

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

12-39

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

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

I. Ausgangslage und Überblick

Gemäss Art. 30 des Strassengesetzes vom 18. Februar 1980 (StrG, SHR 725.100) stellt der Regierungsrat den kantonalen Strassenrichtplan auf, der vom Kantonsrat zu genehmigen ist. Die Gemeinden haben ein Mitspracherecht. Der aktuell gültige kantonale Strassenrichtplan wurde vom Grossen Rat (heute Kantonsrat) am 17. Juni 1996 genehmigt. Er löste den ersten Strassenrichtplan vom 3. März 1980 ab. Mit Ausnahme der Teilanpassung Neunkirch - Wilchingen, die aufgrund der Verkehrsprojekte «Aufhebung der Bahnübergänge im Klettgau» vorgezogen werden musste, ist der Strassenrichtplan seit 1996 unverändert geblieben (vgl. Vorlage Teilanpassung Strassenrichtplan [Neunkirch - Wilchingen] an den Kantonsrat vom 15. Dezember 2009, Amtsdruckschrift 09-93).

Der kantonale Strassenrichtplan enthält das Netz der bestehenden und künftigen Kantonsstrassen, getrennt nach Einteilung, und die wichtigsten Knotenpunkte sowie die Rad- und Wanderwege (Art. 28 StrG). Er besteht demnach aus den drei Teilrichtplänen Kantonsstrassen, Radwege und Wanderwege. Im aktuell gültigen Strassenrichtplan werden die Rad- und Wanderwege noch in einem gemeinsamen Plan zusammengefasst, im Teilrichtplan Rad- und Wanderwege. Im vorliegenden Genehmigungsantrag werden die Radwege und die Wanderwege neu in getrennten Plänen dargestellt. Bestandteil der Revision sind somit die drei Planentwürfe für die Revision der Teilrichtpläne Kantonsstrassen (Anhang 1), Radrouten (Anhang 2) und Wanderwege (Anhang 3).

Gemäss Art. 27 Abs. 3 StrG ist der kantonale Strassenrichtplan alle zehn Jahre zu überprüfen und nötigenfalls den veränderten Verhältnissen anzupassen. Damit der Strassenrichtplan seine Funktion als strategisches Führungsinstrument des Regierungsrates erfüllen kann, sollten neben den bestehenden Kantonsstrassen, Radwegen bzw. Radrouten und Wanderwegen diejenigen Vorhaben Aufnahme finden, welche kurz-, mittel- oder längerfristig realisiert werden sollen.

Kantonsstrassen

In den letzten fünf Jahren haben sich im Bereich der Planung und des Baus des National- und Kantonsstrassennetzes wichtige Änderungen ergeben. Auf Bundesebene wurde auf den 1. Januar 2008 die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) umgesetzt, womit unter anderem das gesamte Nationalstrassenwesen an den Bund überging. Parallel dazu hat der Bund seine strategischen Planungsgrundlagen der Verkehrsnetze und Infrastrukturen erneuert und im Sachplan Verkehr zusammengefasst. Darauf basierend hat er einen neuen Entwurf für den Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (NEB) erarbeitet und bei den Kantonen in die Vernehmlassung gegeben. In Schaffhausen wurde in diesem Zusammenhang die Volksabstimmung über die Stellungnahme des Kantons zuhanden des Bundes über die Aufnahme der kantonalen Autostrasse J15 (Schaffhausen - Thayngen) ins Nationalstrassennetz durchgeführt, die am 30. November 2008 mit einem Ja-Anteil von rund 89 % deutlich angenommen wurde (Vorlage des Regierungsrates vom 5. August 2008, Amtsdruckschrift 08-72). Damit waren die Weichen für eine Anpassung des überregionalen Strassennetzes gestellt. Obwohl der NEB aufgrund offener Finanzierungsfragen noch nicht in Kraft gesetzt werden konnte, ist er in Bezug auf die inhaltliche Netzplanung im Bereich des Kantons Schaffhausen unbestritten. Die sich aus dem NEB ergebenden Änderungen sind im neuen kantonalen Strassenrichtplan daher bereits zu berücksichtigen. Mit der Zustimmung des Bundesrats zum Generellen Projekt des Galgenbuck-tunnels vom 21. Dezember 2005 ist auch dieser zum Bestandteil des Nationalstrassennetzes geworden und kann somit aus der kantonalen Strassenrichtplanung entlassen werden.

Auf kantonomer Ebene sind in den letzten zehn Jahren wichtige Infrastrukturprojekte im Verkehrsbereich realisiert worden, und die Stimmberechtigten haben zudem weitere Infrastrukturprojekte im Verkehrsbereich beschlossen. Dies muss in der Revision des Strassenrichtplans berücksichtigt werden. Als Erstes wurde 2003 mit der Eröffnung des Kreisels Enge zwischen Neuhausen am Rheinfall und Beringen ein niveaugleicher Bahnübergang aufgehoben. Im Jahr 2008 folgte die Inbetriebnahme der Unterführung Zollstrasse in Neuhausen am Rheinfall. 2009 wurde der Kredit zur Einführung des Halbstundentaktes auf der DB-Linie im Klettgau und zur Aufhebung von fünf Bahnübergängen in Neunkirch und Wilchingen von den Stimmberechtigten gutgeheissen. Der Baubeginn erfolgte im Juli 2010. Mit diesem Vorhaben konnte die «offene Linienführung» der Kantonsstrasse im Raum Neunkirch gemäss dem Strassenrichtplan von 1996 eliminiert werden. Die entsprechende Teilanpassung des Strassenrichtplans erfolgte wie erwähnt mit der Vorlage Teilanpassung Strassenrichtplan [Neunkirch - Wilchingen] an den Kantonsrat vom 15. Dezember 2010 (Amtsdruckschrift 09-93).

Neben diesen konkreten Strassenprojekten wurden auch die anderen Vorhaben geprüft, die im Strassenrichtplan von 1996 als «geplante Elemente» enthalten sind. Die Überprüfung im Teilrichtplan Strassen ergab, dass alle drei noch enthaltenen Einträge für Ortsumfahrungen in Wilchingen, im Oberklettgau und in Ramsen gestrichen werden sollten, da sie sowohl mittel- wie auch längerfristig weder nötig sind noch Realisierungschancen besitzen. Die Ergebnisse der Vernehmlassung (siehe unten, Ziff. II.) zu diesen vorgeschlagenen Streichungen hat allerdings ergeben, dass die Ortsumfahrungen Wilchingen und Oberklettgau vorerst im Strassenrichtplan belassen werden soll-

ten und - vor einer definitiven Streichung - zuerst allfällige Alternativen vertieft geprüft werden müssen. Eine finanzielle Einsparung ergibt sich durch die Beibehaltung bzw. Streichung dieser Umfahrungsplanungen nicht, da diese weder in den Budget- noch in den Finanz- und Investitionsplanungen des Kantons Eingang gefunden haben. Die Änderungen im Raum Neunkirch/Löhningen beinhalten zudem Ergänzungen der oben genannten Teilanpassung vom 22. Februar 2011 im Zusammenhang mit den Projekten zur Aufhebung der Bahnübergänge. Die Option zur Erstellung des Halbanschlusses Merishausen wird mit der Abklassierung der heutigen A4 bei Merishausen überhaupt erst möglich und daher planerisch in den Strassenrichtplan aufgenommen. Bei weiteren Änderungsanträgen handelt es sich um formale Anpassungen der Strassenklassierung an die tatsächlichen Verhältnisse. Dies gilt insbesondere auch für die Abklassierung der sogenannten «Schlattergasse» (K742) in Thayngen zu einer Gemeindestrasse, da diese die Kriterien zur Einstufung als Kantonsstrasse seit längerem nicht mehr erfüllt. Im Gegenzug kann die Gemeinde Thayngen die Zollstrasse als Bestandteil der J15 an den Bund abgeben. Als Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens wurde auf Wunsch und in Abstimmung mit der Stadt Schaffhausen nachträglich ein Abtausch von Kantonsstrassen auf Stadtgebiet in den Revisionsantrag aufgenommen.

