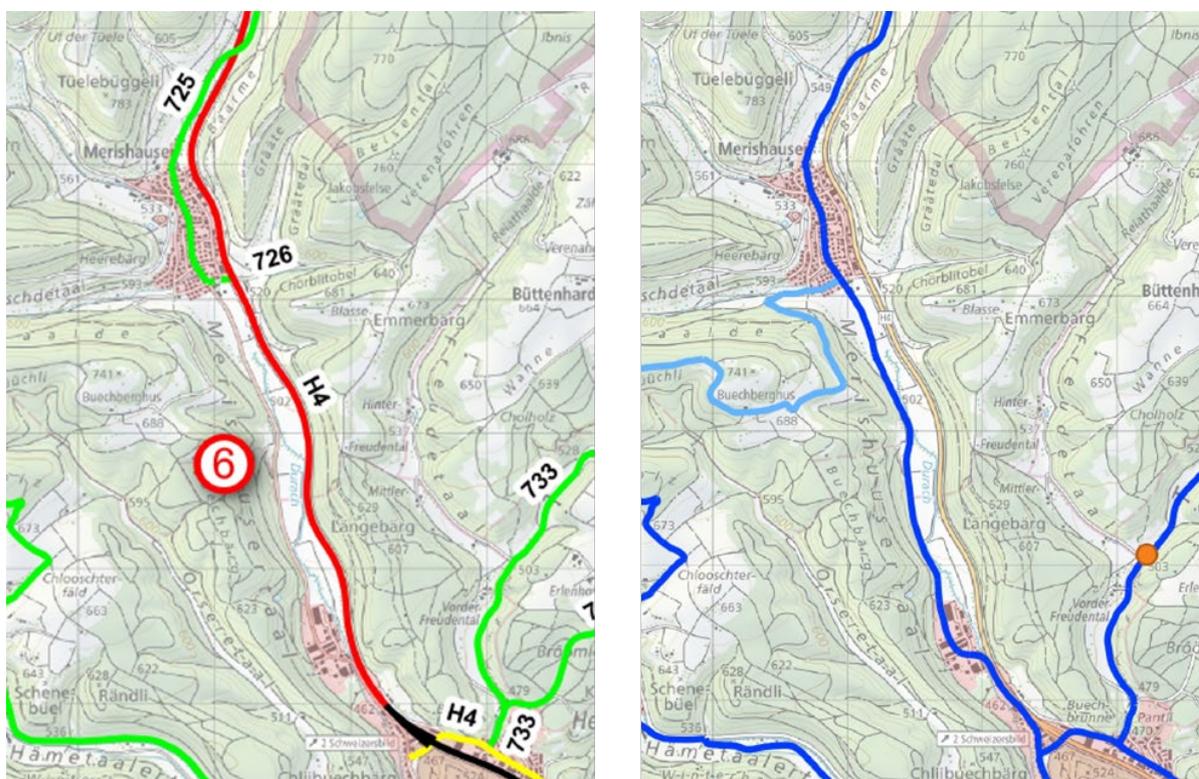


Abb. 2: Ausschnitte TRP Kantonsstrassen und TRP kantonale Radrouten (Vorschlag Regierungsrat)

### **3. Planungserklärung zur Radroutenführung Hallau-Neunkirch**

#### **3.1 Planungserklärung des Kantonsrats**

An seiner Sitzung vom 19. Februar 2024 hat der Kantonsrat die folgende Planungserklärung zum Teilrichtplan kantonale Radrouten mit 29 zu 21 Stimmen bei 1 Enthaltung gutgeheissen:

*«Radweg entlang der Neunkircherstrasse zwischen Hallau und Neunkirch».*

#### **3.2 Mögliche Varianten und Strategien**

Die regionale Kantonsstrasse K73 zwischen Neunkirch und Hallau weist ein Verkehrsaufkommen von rund 3'000 Fahrzeugen pro Tag auf. Die Fahrbahnbreite beträgt rund 6.75 Meter.