Radwege - Radrouten

Bei der Revision des Teilrichtplanes Radwege wird der Begriff «Radweg» durch den neuen Begriff «Radroute» abgelöst (vgl. unten, Ziff. II.). Während es sich bei den Änderungen des Teilrichtplans Kantonsstrassen mehrheitlich um Anpassungen an die geänderten tatsächlichen bzw. rechtlichen Verhältnisse handelt, werden im Teilrichtplan Radrouten vermehrt neue Vorhaben postuliert, die zu sinnvollen Ergänzungen des bestehenden Radroutennetzes führen. Weitere Änderungen stellen ein Abbild von Vorhaben aus dem Agglomerationsprogramm Schaffhausen dar. Diese Vorhaben können voraussichtlich von einer Bundesbeteiligung profitieren (40 %, auf der Basis der Kostenschätzungen 2008). Auch beim Vorhaben Radweg Ramsen - Wiesholz (inkl. Fortsetzung auf deutschem Gebiet in Richtung Arlen) handelt es sich um ein neues Vorhaben. Die Massnahmen in Barga und im Wangental wurden im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens aufgenommen.

Wanderwege

Beim Teilrichtplan Wanderwege ergaben sich durch Anpassungen an die tatsächlichen Verhältnisse nur wenige Änderungen. Bauliche Anpassungen der bestehenden Wege oder neue Projekte werden dadurch nicht ausgelöst.

II. Vernehmlassungsverfahren und Volksmotion «Kantonales Radwegnetz»

Das Tiefbauamt bzw. das Baudepartement haben den kantonalen Strassenrichtplan überprüft und planerische Unterlagen samt Erläuterungen zur Revision des Strassenrichtplans ausgearbeitet. Ein erster Entwurf zur Revision des Strassenrichtplanes wurde am 14. September 2010 vom Regierungsrat zur Kenntnis genommen und mit Schreiben vom 17. September 2010 vom Baudepartement bis zum 30. November 2010 bei Gemeinden, Parteien, Verbänden und Behörden in die Vernehmlassung gegeben. Damit wurde dem Mitspracherecht der Gemeinden gemäss Art. 30 StrG entsprochen. Die im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens eingegangenen Hinweise und Anträge wurden geprüft und bei der Ausarbeitung dieser Vorlage soweit möglich berücksichtigt.

Generell kann gesagt werden, dass die im Vernehmlassungsentwurf vorgeschlagenen Änderungen zur Anpassung des Strassenrichtplanes mehrheitlich positiv aufgenommen und begrüsst wurden. Zu Diskussionen Anlass gab in der Vernehmlassung vor allem die geplante Streichung der Ortsumfahrungen Beringen, Löhningen und Siblingen im Oberklettgau sowie die Umfahrung in Wilchingen. Die Vernehmlassungsteilnehmenden waren zwar grundsätzlich mehrheitlich der Meinung, dass die vorgeschlagene Streichung dieser Umfahrungen aufgrund des auch langfristig zu geringen Anteils des Überlandverkehrs, des bedeutenden Kulturlandverlustes und der hohen Baukosten gerechtfertigt sei. Innerhalb des vom Gesetz vorgegebenen Planungshorizontes sei deshalb ein Bau dieser Ortsumfahrungen unrealistisch. Gleichwohl ist die Mehrheit der Vernehmlasser der Auffassung, dass eine Streichung der Umfahrungen keine Verschlechterung der Verkehrsqualität mit sich bringen darf. Ebenso wurde der Zeitpunkt dieser Änderung in Frage gestellt, bevor die vorgesehene Aufwertung der Ortsdurchfahrten Beringen und Löhningen erfolgt sei. Die Ortsumfahrungen im Oberklettgau und in Wilchingen sind daher vorerst im Strassenrichtplan zu belassen. Die Problematik der künftigen Verkehrsführung in diesen beiden Bereichen ist vertieft zu prüfen. Die in der Vernehmlassung unbestrittene Streichung der Ortsumfahrung von Ramsen wurde dagegen beibehalten.

Auch der Teilrichtplan Radwege wurde aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen überarbeitet. Das Vorhaben Siblingen - Siblingerhöhe wurde geändert und die Vorhaben in Barga, im Wangental und die Radwegbrücke über die DB in Neuhausen am Rheinfluss wurden nachträglich ergänzt. Bei den Radwegen gab jedoch insbesondere der Umstand Anlass zu Diskussionen, dass nur kantonale Radwege ausserhalb der Bauzonen im Teilrichtplan dargestellt werden. In einigen Vernehmlassungsantworten wurde eine gesamtheitliche Darstellung des Radwegnetzes - inklusive aller Teilstrecken auch innerhalb der Bauzonen - beantragt. Radwege innerhalb der Siedlungsgebiete fallen gemäss geltendem Strassengesetz in die Zuständigkeit der Gemeinden (Art. 7 Abs.1 und Art. 10 Abs. 1 und 2 StrG). Der kantonale Strassenrichtplan, Teilrichtplan Radwege, diente dem Kantonsrat, der Regierung und der Verwaltung bisher einzig als Instrument zur mittel- und langfristig sinnvollen Planung des Ausbaus und der Realisierung der durch den Kanton zu finanzierenden Radwege («Investitionsplan»). Es war nicht Zweck des Teilrichtplans, ein geschlossenes Netz der Radwege darzustellen («Veloweg-Karte»). Deshalb wurde die Vernehmlassungsvorlage in dieser Hinsicht unverändert belassen.

Aufgrund der Diskussionen zu dieser Problematik reichte die «Pro Velo Schaffhausen» am 15. April 2011 eine Volksmotion mit dem Ziel ein, dass auch die Innerortsabschnitte im Teilrichtplan Radwege darzustellen seien. Mit der Volksmotion wurde der Regierungsrat eingeladen, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, um ein zusammenhängendes kantonales Radwegnetz zu ermöglichen. Insbesondere sei sicherzustellen, dass der Kanton bei den Verbindungsstücken innerhalb der Gemeinden ein möglichst weitgehendes Mitsprache- und Mitbestimmungsrecht erhält. Die Volksmotion «Kantonales Radwegnetz» (2011/1) wurde vom Kantonsrat am 27. Juni 2011 mit 36 zu 15 Stimmen erheblich erklärt. Der Regierungsrat erachtet die Volksmotion als umsetzbar, wobei das Strassengesetz im Sinne der Volksmotion anzupassen ist (vgl. unten, Ziff. IV. sowie Anhang

5). Insbesondere wird deshalb neu der Begriff «Radroute» statt «Radweg» im Gesetz eingeführt. Entsprechend wird für den Teilrichtplan neu der Titel «Radrouten» verwendet. Zudem wurde der Entwurf des Teilrichtplanes Radwege im Sinne der Volksmotion noch einmal überarbeitet und geändert. Die ergänzten Innerorts-Teilstrecken der Radwege (bzw. neu Radrouten) wurden gestützt auf Art. 30 StrG im November 2011 nochmals an die Gemeinden zur Vernehmlassung gesandt. Die Ergebnisse dieses zweiten Vernehmlassungsverfahrens wurden in die Revisionsvorlage integriert.

In der ersten Vernehmlassung wurde auch die Aufnahme der sich in Planung befindlichen Mountainbike-Routen (MTB-Routen) gefordert. Indessen würde dies nicht dem Zweck des kantonalen Strassenrichtplanes entsprechen. MTB-Routen haben - im Gegensatz zu Radrouten - keine verkehrliche, sondern eine rein touristische bzw. freizeitorientierte Bedeutung. Eine Aufnahme der MTB-Routen in den Strassenrichtplan empfiehlt sich auch deshalb nicht, weil sich solche Routen schnell ändern können und dann jedesmal der Strassenrichtplan anzupassen wäre. Die Forderung wurde daher nicht berücksichtigt.

Beim Teilrichtplan Wanderwege wurde aufgrund der Vernehmlassungsergebnisse auf die Streichung von bisher als Wanderwege signalisierter Strecken verzichtet. Die Änderungen betreffen somit Neuaufnahmen und eine Anpassung der Linienführung in Dörflingen.