Für eine normgerechte Veloführung entlang der Kantonsstrasse K73 zwischen Hallau und Neunkirch gibt es zwei Varianten:

1. Fahrbahnverbreiterung um rund 2 Meter, Markierung einer Mittelleitlinie und von beidseitigen Radstreifen mit einer Breite von je 1.75 Metern. Unter Berücksichtigung einer minimalen Bankettbreite müssten rund 2'500 m<sup>2</sup> hochwertiges Landwirtschaftsland erworben werden. Die Fruchtfolgeflächen müssten kompensiert werden. Die Kosten für die Strassenverbreiterung über die rund 1.7 km lange Strecke werden auf rund 2.0 Mio. Franken geschätzt.
2. Bau eines abgesetzten Radwegs mit einer Breite von 2.75 Metern und einem Grünstreifen zwischen Kantonsstrasse und Radweg. Der Landbedarf läge bei rund 6'000 m<sup>2</sup>. Die Kosten werden auf rund 4.0 Mio. Franken geschätzt.

Falls der Veloverkehr zwischen Hallau und Neunkirch entlang der Kantonsstrasse K73 geführt werden soll, wird aufgrund der Nutzung der Oberstufenschülerinnen und -schüler der Bau eines separaten Radwegs bevorzugt. Tiefbau Schaffhausen beurteilt eine Veloführung zusammen mit dem motorisierten Verkehr auf der Kantonsstrassenfahrbahn (Variante Fahrbahnverbreiterung) für den Schülerverkehr in Übereinstimmung mit verschiedenen Fachweisungen als nicht angebracht.

Mit dem Bau eines separaten Radwegs zwischen Hallau und Neunkirch entlang der Kantonsstrasse K73 würde die kantonale Radwegverbindung Hallau Murgarten hinfällig. Der Radweg Murgarten wurde im Jahr 2015 von einer Flurstrasse zu einer Radroute mit Asphaltbelag ausgebaut. Die Radroute zwischen Hallau und Oberhallau sowie zwischen Oberhallau und Neunkirch würde hingen im Netz verbleiben. Ohne direkte Radwegverbindung zwischen Hallau und Neunkirch müsste der Radweg Murgarten hingegen im Radroutennetz verbleiben.

Somit sind die beiden folgenden Strategien gegenüberzustellen:

- Strategie A: Verzicht auf einen Radroutenausbau zwischen Hallau und Neunkirch entlang der Kantonsstrasse K73. Der Veloverkehr wird über die beiden bestehenden Nebenrouten Hallau-Oberhallau-Neunkirch (nördliche Nebenroute) und Hallau-Murgarten-Neunkirch (südliche Nebenrouten) geführt. Die Strategie A entspricht der Absicht des Regierungsrats gemäss Vorlage ADS 23-45, die von der Spezialkommission 2023/6 gestützt wurde.

- Strategie B: Bau eines abgesetzten Radwegs zwischen Hallau und Neunkirch entlang der Kantonsstrasse K73 und Entlassung der Verbindung Hallau-Murgarten aus dem Netzplan. Die Strategie B entspricht der vorliegenden Planungserklärung des Kantonsrats.

Die folgenden Abbildungen zeigen das Radroutennetz mit den Strategien A und B.