III. Die geplanten Änderungen des Strassenrichtplans im Einzelnen

Hinweise:

- Die folgenden Erläuterungen beziehen sich auf die drei Pläne im Anhang:
Anhang 1: Teilrichtplan Kantonsstrassen
Anhang 2: Teilrichtplan Radrouten
Anhang 3: Teilrichtplan Wanderwege.
- Die nachfolgende Nummerierung der Änderungen entspricht jeweils derjenigen auf den Teilrichtplänen.
- Zusammenhängende Teil-Massnahmen sind jeweils unter der gleichen Nummer aufgeführt und mit Buchstaben indexiert. Solche Teil-Massnahmen können nicht einzeln beurteilt werden, sondern nur im Zusammenhang mit den anderen Teilmassnahmen.
- Alle Angaben der Verkehrszahlen (Kantonsstrassen) basieren auf den Erhebungen des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) aus dem Jahr 2011.
- Die Bezeichnungen der Kantonsstrassen im aktuellen Strassenrichtplan beziehen sich auf die alte Hauptstrassen-Verordnung des Bundes (SR 725.116.23), die am 1. Januar 2008 aufgehoben wurde. Damit entfällt der Index «T» (z.B. «T332» Ramsen - Hemishofen) und wird im neuen Strassenrichtplan durch «H» ersetzt (□«H332»). Dies betrifft die Hauptstrassen auf dem Kantonsgebiet, die in der Durchgangsstrassen-Verordnung (SR 741.272, Anhang 2) als solche bezeichnet sind. Es sind dies die Hauptstrassen H4, H13, H14, und H15, sowie die H329 - H332 und die H352. Die anderen Strassen tragen den Index «K» für Kantonsstrassen. Der Index «J» entfällt ebenfalls, die heutige «J15» Herblingen - Thayngen wird zur Nationalstrasse A4 aufklassiert (siehe S. 6, Nr. 5c)

A. Kantonsstrassen (vgl. Anhang 1)

Gemäss Art. 28 StrG enthält der Strassenrichtplan des Kantons das Netz der bestehenden und künftigen Kantonsstrassen, getrennt nach Einteilung. In § 16 der Strassenverordnung vom 23. Dezember 1980 (StrVO, SHR 725.101) ist diese Einteilung definiert. So gibt es überregionale (rot), regionale (gelb) und überlokale (grün) Kantonsstrassen. Die Aufnahme einer Strasse in den kantonalen Strassenrichtplan bedeutet, dass der Kanton die betreffende Verbindung funktionsgerecht auszubauen hat. Der jeweilige Ausbaugrad der Strassen - vor allem die Soll-Breite - ist abhängig von der Einteilung (§ 16 StrVO, Abs. 2). Aus wichtigen Gründen, namentlich innerhalb von historischen Stadt- und Ortskernen mit geschlossener Bauweise, können die Minimalbreiten unterschritten werden.

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

Die Anpassung des Strassenrichtplans als Grundlage für die Projekte zur Aufhebung der Bahnübergänge in Wilchingen (ABW) und in Neunkirch (ABN) ist mit Beschluss des Kantonsrats vom 22. Februar 2010 in Form einer vorgezogenen Teilanpassung bereits vollzogen (vgl. Vorlage Teilanpassung Strassenrichtplan [Neunkirch - Wilchingen] an den Kantonsrat vom 15. Dezember 2010, Amtdruckschrift 09-93). Die vorliegend unter Nr. 1 ausgewiesene ergänzende Teilanpassung wurde damals wegen der Dringlichkeit der Projekte ABN/ABW und möglicher Diskussionen bezüglich des Bahnübergangs «Kleiner Letten» und bezüglich dem schienenfreien Bahnsteigzugang (Ausbau Bahnhof Neunkirch im Zuge des Projekts Doppelspurausbau der Deutschen Bahn) zurückgestellt. Die Teil-Anpassung umfasst die zweckmässige und sinnvolle Weiterführung des Strassennetzes in Neunkirch nach der Realisierung des Projektes ABN. Der Abtausch beinhaltet die neue Anbindung der K73 Hallau - Neunkirch an das nunmehr fast fertiggestellte Projekt ABN über die «Grabenstrasse» bis zur neuen Unterführung «Grosser Letten» / «Muzell» sowie die entsprechende Abklassierung der heutigen Kantonsstrasse «Kleiner Letten» zur Gemeindestrasse.

Nr. 2 K74 Neunkirch - Löhningen: Abklassierung von regionaler zu überlokaler Strasse (neu: Nr. 712, Änderung)

Die regionale Strasse K74 Neunkirch - Löhningen soll abklassiert werden. Der DTV beträgt 1'900 Fahrzeuge. Der bestehende Ausbaustandard bzw. die Strassenbreite entspricht nicht dem einer regionalen Strasse gemäss den gesetzlichen Vorgaben (§ 16 StrVO). Ein Ausbau steht hier nicht zur Diskussion. Die Strasse soll nicht verbreitert werden, sondern eher unattraktiv bleiben. Denn mit einer Verbreiterung würden die Gemeinden Löhningen und Beringen voraussichtlich zusätzlichen Verkehr erhalten. Der Verkehr soll aber verstärkt auf der überregionalen Kantonsstrasse H13 kanalisiert werden. Die K74 ist daher abzuklassieren.

Nr. 3 Galgenbucktunnel (neu: als Nationalstrasse klassiert) / Aufklassierung der H13 (Änderung)

Bei dieser Änderung handelt es sich um einen formalen Nachvollzug der Aufnahme des Galgenbucktunnels in das Nationalstrassennetz. Die Aufklassierung der überregionalen Strasse H13 gemäss gültigem Strassenrichtplan 1996 zur Nationalstrasse (schwarz markiert im Strassenrichtplan) im Bereich des Galgenbucktunnels ist die logische Umsetzung des Bundesratsbeschlusses zum

Generellen Projekt des Galgenbucktunnels, mit dem die formelle Aufnahme des Tunnels als Zubringer in das Nationalstrassennetz erfolgte. Die Aufklassierung der H13 zwischen dem Knoten «Kreuzstrasse» (H4) und dem Westportal des Galgenbucktunnels von einer regionalen Strasse (gelb) zu einer überregionalen Strasse (rot) erfolgt aus Gründen der Netzhierarchie.

Nr. 4 K75 Neuhausen, Rheinfall-/ Nohlstrasse: Abklassierung regionale Strasse zu einer überlokalen Strasse Nr. 716 (Änderung)

Diese Strasse hat keine regionale, sondern lediglich überlokale Bedeutung. Der bestehende Ausbaustandard entspricht demjenigen einer überlokalen Strasse, ein Ausbaubedarf besteht nicht. Die K75 ist daher zur K716 abzuklassieren. Es gibt nur eine geringe saisonale Belastung (keine Verkehrszahlen vorhanden). Die Strasse hat insbesondere für die Erschliessung des Rheinfalls (im unteren Becken) keine besondere Bedeutung. Die Abklassierung erfolgt aus Gründen der Netzhierarchie. Sie ergibt sich aus einem Vergleich mit ähnlichen Strassen (z.B. Wangentalstrasse [K71] oder H14 in Schleithem/Oberwiesen [je gelb, regionale Strasse], verglichen mit den Kantonsstrassen bei den Grenzübergängen Hallau/Wunderklingen, Beggingen/Fützen und Buch/Murbach [je grün, überlokale Strassen]). In der Vernehmlassung war insbesondere die Gemeinde Neuhausen am Rheinfall mit der Abklassierung einverstanden.

Nr. 5a/b NEB Bund / A4: Abklassierung der A4 von der Landesgrenze Barga bis zum Längenberg zu überregionaler Strasse H4 (Änderung) und Abklassierung der regionalen Kantonsstrasse H4 zur überlokalen Strasse K725

Die heutige A4 ist auf Bundesebene noch als Nationalstrasse klassiert, soll aber mit dem Inkrafttreten des NEB abklassiert und aus dem Nationalstrassennetz entlassen werden. Sie wird neu zur H4 als überregionale Strasse (rot). Im kantonalen Strassenrichtplan kann die Abklassierung bereits vorgängig aufgenommen werden. Die neu als H4 (statt alt: A4) bezeichnete überregionale Strasse von der Landesgrenze bis zum Längenberg wird auch weiterhin überregionale Bedeutung haben, trotz geringem Verkehrsaufkommen (Verbindung von/nach Deutschland - Donaueschingen). Die bestehende regionale Strasse H4 (gelb) wird abklassiert zur überlokalen Strasse (grün) K725.