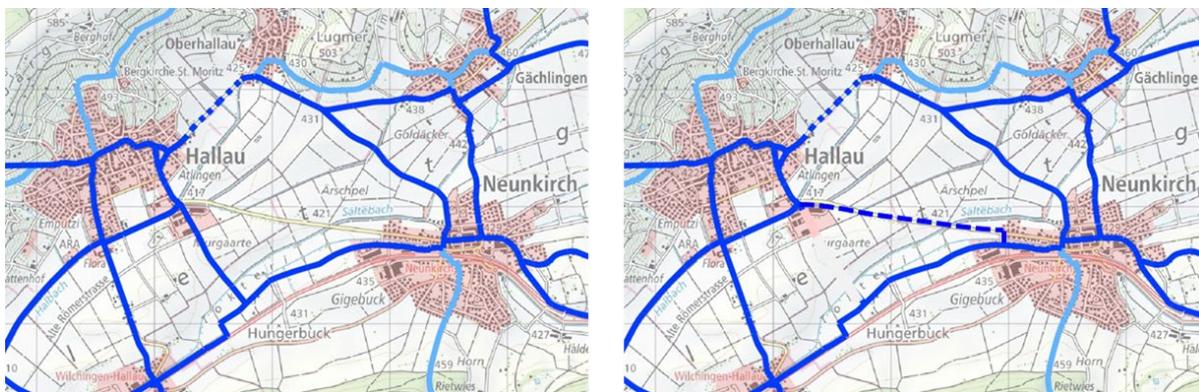


Abb. 3: Radroutennetz mit Strategie A (links) und mit Strategie B (rechts)

Die folgende Tabelle zeigt eine Gegenüberstellung der beiden Strategien.

	<b>Strategie A</b> (Radwegführung über Oberhallau und Murgarten wie heute)	<b>Strategie B</b> (Radwegbau entlang Kantonsstrasse K73)
Investition	Keine Investition	Ca. 4.0 Mio. Franken
Landbedarf	Kein Landbedarf	Ca. 6'000 m <sup>2</sup>
Landschaftseingriff	Mittel	Kein Landschaftseingriff
Veloführung (Sicherheit)	Strecke über Murgarten getrennt von MIV; Strecke über Oberhallau weitgehend im Mischverkehr	Weitgehend getrennt vom MIV, innerhalb Siedlungsgebiet im Mischverkehr
Distanz Veloverkehr Hallau-Neunkirch	2.7 km (Rimuss-Bhf) 3.2 km (Hallau Ost - Oberhallau - Schulhaus)	2.2 km (Rimuss-Bhf) 3.0 km (Hallau Ost - Rimuss - Neunkirch - Schulhaus)
Fahrzeit (Rimuss-Bhf)	Circa 8 Minuten	Circa 6 Minuten
Risiko	Schüler nehmen Umwege nicht in Kauf und fahren trotzdem auf der K73	Bewilligungsfähigkeit

### **3.3 Stellungnahme der Gemeinderäte von Hallau und Neunkirch**

Die Gemeinden Hallau, Oberhallau und Neunkirch wurden zur Stellungnahme eingeladen. Am 3. April 2024 tauschten sich die Gemeindepräsidien darüber aus. Die Gemeinderäte von Hallau und Neunkirch als direkt betroffene Gemeinden nahmen schriftlich Stellung.

Der Gemeinderat von Hallau befürwortet den Bau eines separaten, abgesetzten Radwegs mit der Begründung, dass die schulpflichtigen Kinder in der Regel den kürzesten Weg benutzen würden. Die aktuelle Radroute zwischen Hallau und Neunkirch sei deshalb nicht optimal. Als weitere Nachteile werden die häufig verschmutzte Fahrbahn und der landwirtschaftliche Verkehr auf der heutigen Streckenführung genannt. In Anbetracht der Sicherheit (Schulweg) und Attraktivität des Radwegnetzes beantragt der Gemeinderat deshalb die Erstellung eines abgesetzten Radweges entlang der Kantonsstrasse K73.

Der Gemeinderat von Neunkirch lehnt den Bau eines abgetrennten Radwegs entlang der Kantonsstrasse K73 hingegen ab. In den Erwägungen des Gemeinderatsbeschlusses sind die folgenden Punkte erwähnt:

- Erfahrungen würden zeigen, dass die Kinder auf dem Schulweg meist nebeneinander fahren. Auf der direkten Verbindung wäre dies nur mit einem abgesetzten Veloweg möglich oder aber mit Gefahren verbunden.
- Der Schulweg sei ein wichtiger Ort des sozialen Austausches. Die eingesparte Zeit für den Schulweg dürfte für Oberstufenschüler eine eher untergeordnete Rolle spielen.
- Drei parallele Velowege innerhalb eines Korridors von 1.5 km seien ein ökologischer Unsinn. Kosten und Landbedarf stünden in keinem Verhältnis zum eingesparten Weg (Schulweg). Aus Sicherheitsgründen käme nur ein abgesetzter Veloweg in Frage. Ein Ausbau nur mit Verbreiterung der bestehenden Strasse führe zu einer rennbahnartigen Verbreiterung der geraden Strecke.
- Ab dem Ortseingang Neunkirch bestünde eine 500 m lange Verengung, welche schwierig und kostspielig zu beheben wäre. Aus diesem Grund sei auch im kommunalen Strassenrichtplan auf dieser Strecke keine Radroute vorgesehen.
- Gegenüber allfälligen Kompensationen von Fruchtfolgeflächen auf ihrem Gemeindegebiet würde sich Neunkirch widersetzen.

### **3.4 Antrag des Regierungsrats**

Der Regierungsrat hat in seiner Vorlage ADS 23-45 an den Kantonsrat auf einen Radwegausbau entlang der Kantonsstrasse K73 zwischen Hallau und Neunkirch unter Erwägungen des verkehrlichen Nutzens, des Fruchtfolgeflächenverlustes, des Eingriffs in die Natur und Landschaft sowie der Baukosten bewusst verzichtet.

Nach der wiederholten Prüfung der Planungserklärung und einer zweiten Anhörung der Gemeinderäte von Hallau und Neunkirch kommt der Regierungsrat erneut zum Schluss, dass die Verhältnismässigkeit eines Radwegbaus entlang der Kantonsstrasse K73 zwischen Hallau und Neunkirch kaum gegeben ist. Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat deshalb, an der in der Vorlage ADS 23-45 vorgeschlagenen Veloführung festzuhalten. Der Teilrichtplan Radrouten sei entsprechend gemäss folgender Abbildung (Ausschnitt Unterklettgau) zu genehmigen.