Nr. 5c/d NEB Bund / J15: Aufklassierung der J15 vom Anschluss Herblingen bis zum Grenzübergang Thayngen als neue Nationalstrasse A4 (Änderung)

Im Abtausch zur heutigen A4 im Merishausertal wird die J15 Schaffhausen - Thayngen als neue A4 ins Nationalstrassennetz aufgenommen. Auch langfristig wird dies die wichtigste grenzüberschreitende Verkehrsachse im Kanton Schaffhausen bleiben. Die Zollstrasse in Thayngen (heute eine Gemeindestrasse, unmittelbar nördlich der J15) muss als wichtiger Bestandteil der bestehenden Verkehrsführung im Bereich des Grenzübergangs ebenfalls an den Bund übergehen. Die lokale Erschliessung muss entsprechend angepasst werden. Die bestehende H15 («alte Thayngerstrasse») soll eine regionale Strasse bleiben (keine Änderung), obwohl ihr Ausbauzustand nicht den Anforderungen entspricht (□ Ausbau - Bedarf). Sie stellt eine wichtige Ausweichroute bei betrieblichen Störungen auf der J15 dar.

Nr. 6 NEB Bund / A4: Halbanschluss Merishausen, inkl. K726 (Neuaufnahme)

Die im Zusammenhang mit der Abklassierung der A4 geplante Realisierung des Halbanschlusses Merishausen bedingt die Aufnahme der bestehenden Gemeindestrasse Langwisstrasse ins Kantonsstrassennetz als neue überlokale Strasse K726. Mit dem Halbanschluss soll ein altes Anliegen der Gemeinde Merishausen erfüllt werden. Dies wird im Rahmen der geplanten Massnahmen im Merishausertal mit dem Inkrafttreten des NEB möglich. Die mit Autostrassen-Standard ausgebaute bisherige A4 kann damit besser ausgelastet werden. Es ergibt sich eine Entlastung der als regionale Kantonsstrasse ungenügend ausgebauten bisherigen H4 zwischen dem Logierhaus-Kreisel und Merishausen. Diese wird zur überlokalen Strasse K725 abklassiert. Eine gewünschte Entlastung ergibt sich auch in der Fortsetzung dieser Achse beim Knoten Mühlentalstrasse / Spitalstrasse. Dieses Vorhaben wurde als Teilmassnahme in das Agglomerationsprogramm Schaffhausen (2. Generation) aufgenommen.

Nr. 7 K742 Thayngen: Streichung überlokale Strasse «Schlattergasse» aus Kantonsstrassennetz (Aufhebung)

Die sogenannte «Schlattergasse» in Thayngen (Kantonsstrasse K742) soll aus dem Kantonsstrassennetz gestrichen werden. Die Strasse erfüllt keine wichtige Verbindungsfunktion nach Deutschland, welche über die Gemeinde Schlatt (D) hinausgeht, und hat aus Sicht des Kantonsstrassennetzes auch keinerlei Netzfunktion, im Gegensatz zum Beispiel zur K743 Thayngen - Barzheim (siehe dazu auch nachfolgend im Abschnitt III.D.2.).

Nr. 8 H329 Ramsen: Streichung der geplanten Umfahrung Ramsen (Aufhebung)

Die im gültigen Strassenrichtplan als geplant enthaltene Umfahrung hätte nur einen geringen Entlastungseffekt für die Beziehung Gailingen - Rielasingen, die von vielen deutschen Autofahrern benutzt wird. Die Beziehung Gottmadingen - Stein am Rhein hat gegenüber der Nord-Süd-Verbindung (deutsche Landesstrasse L191 - Grenzübergang Ramsen - schweizerische Kantonsstrasse H332) stark an Bedeutung abgenommen, da auf deutscher Seite zwei neue Verbindungen als Zubringer zur H332 gebaut wurden (A81 - Singen-Süd und B34 - Rielasingen). Wichtiger als eine Umfahrung ist die Verbesserung der H332 in Ramsen. Dazu ist kein neuer oder geänderter Eintrag im Strassenrichtplan nötig.

Nr. 9a/b H4 Stadt Schaffhausen: Fulachstrasse / Ebnatstrasse (Abtausch) und

Nr. 10a-c H4 Stadt Schaffhausen: Herblingerstrasse / Ernst Homberger-Strasse (Abtausch)

Die im gültigen Strassenrichtplan bestehende Verbindung Stadtzentrum - Herblingen über die Fulachstrasse/Herblingerstrasse grenzt an zahlreiche Wohngebiete. In der Vernehmlassung beantragte die Stadt Schaffhausen daher den Abtausch der Fulachstrasse mit der Ebnatstrasse (Knoten «Schönenberg» bis Kreisel «Falkeneck») sowie der Herblingerstrasse mit der Ernst Homberger-Strasse (Kreisel «Falkeneck» - Herblingen Post). Im gleichen Zusammenhang muss auch die Gennersbrunnerstrasse auf dem Abschnitt Ernst Homberger-Strasse - Post Herblingen aufklassiert werden. Die Änderung ist als Massnahme bereits im Agglomerationsprogramm Schaffhausen (1. Generation) als geplant enthalten. Sie ist zweckmässig und klar begründet. Die Details zum Ab-

tausch (allfälliger Wertausgleich, gegebenenfalls Sanierungsmassnahmen) werden beim Vollzug des Abtauschs in einer separaten Vereinbarung zwischen Kanton und Stadt Schaffhausen zu regeln sein.

B. Radrouten (vgl. Anhang 2)

Gemäss Art. 70 StrG trägt der Kanton die Kosten für die im kantonalen Richtplan enthaltenen Radrouten (und auch der Wanderwege) nur soweit, als die Aufwendungen durch den Gebrauch als Radroute oder Wanderweg entstehen. Die Aufnahme einer Radroute in den kantonalen Strassenrichtplan bedeutet, dass der Kanton die betreffende Verbindung funktionsgerecht als Radroute ausbauen möchte. Vom Zeitpunkt der Inbetriebnahme ist der Kanton im Sinne von Art. 70 StrG für den Unterhalt der Radroute verantwortlich. All diese Kosten müssen in den kommenden Jahren im Rahmen der ordentlichen Budgets abgewickelt werden.

Bei der Einteilung der kantonalen Radrouten ist zu differenzieren: Bestehende Radrouten sind in blauer Farbe dargestellt, geplante rot-gestrichelt. Die bestehenden blauen Radrouten sind weit überwiegend nicht als Radstreifen auf Strassen, sondern als Radwege ausgebaut (d.h. separat geführte Fahrbahnen für den Langsamverkehr, die von der Fahrbahn für den motorisierten Individualverkehr [MIV] abgetrennt sind). Aufgrund der durch die Volksmotion erforderlichen Anpassungen wurden nun zusätzlich die Innerortsabschnitte in gelber Farbe dargestellt. Neu aufgenommen und dargestellt werden - zur Schliessung von Netzlücken - auch Ausserortsabschnitte der Radrouten, die keinerlei bauliche Anpassungen erfordern bzw. auf bestehenden Kantonsstrassen verlaufen (zum Teil als Radstreifen, zum Teil ohne). Solche Strecken werden als «Netzerergänzungen ausserorts» in grüner Farbe dargestellt.