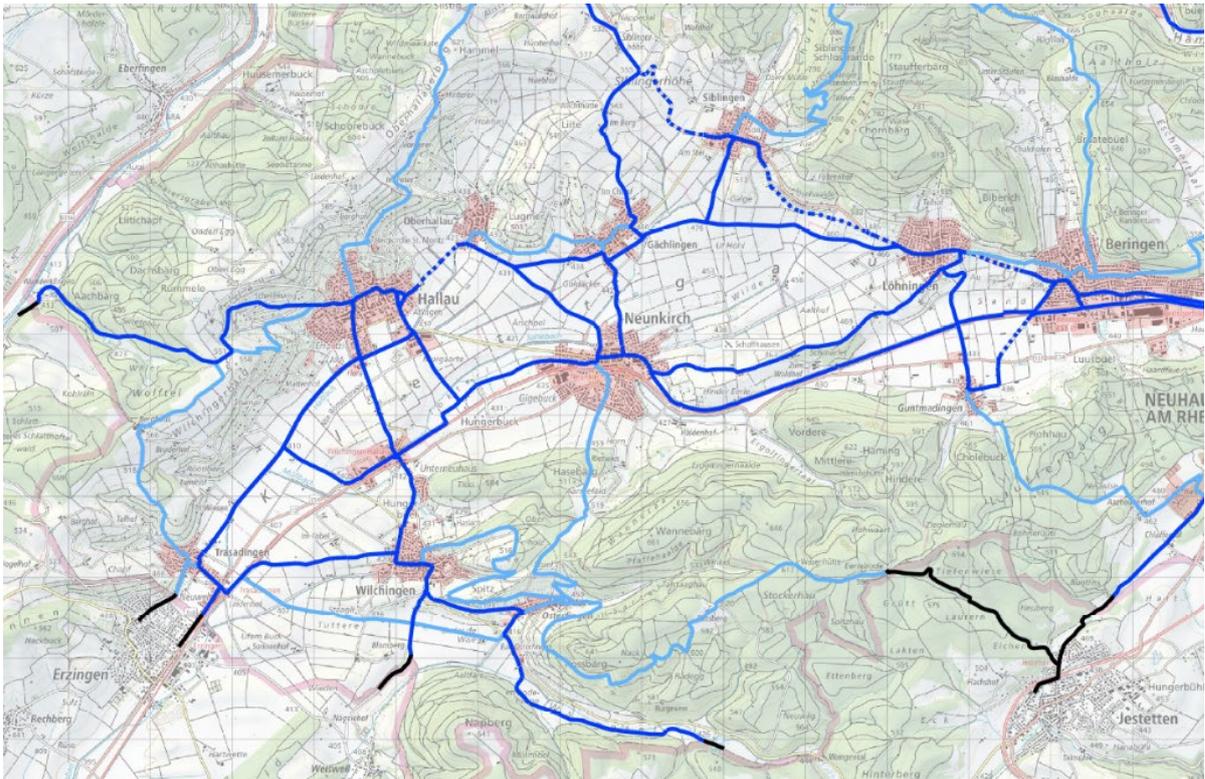


Abb. 4: Beantragtes Radroutennetz Klettgau (Revision Strassenrichtplan 2024)

## 4. Planungserklärung zur Radroutenführung Ramsen-Bibermühle

### 4.1 Planungserklärung des Kantonsrats

An seiner Sitzung vom 19. Februar 2024 hat der Kantonsrat die folgende Planungserklärung zum Teilrichtplan kantonale Radrouten mit 29 zu 10 Stimmen bei 11 Enthaltung gutgeheissen:

*«Teil Ramsen - Bibermühle muss in den Alltagsrouten gelassen werden».*

### 4.2 Grundlagen

Unter dem Kapitel 4.2 der Vorlage ADS 23-45 sind die Grundsätze zum kantonalen Radroutennetz ausführlich beschrieben. Das Bundesgesetz über Velowege unterscheidet beim Veloverkehr zwischen Alltags- und Freizeitveloverkehr. Die kantonalen Radrouten bilden die Basis für den Alltagsveloverkehr, wobei sie selbstverständlich auch vom Freizeitveloverkehr genutzt werden können. Das kantonale Radroutennetz soll die Gemeinden unter Wahrung der Verhältnismässigkeit möglichst direkt miteinander verbinden. Die kantonalen Radrouten sind im Teilrichtplan Radrouten in dunkelblauer Farbe dargestellt.

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 sind deshalb auch Freizeitvelorouten mit einer regionalen Bedeutung als Ergänzungen aufgenommen. Diese Freizeitrouten haben keine oder allenfalls eine geringe verkehrliche Funktion im Alltag. Sie dienen den Nutzern zur Erho-

lung. Die Ergänzungsrouten für den Freizeitveloverkehr bleiben Gemeindestrassen. Aufgrund der regionalen, touristischen Bedeutung sollen sie aber ausgeschildert bleiben oder werden. Für die Signalisation ist gemäss Art. 63a StrG der Kanton zuständig. Die Ergänzungsrouten für den Freizeitveloverkehr sind im Teilrichtplan Radrouten in hellblauer Farbe dargestellt. Bei relevanten baulichen Massnahmen auf Freizeitrouten können die Gemeinden eine Mitfinanzierung gemäss Art. 73 Abs. 2 StrG beantragen.

Die Radroutenverbindung zwischen Ramsen und der Bibermühle ist aktuell eine Alltagsveloroute, weil sie Ramsen mit Diessenhofen und in der Verlängerung mit Büsingen und Schaffhausen für den Alltags- und den Freizeitveloverkehr verbindet. Die direkteste Verbindung zwischen Ramsen und Diessenhofen bzw. Gailingen, Büsingen und Schaffhausen führt über den Ramsener Stieg. Solange diese Direktverbindung zwischen Ramsen und Gailingen für den Alltagsveloverkehr ungenügend ausgebaut ist, bleibt die Veloführung für den Alltagsverkehr über die Bibermühle gerechtfertigt. Sobald der Ausbau am Ramsener Stieg (Änderung Nr. 13) und der Veloweg zwischen der Landesgrenze und Gailingen gebaut ist, wird die Verbindung zwischen Ramsen und der Bibermühle als Alltagsroute redundant. Sie wird dann folglich zu einer Freizeitroute. Deshalb ist sie im Zukunftsbild «Teilrichtplan Radrouten» als Freizeitroute dargestellt.

Das Strassengesetz berücksichtigt diesen Planungsfall mit dem Art. 78 Abs. 1 StrG: *Sind gemäss kantonalem Richtplan zusätzliche Strassen vorgesehen, gelten bis zu deren Bau die bisherigen Verbindungen als Kantonsstrassen.*

Bei der Verbindung Ramsen - Bibermühle kommt entsprechend Art. 78 Abs. 1 zur Anwendung. Tiefbau Schaffhausen hat deshalb die Sanierung der Verbindung Ramsen - Bibermühle ins Budget 2025 aufgenommen. Die Gemeinde Ramsen muss sich finanziell nicht an dieser Sanierung beteiligen, da es sich um eine Strecke ausserhalb der Bauzone handelt.

### **4.3 Antrag des Regierungsrats**

Gemäss Erläuterungen im Kapitel 3.2 kommt der Regierungsrat erneut zum Schluss, dass die Veloverbindung zwischen Ramsen und der Bibermühle im Teilrichtplan Radrouten in Übereinstimmung mit der Definition der Netztypen korrekt als Freizeitroute erfasst ist. Der Teilrichtplan Radrouten sei entsprechend gemäss folgender Abbildung (Ausschnitt oberer Kantontonsteil) zu genehmigen.

Der Regierungsrat lässt die Gemeinde Ramsen nicht im Stich und wird die Verbindung Ramsen (vor der Brugg) - Bibermühle im Jahr 2025 unter dem Vorbehalt der Budgetgenehmigung durch den Kantonsrat sanieren und in den kommenden Jahren angemessen unterhalten.