Nr. 1 Radroute Murgarten, Neunkirch - Hallau (Neuaufnahme)

Durch die Erstellung dieser neuen Radroute zwischen Neunkirch und Wilchingen in Richtung Hallau können neu zwei attraktive und motorfahrzeugfreie Verbindungen angeboten werden. Es entsteht einerseits eine bessere Führung von Hallau zum Bahnhof Neunkirch und andererseits eine gute Alternativroute von Wilchingen nach Hallau (östlicher Ortsteil), ohne dass die Kantonsstrasse K72 (Unterneuhaus - Hallau [westlicher Ortsteil]) befahren werden muss. Die neue Radroute trägt zur Verkehrssicherheit bei, da die im Kuppenbereich unübersichtliche Kantonsstrasse K73 (Hallau - Neunkirch) nicht mehr benutzt werden muss. Mit der Realisierung der Massnahme Nr. 2 (siehe unten) und der Aufhebung der Bahnübergänge Neunkirch und Wilchingen (neue Radweg-Unterführung) entsteht zudem eine attraktive Verbindung vom Bahnhof Wilchingen-Hallau nach Hallau (östlicher Ortsteil). Im mittleren Klettgau wird damit eine sinnvolle Querverbindung zwischen den nördlich und südlich gelegenen Langsamverkehrsrouten geschaffen und eine wesentliche Lücke im Radroutennetz geschlossen. Mit dem Bau dieser Radroute kann ferner ohne baulichen Zusatzaufwand eine Skating-Rundroute von Neunkirch über Unterneuhaus - Wilchingen - Trasadingen - Hallau und zurück nach Neunkirch ausgeschildert werden.

Nr. 2 Neue Führung Radroute Unterneuhaus - Wilchingen (Änderung)

Durch die Erstellung dieser Radroute kann anstelle der heutigen verwinkelten Führung eine attraktivere und direkte Verbindung von Unterneuhaus nach Neunkirch geschaffen werden. Gleichzeitig werden zwei Radrouten-Gefahrenpunkte eliminiert. Zum einen muss die Kantonsstrasse H13 nicht mehr im Übergangsbereich innerorts/ausserorts bei Unterneuhaus gequert werden, und zum anderen entfällt der unübersichtliche Übergang vom Rad-/Gehweg entlang der H13 zur Mühlenstrasse Richtung Wilchingen. In Kombination mit der Massnahme Nr. 1 entsteht eine neue Verbindung vom Bahnhof Wilchingen-Hallau nach Hallau (östlicher Ortsteil), wodurch die Kantonsstrasse K72 nicht mehr befahren werden muss. Für dieses Vorhaben musste im Zusammenhang mit dem Projekt ABW (siehe A.1.) bereits ein Bauprojekt erarbeitet werden, um im Bereich des Bahnhofs Wilchingen-Hallau die Radroutenführung und den Landerwerb aufzeigen zu können.

Nr. 3a Streichung des Radwegs Hallau - Oberhallau (Aufhebung)

Dieser im gültigen Radweg-Richtplan vorgesehene Neubau soll zugunsten der Massnahme 3b aus dem Richtplan gestrichen werden, da sich rund 250 m weiter nördlich die parallel verlaufende Kantonsstrasse K707 (Hallau - Oberhallau) mit bestehendem Radstreifen befindet. Die Kantonsstrasse K707 (Hallau - Oberhallau) weist einem tiefen DTV von etwa 1'000 Fahrzeugen auf und kann daher die Funktion einer sicheren Radwegverbindung bereits heute übernehmen. Im Gegensatz zur ursprünglichen Planung entspricht die neue Radroutenführung entlang der K707 auch dem Schulweg zwischen den beiden Gemeinden Hallau und Oberhallau. Wo es die Sicherheit erfordert, werden entlang der K707 punktuell Verbesserungen vorgesehen.

Nr. 3b Radroute Oberhallau - Gächlingen (Neuaufnahme)

Durch die Erstellung dieser Radroute kann eine direktere und vor allem sichere Führung des Veloverkehrs aus Richtung Hallau nach Gächlingen erreicht werden. Die unübersichtliche und schmale Strecke an der Kantonsstrasse K708 (Oberhallau - Neunkirch) beim östlichen Ortsausgang von Oberhallau wird entschärft. Gleichzeitig wird die Querung der K708 auf die K709 (Oberhallau - Gächlingen) sicherer ausgestaltet. Es entfällt somit eine weitere Gefahrenstelle (ungesichertes Linksabbiegen in der Strassenmitte auf einer Ausserortsstrecke). Diese Radroute trägt auch zur Qualitätsverbesserung der neu definierten SchweizMobil-Veloroute Nr. 751 (Klettgau-Route) bei. Sie schliesst die Lücke am nördlichen Rand des Klettgaus, und es entsteht ein attraktiver Rundkurs durch den unteren und mittleren Teil des Tals.

Nr. 4 Radroute Siblingerhöhe - Siblingen (Änderung, Verlängerung)

Der grössere Teil der im aktuell gültigen Richtplan enthaltenen Radroute von Schleithem nach Siblingen wurde bereits realisiert. Der Abschnitt Siblingerhöhe bis Siblingen steht noch aus. Zwar besteht die Möglichkeit einer Umfahrung dieser Strecke über den «Waldhof», was jedoch wegen eines Umwegs von 800 m und zusätzlichen 25 Höhenmetern bei einer Steigung von 8 % für Durchschnittsvelofahrer und Arbeitspendler unattraktiv ist. Mit dem Bau des geplanten Radroutenabschnitts kann die bestehende Lücke geschlossen und eine für alle Nutzergruppen sichere Verbindung von Schleithem nach Siblingen angeboten werden. Der Abschnitt von der Siblingerhöhe

bis zur ersten Kurve der H14 (westlich Siblingen) war bereits im bestehenden Richtplan enthalten. Aufgrund der Vernehmlassungsergebnisse und einer detaillierten Prüfung wird dieser Abschnitt neu entlang der Kantonsstrasse H14 geführt (früher: Güterweg südwestlich der H14). Neu ergänzt wird die Verlängerung Richtung Osten bis zur Kantonsstrasse K711 (Siblingen - Gächlingen) und somit bis zur Bauzonengrenze. Dies ermöglicht zudem eine sicherere Querungsstelle von der H14 auf die Radroute, da beim Ortseingang die Geschwindigkeit des Motorfahrzeugverkehrs geringer ist. Ein Teil dieser Route ist bereits im gültigen Richtplan als «geplant» enthalten, aber noch nicht realisiert.

Nr. 5 Radroutenbrücke Enge Neuhausen (Neuaufnahme)

Diese Brücke ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Schaffhausen (1. Generation, Teilmassnahme Nr. 46) und schliesst eine Lücke bei der Verbindung vom Quartier Enge/Galgenbuck zur bestehenden Radroute westlich der DB-Bahnlinie. Es entsteht dadurch neu die Möglichkeit, anstelle der Kantonsstrasse H13 (mit einem DTV von 17'680 Fahrzeugen) die touristische Radroute Nr. 77 zu benutzen, die frei von motorisiertem Individualverkehr ist und eine attraktive Verbindung ins Klettgau und zum Bahnhof Neuhausen bietet. Als Bestandteil des Agglomerationsprogrammes kann das Vorhaben von Bundeszuschüssen profitieren. Den Rest teilen sich Kanton und Gemeinde nach Massgabe des Strassengesetzes bzw. nach den Bestimmungen des Agglomerationsprogrammes (SHR 740.100).

Nr. 6 Radroute Schaffhausen - Hemmental (Neuaufnahme)

Diese Radroute ist ebenfalls Bestandteil des Agglomerationsprogramms Schaffhausen (1. Generation, Teilmassnahme Nr. 53) und dient als lokale Verbindung für den Arbeits-, Schul- und Freizeitverkehr. Die Radroute wird auch eine touristisch sehr attraktive Route sein, die das Zentrum Schaffhausens mit Hemmental und dem Randen verbindet. Als Bestandteil des Agglomerationsprogrammes kann das Vorhaben von Bundeszuschüssen profitieren. Den Rest teilen sich Kanton und Gemeinde nach Massgabe des Strassengesetzes bzw. nach den Bestimmungen des Agglomerationsprogrammes (SHR 740.100).

Nr. 7 Radroute Herblingen - Stetten (Neuaufnahme)

Der Ausbau dieser Radroute ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Schaffhausen (1. Generation, Teilmassnahme Nr. 52) und dient als überlokale Verbindung für den Arbeits-, Schul- und Freizeitverkehr. Heute sind die Verhältnisse für Velofahrer ungünstig: Bei einem DTV von rund 2'100 Fahrzeugen auf der Kantonsstrasse K731 (Herblingen - Stetten), einer Steigung von bis zu 10 % und der kurvigen Linienführung der Fahrbahn trägt der Bau eines Radwegs wesentlich zur Verkehrssicherheit bei. Gleichzeitig kann der Radweg auch dem Fussverkehr als Erschliessung des Naherholungsgebiets rund um das Schloss Herblingen dienen. Aus touristischer Sicht ermöglicht der geplante Radweg eine Rundtour über den Reiat ins Bibertal (Schaffhausen - Stetten - Lohn - Opfertshofen - Bibern - Thayngen - Schaffhausen). Als Bestandteil des Agglomerationsprogrammes kann das Vorhaben von Bundeszuschüssen profitieren. Den Rest teilen sich Kanton und Gemeinde nach Massgabe des Strassengesetzes bzw. nach den Bestimmungen des Ag-

glomerationsprogrammes (SHR 740.100). Als Ergebnis der Vernehmlassung und aufgrund der hohen Kosten soll dieses Vorhaben im Rahmen der Bauprojekterarbeitung nochmals detailliert in Bezug auf den Ausbaustandard überprüft werden. Die Linienführung, wie sie in den Radroutenrichtplan aufgenommen werden soll, ist aber unbestritten.

Nr. 8 Streichung des Radwegs Längenberg, Schaffhausen - Merishausen (Aufhebung)

Die heute als Radweg ausgeschilderte kiesige Flurstrasse, welche sich in einem guten Zustand befindet, wird von den Velofahrern kaum genutzt. Gründe dafür: Die Route ist stark abgelegen, zudem stört der Lärm entlang der A4 und die nahe Kantonsstrasse H4 (Schaffhausen - Merishausen) wirkt attraktiver: Die H4 ist als Kernfahrbahn (mit Radstreifen) ausgebildet und bietet mit einem DTV von lediglich 1730 Fahrzeugen offenbar eine gute Alternative. Durch die Realisierung des Halbanschlusses Merishausen bei der neuen H4 (alte A4) und die Abklassierung der heutigen H4 zur überlokalen Strasse K725 wird sich deren DTV nochmals reduzieren. Dadurch kann die K725 noch besser als Radverbindung dienen und die kiesige Flurstrasse aus dem Richtplan entlassen werden.

Nr. 9 Radroute Ramsen - Wiesholz (Neuaufnahme)

Bei dieser neuen Radroute handelt es sich um ein grenzüberschreitendes Projekt, das auf Anregung der beiden Anstössergemeinden Rielasingen und Ramsen geplant wird. Es sieht vor, das bestehende und gut ausgebaute touristische Radroutennetz im westlichen Bodenseeraum auf deutscher Seite an das kantonale Radroutennetz im oberen Kantonsteil anzuschliessen. Das Projekt beschränkt sich auf den Kernbereich der Verbindung zwischen den beiden Weilern Arlen (D) und Wiesholz (CH). Mit der ergänzenden Aufnahme der südwestlichen Fortsetzung bis zur bestehenden kantonalen Radroute bei Petersburg in den Radroutenrichtplan wird auch auf schweizerischer Seite eine sinnvolle Anbindung an das bestehende und vor allem touristisch sehr gut genutzte Radroutennetz geschaffen.

Nr. 10 Radroute Rüdlingen (Neuaufnahme)

Der Kanton Zürich plant, zwei Radrouten von Rafz und Flaach her je bis an die Kantonsgrenze zu erstellen (Zeithorizont 2015 bis 2019). Für die Verbindung der beiden Radrouten entlang der Kantonsstrasse K61 ist zusätzlich ein separater Steg auf der Talseite der Rheinbrücke erforderlich (bestehender Gehweg auf der Bergseite). Die Gemeinde Rüdlingen fordert als Schulwegsicherung eine von der Fahrbahn der Kantonsstrasse K61 (Rheinbrücke - Rafz) abgetrennte Radroute nach Rafz. Ein DTV von etwa 4600 Fahrzeugen auf der K61 und vor allem der relativ hohe LKW-Anteil von ca. 6.1 % (werktags ca. 10 %) unterstreichen diese Forderung. Das neue Vorhaben entlang der K61 bedingt unter anderem im Hangbereich zwischen dem Dorf Rüdlingen und der reformierten Heimstätte umfangreiche bauliche Massnahmen. Die Aufnahme der neuen Verbindung in den Radroutenrichtplan ist sowohl aus überregionalen wie auch aus touristischen Gründen sinnvoll. Ausserdem kann damit eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit vor allem für die Schulkinder erreicht werden. Der untere Kantonsteil verfügte bisher noch nicht über kantonale Radrouten im Radroutenrichtplan. Mit dem Vorhaben kann auch in dieser Hinsicht ein Zeichen ge-

setzt und eine Lücke geschlossen werden. Basierend auf dem oben genannten Vorhaben soll als touristisches Angebot zusätzlich eine Radroute von Rüdlingen über Nack nach Lottstetten signalisiert werden, die dort ideal an den Rheintalradweg nach Schaffhausen anschliesst. Diese Route ermöglicht einen sinnvollen Lückenschluss im grenzüberschreitenden Radwegnetz. Sie ist im Richtplan als Netzergänzung ausserorts (grün) enthalten, da dazu keine weiteren baulichen Massnahmen notwendig sind.

Nr. 11 Radroute Bargaen - Zoll Neuhaus über A4 (Änderung)

Der nördlichste Abschnitt der Radroute im Merishausertal von Bargaen nach Neuhaus führt über den sehr steilen Abschnitt «Bargemer Steig» (ca. 15-18% Steigung!), was für die meisten Radfahrer kaum zumutbar ist. Auch aufgrund von verschiedenen Anträgen aus dem Vernehmlassungsverfahren soll die Linienführung neu als Radstreifen über die A4 erfolgen, welche gemäss NEB abklassiert werden soll (siehe Abschnitt A, Pt. 5a). Die gleichmässige Steigung entlang der A4 ist im Vergleich zur heutigen Linienführung wesentlich einfacher zu bewältigen und aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsbelastung auch nicht unattraktiv.

Nr. 12 Radroute Wangental (Neuaufnahme)

Diese Radroute wurde aufgrund diverser Anträge aus dem Vernehmlassungsverfahren neu in den Radroutenrichtplan aufgenommen. Auf Initiative der Organisation PREWO (Projekt zur regionalen Entwicklung Wilchingen-Osterfingen) wurde vom kantonalen Tiefbauamt für den mittleren und östlichen Teil des Wangentals eine Machbarkeitsstudie erstellt, um die Möglichkeiten der Linienführung zu evaluieren. In Abstimmung mit der Gemeinde Wilchingen-Osterfingen wurde vorerst entschieden, zwischen Wilchingen und Osterfingen und auch im westlichen und mittleren Wangental eine Linienführung entlang der Kantonsstrasse in den Richtplan aufzunehmen. Die Fortsetzung der Radroute auf deutscher Seite ist offen. Die Projektentwicklung und Realisierung des Vorhabens ist grundsätzlich unabhängig und in Etappen möglich. Eine grenzüberschreitende Koordination wäre aber sehr sinnvoll. Bei der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie wurde von deutscher Seite zwar grosses Interesse an einer durchgängigen Verbindung Wilchingen - Jestetten geäussert, allerdings auch auf die schwierige Finanzierungssituation hingewiesen. Ohne konkrete Projektplanung und unter Inkaufnahme der vielen offenen Fragen soll der Richtplaneintrag zumindest diesseits der Grenze trotzdem die Voraussetzungen schaffen, damit der von vielen Seiten geäusserte Wunsch, eine attraktive Radroute durch das Wangental anzulegen, angegangen werden kann.

Nr. 13 Rheinfallsteg (Neuaufnahme)

Dieser Steg ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms Schaffhausen (1. Generation, Teilmassnahme Nr. 44). Diese Teilmassnahme wurde aufgrund der Anträge aus dem Vernehmlassungsverfahren neu in den Radroutenrichtplan aufgenommen. Eine lückenlose und attraktive Radroutenverbindung von Schaffhausen an den Rheinfall fehlt heute. Sie soll durch einen Ausbau auf dem Abschnitt Rheinweg - Flurlingerbrücke - Eisenbahnbrücke sichergestellt werden. Dieser Abschnitt liegt im Innerortsgebiet der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall (Freihaltezone), im Radroutenrichtplan entsprechend gelb dargestellt. Der Abschnitt von der Eisenbahnbrücke bis zur Lau-

fengasse liegt aber als Steg auf dem Rhein und damit ausserorts. Entsprechend soll er als geplantes Element in den Radroutenrichtplan aufgenommen werden.

C. Wanderwege (vgl. Anhang 3)

Die Neuaufnahme eines Wanderweges in den kantonalen Strassenrichtplan bedeutet lediglich, dass der Wanderweg als kantonaler Wanderweg markiert wird. Durch die Neuaufnahmen wird das Wanderwegnetz um rund 40 km erweitert.

Nr. 1 Teilstrecken des Reiat - Rundwanderweges (Neuaufnahme)

Der Reiat-Rundwanderweg wurde durch die Arbeitsgemeinschaft Pro Unterer Reiat im Jahr 2009 als lokale Route neu markiert. Die Markierung von lokalen Routen erfolgt mit individuell gestalteten Routenklebern ohne Orts- und Zeitangaben. Mit der Aufnahme in den Teilrichtplan Wanderwege wird die Grundlage für die zusätzliche Markierung mit Orts- und Zeitangaben geschaffen. Die Markierung mit Orts- und Zeitangaben ist für nicht ortskundige Wanderer unabdingbar.

Nr. 2 Verbindung Lohn - Büttenhardt (Neuaufnahme)

Die Strecke ist Teil des im Rahmen von SchweizMobil als regionale Route signalisierten Wanderwegs, der von Schaffhausen über Lohn - Merishausen - Schleithelm nach Hallau führt. Die Markierung von regionalen Routen erfolgt mit individuell gestalteten Routenklebern ohne Orts- und Zeitangaben. Mit der Aufnahme in den Teilrichtplan Wanderwege wird die Grundlage für die zusätzliche Markierung mit Orts- und Zeitangaben geschaffen. Die Markierung mit Orts- und Zeitangaben ist für nicht ortskundige Wanderer unabdingbar.

Nr. 3 Dörflingen (kleine Änderung)

Der Wanderweg war bisher entlang der Kantonsstrasse signalisiert. Neu verläuft der Wanderweg auf Güterstrassen.

Nr. 4 Stein am Rhein (Neuaufnahme)

Der Kanton Thurgau markiert einen Wanderweg vom Späckhof zum Bahnhof Stein am Rhein. Der Abschnitt auf Steiner Gemarkung war bisher nicht im Teilrichtplan Wanderwege enthalten.

Nr. 5 Teilstrecken des Wanderwegs «Chum und lueg» (Neuaufnahme)

Der Wanderweg «Chum und lueg» wurde durch Tourismus Wilchingen Osterfingen im Jahr 2007 als lokale Route wieder neu markiert. Die Markierung von lokalen Routen erfolgt mit individuell gestalteten Routenklebern ohne Orts- und Zeitangaben. Mit der Aufnahme in den Teilrichtplan Wanderwege wird die Grundlage für die zusätzliche Markierung mit Orts- und Zeitangaben geschaffen. Die Markierung mit Orts- und Zeitangaben ist für nicht ortskundige Wanderer unabdingbar.

Nr. 6 Wanderweg «Natur Pur» (Neuaufnahme)

Der Wanderweg «Natur Pur» ist eine Initiative des Vereins PREWO (Projekt zur Entwicklung von Wilchingen/Osterfingen). Der Wanderweg wird als lokale Route mit individuell gestalteten Routenklebern ohne Orts- und Zeitangaben markiert.

Nr. 7 Wanderweg «Dichterweg» (Neuaufnahme)

Auch der Wanderweg «Dichterweg» ist eine Initiative des Vereins PREWO. Der Wanderweg wird als lokale Route mit individuell gestalteten Routenklebern ohne Orts- und Zeitangaben markiert.

Nr. 8 Bereinigung der Wanderwegführung zwischen der Stadt Schaffhausen und Neuhausen und auf dem Gebiet der Stadt Schaffhausen

Diese Bereinigung erfolgte in Absprache zwischen den beiden Gemeinden und dem zuständigen Kantonsforstamt. Neu aufgenommen wird der im Zusammenhang mit dem Bau des Galgenbuck-tunnels geplanter Weg zwischen dem Steigpark und dem Park Charlottenfels. Auf dem Gebiet der Stadt Schaffhausen werden diverse Änderungen der Wanderweg - Linienführungen innerhalb des Siedlungsgebietes (Zentrum bis Peripherie) in den neuen Richtplan übernommen.

D. Differenzen mit den Gemeinden

Der Regierungsrat hat den kantonalen Strassenrichtplan unter Beachtung des Mitspracherechtes der Gemeinden aufzustellen. Können sich Regierungsrat und eine Gemeinde nicht einigen, entscheidet der Kantonsrat bei der Genehmigung des Richtplanes (Art. 30 Abs. 3 StrG). Nachdem einige Meinungsverschiedenheiten im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens ausgeräumt werden konnten, bestehen mit den Gemeinden noch in folgenden Punkten Differenzen:

1. Die Gemeinde Neunkirch beantragt die Beibehaltung der Strasse «Kleiner Letten» im Kantonsstrassennetz, bis die zukünftige Funktion des Bahnüberganges «Kleiner Letten» geregelt ist (vgl. oben, A. Nr. 1, K73 Neunkirch; Abtausch «Grabenstrasse» statt «Kleiner Letten»). Aus Sicht der Netzhierarchie bzw. der Funktion und Bedeutung dieser Strasse, die keine überörtliche Verbindung darstellt, gehört sie nicht ins Kantonsstrassennetz. Dies gilt umso mehr, nachdem die Bahnübergänge in Neunkirch aufgehoben wurden.
2. Die Gemeinde Thayngen ist der Auffassung, dass der «Schlattergasse» in Thayngen nach wie vor eine überregionale Bedeutung zukommt (vgl. oben, A. Nr. 7, K742 Thayngen; Aufhebung). Dieser Auffassung stehen die ausserordentlich tiefen Verkehrszahlen entgegen. Es besteht lediglich ein gewisser Ziel-/Quellverkehr nach Schlatt (D). Sowohl für nördlich wie auch für östlich von Schlatt gelegene Ziele nutzen die Grenzgänger andere Routen.
3. Die Gemeinde Ramsen beantragt, es sei die «Betteltalstrasse» mit den Anschlüssen «Wilten», «Karoli» und «Bibermühle» als Radroute in den kantonalen Strassenrichtplan, Teilrichtplan Radrouten, aufzunehmen. Dagegen spricht, dass die Verbindung Hemishofen – Ramsen im kantonalen Radroutennetz durch den Radweg entlang der H332 gewährleistet wird. Dessen

Linienführung entspricht der Hauptroute Stein am Rhein – Hegau (Singen), die eine hohe touristische Bedeutung hat. Es besteht keine Notwendigkeit zur zusätzlichen Aufnahme der beantragten Verbindung in den Radroutenrichtplan. Die genannten Weiler lassen sich alle gut über Drittklassstrassen erreichen, die über ein geringes Verkehrsaufkommen verfügen und daher als Radroute durchaus geeignet sind. Auch die touristisch bedeutende Radroute SchweizMobil Nr. 2 («Rheinroute») führt bei Hemishofen über eine öffentliche Strasse.

4. Die Gemeinde Neuhausen am Rheinflall beantragt, es seien die bestehenden Innerorts-Radrouten Rheinweg - Flurlingerbrücke und Flurlingerbrücke - Rheinflallbrücke neu als Ausserorts-Radrouten in den kantonalen Strassenrichtplan, Teilrichtplan Radrouten, aufzunehmen. Dem spricht entgegen, dass die beiden Verbindungen in einer Freihaltezone liegen. Freihaltezonen sind Bestandteile des Siedlungsgebietes. Die touristische Bedeutung dieser Radroutenverbindung wird zwar nicht verkannt. Eine Aufnahme der Verbindung als kantonale Radroute ausserorts wird allerdings aus grundsätzlichen Überlegungen abgelehnt (Präjudiz).

IV. Änderungen des Strassengesetzes

Am 15. April 2011 wurde durch Pro Velo, Sektion Schaffhausen, die Volksmotion «Kantonales Radwegnetz» (2011/1) mit dem Ziel eingereicht, dass auch die Innerortsabschnitte im Teilrichtplan Radwege darzustellen seien (vgl. oben, Ziff. II.). Mit der erheblich erklärten Volksmotion wird der Regierungsrat eingeladen, die gesetzlichen Grundlagen zu schaffen, um ein zusammenhängendes kantonales Radwegnetz zu ermöglichen. Insbesondere sei sicherzustellen, dass der Kanton bei den Verbindungsstücken innerhalb der Gemeinden ein möglichst weitgehendes Mitsprache- und Mitbestimmungsrecht erhält. Damit die Volksmotion umgesetzt werden kann, sind zwei Artikel des Strassengesetzes zu revidieren (vgl. Anhang 5). Die Anpassungen (unterstrichen) werden im Folgenden erläutert.

Art. 28

¹ *Die Strassenrichtpläne des Kantons und der Gemeinden enthalten das Netz der bestehenden und künftigen Kantons- beziehungsweise Gemeindestrassen, getrennt nach Einteilung, und die wichtigsten Knotenpunkte sowie die Radrouten und Wanderwege.*

² *Der Strassenrichtplan des Kantons beinhaltet insbesondere ein zusammenhängendes Netz der Radrouten im Kanton (Radwege und Strassen für Motorfahrzeuge und Fahrräder).*

In Art. 28 StrG wird neu ein Absatz 2 eingefügt, in dem die Rechtsgrundlage für die Umsetzung der Volksmotion geschaffen wird. Neu wird der Begriff «Radrouten» als Oberbegriff eingeführt. Als Radroute kann jede Art von Wegen gelten, auf denen strassenverkehrsrechtlich erlaubter Radverkehr stattfindet. Dies können eigentliche Radwege im engeren Sinne sein, d.h. separat geführte Fahrbahnen für den Langsamverkehr, die von der Fahrbahn für den motorisierten Individualverkehr (MIV) abgetrennt sind. Radrouten können aber auch über Radstreifen geführt werden, d.h. mittels entsprechender Markierung am Rande der MIV-Fahrbahn abgetrennte separate Fahrspuren. Im verkehrsrechtlichen Sinne ist das Radfahren auf allen Strassen erlaubt, auf denen es nicht explizit verboten ist (Autobahnen und Autostrassen, Fussgängerzonen, Wege mit absolutem Fahr-

verbot). Daher werden Radrouten ausserorts auch auf Neben- und Drittklassstrassen ohne spezielle Markierung geführt. Auf dem Gebiet des Kantons Schaffhausen sind dies überwiegend die überlokalen Kantonsstrassen (im Anhang 1 grün dargestellt). Solche Strecken werden im Teilrichtplan Radrouten (Anhang 2) neu als «Netzergänzungen ausserorts» ebenfalls in grüner Farbe dargestellt. Im Gegensatz zu den rot gestrichelt dargestellten Radrouten-Projekten bedingen diese «Netzergänzungen ausserorts» keine Investitionen. Sie basieren auf bereits bestehenden Strassen und Wegen. Im Sinne der Volksmotion werden im Teilrichtplan Radrouten neu auch die Abschnitte innerhalb der Bauzonen dargestellt (gelb), weil der Kanton neu für die Festlegung der Linienführung eines zusammenhängenden Netzes der Radrouten im Kanton auch innerorts zuständig ist. Diese Festlegung geschieht in Abstimmung mit den bisher zuständigen Gemeinden (vgl. Art 30 StrG; Mitspracherecht der Gemeinden). Die Finanzierung der Radrouten-Abschnitte innerorts soll demgegenüber nicht geändert werden. Dies ist durch eine Ergänzung des Art. 70 Abs. 1 klarzustellen.

Art. 70

¹ Die Kosten für die im kantonalen Richtplan enthaltenen Radrouten und Wanderwege trägt der Kanton nur ausserorts und nur soweit, als die Aufwendungen durch den Gebrauch als Radroute oder Wanderweg entstehen.

² Vorbehalten bleibt die Spezialfinanzierung des Langsamverkehrs gemäss Gesetz über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur vom 6. Juni 2011 (Agglomerationsprogramm Schaffhausen) sowie die Finanzierung der Radstreifen auf Kantonsstrassen innerorts (Art. 65 Abs. 2).

Für die Finanzierung der Radwege bzw. Radrouten und Wanderwege sollen innerorts die Gemeinden zuständig bleiben. Daher wird in Abs. 1 festgehalten, dass der Kanton die Kosten nur für Radrouten und Wanderwege ausserorts trägt. Eine Kostentragung durch den Kanton rechtfertigt sich nach wie vor nicht, da die betreffenden Strassen innerorts weit überwiegend auch dem MIV dienen. Die betreffenden Strassen sind technisch weder Rad- noch Wanderwege und werden durch das Befahren mit Fahrrädern nicht abgenutzt. Soweit die Radrouten innerorts entlang von Kantonsstrassen führen (Radstreifen), soll der Kanton indessen wie bisher die Kosten gemäss Art. 65 Abs. 2 StrG mittragen. Ferner ist der Hinweis auf die Spezialfinanzierung des Langsamverkehrs gemäss dem Gesetz über die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur vom 6. Juni 2011 (Agglomerationsprogramm Schaffhausen) erforderlich, um den Vorrang jenes Gesetzes klarzustellen. Mit Ausnahme der Festlegung der Linienführung der kantonalen Radrouten innerorts im Strassenrichtplan bleiben die Zuständigkeiten hinsichtlich Projektierung, Ausführung, Bau, Unterhalt und Finanzierung der Radrouten demnach unverändert. Mit der Anpassung des Strassengesetzes entfällt schliesslich auch der bisherige Legenden-Text auf dem aktuell geltenden Radwegrichtplan vom 17. Juni 1996, wonach «die Streckenführung der Radwege im Bereich der Bauzone Sache der Gemeinden ist» (vgl. Anhang 7).

V. Finanzielle Auswirkungen

Mit der Genehmigung des Strassenrichtplanes, den darin beschriebenen Massnahmen sowie der Anpassung des Strassengesetzes sind keine direkten finanziellen Auswirkungen verbunden. Denn bei den vorstehend beschriebenen Massnahmen des Strassenrichtplanes geht es nicht um konkrete Projektierungen oder gar um unmittelbar zu realisierende Bauvorhaben. Zweck des Strassenrichtplans ist vielmehr, die kurz-, mittel- und langfristigen Planungen des Kantons bei Strassen, Radrouten und Wanderwegen zu bezeichnen und dies transparent zu machen. Es werden auch keine Planungs-, Projektierungs- oder Realisierungskredite gesprochen. Die einzelnen Massnahmen unterstehen den üblichen gesetzlichen Projekt-, Budget- und Kreditbewilligungsverfahren. Die Finanzierung bzw. die Finanzierbarkeit müssen also separat gesichert werden.

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, auf die Vorlage einzutreten, den in den Anhängen 4 und 5 beigefügten Beschlussentwürfen zuzustimmen, die weitergehenden Begehren der Gemeinden abzulehnen und die Volksmotion 2011/1 «Kantonales Radwegnetz» als erledigt abzuschreiben.

Schaffhausen, 17. April 2012

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Ursula Hafner-Wipf

Der Staatsschreiber:

Dr. Stefan Bilger

Anhänge:

(1 - 3: Pläne im Massstab 1:50'000, Version 4.0)

Anhang 1: Strassenrichtplan Revision 2010/2012 - Teilrichtplan Kantonsstrassen

Anhang 2: Strassenrichtplan Revision 2010/2012 - Teilrichtplan Radrouten

Anhang 3: Strassenrichtplan Revision 2010/2012 - Teilrichtplan Wanderwege

Anhang 4: Beschluss des Kantonsrates über die Genehmigung des kantonalen Strassenrichtplanes vom 2012 (Entwurf)

Anhang 5: Beschluss des Kantonsrates betreffend Änderung des Strassengesetzes vom 18. Februar 1980

Anhang 6: Strassenrichtplan vom 17.06.1996 - Teilrichtplan Kantonsstrassen

Anhang 7: Strassenrichtplan vom 17.06.1996 - Teilrichtplan Rad- und Wanderwege