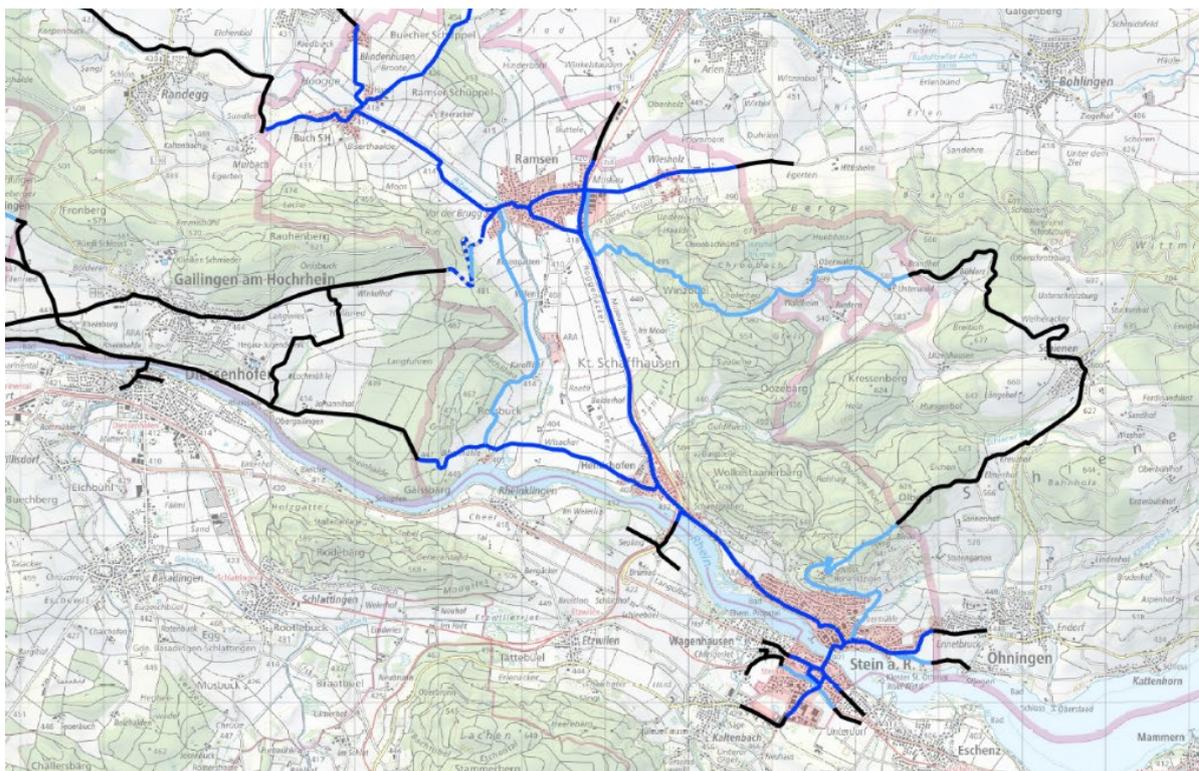


Abb. 4: Beantragtes Radroutennetz im oberen Kantonsteil (Revision Strassenrichtplan 2024)

## 5. Antrag

*Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren*

*Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, auf diese Ergänzungsvorlage einzutreten und dem im Anhang 4 zur Vorlage ADS 23-45 beigefügten Beschlussentwurf betreffend die Revision des Strassenrichtplans zuzustimmen.*

Schaffhausen, 13. August 2024

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

*Patrick Strasser*

Der Staatsschreiber:

*Dr. Stefan Bilger*

**Anhänge:**

- Anhang 1a: Teilrichtplan Kantonsstrassen 2013 (aktuell gültiger Teilrichtplan)
- Anhang 1b: Teilrichtplan Kantonsstrassen Revisionsentwurf 2024 (bereinigter Antrag)
- Anhang 2a: Teilrichtplan kantonale Radrouten 2013 (aktuell gültiger Teilrichtplan)
- Anhang 2b: Teilrichtplan kantonale Radrouten Revisionsentwurf 2024 (bereinigter Antrag)
- Anhang 3a: Teilrichtplan kantonale Wanderwege 2016 (aktuell gültiger Teilrichtplan)
- Anhang 3b: Teilrichtplan kantonale Wanderwege Revisionsentwurf 2024 (Antrag)
- Anhang 4: Beschluss des Kantonsrats über die Genehmigung des kantonalen Strassenrichtplans (Entwurf)

Die Revisionsvorlage ADS 23-45 ist zusammen der vorliegenden Ergänzungsvorlage mit den bereinigten Anhängen auf der kantonalen Homepage [sh.ch](http://sh.ch) unter «Vorlagen des Regierungsrats» aufgeschaltet.

## **Beschluss**

### **über die Genehmigung des kantonalen Strassenrichtplanes**

vom ...

---

*Der Kantonsrat Schaffhausen,*

gestützt auf Art. 30 Abs. 1 des Strassengesetzes vom 18. Februar 1980 und nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 13. August 2024,

*beschliesst:*

#### **1.**

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

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

#### **2.**

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

#### **3.**

<sup>1</sup> Der Beschluss tritt am ... 2024 in Kraft.

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

Schaffhausen, ...

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Der Sekretär: