



**Grosser Stadtrat der Stadt Schaffhausen
Spezialkommission Botschaft zur
Volksinitiative «Nein zu Tempo 30 auf
Hauptstrassen»**

Vertraulich bis zur Behandlung im Grossen Stadtrat

PROTOKOLL - AUSZUG

Sitzung Nr. 4

Mittwoch, 8. November 2023

18:00 - 19:38 Uhr

Sitzungszimmer Stadtratssaal Stadthaus

Prof. Dr. Andreas Glaser schaltet sich um 18.30 Uhr per Zoom zur Sitzung hinzu.

Hermann Schlatter (SVP) begrüsst Prof. Dr. Andreas Glaser ganz herzlich.

Prof. Dr. Andreas Glaser: Mir wurde die Frage zu Beispielen gestellt, die einen Ermessensspielraum aufzeigen. Das Gutachten ist zum Schluss gekommen, dass eine Massnahme nötig ist. In der Stadt Schaffhausen können wir die Steigstrasse als Beispiel nehmen, wo es allenfalls einmal zu einer solchen Frage kommen könnte. Ein konkretes Beispiel ist in der Stadt Zürich die Rosengartenstrasse, die umstritten ist. Dort ist es so, dass die Gutachten eindeutig aussagen, dass man Tempo 30 einführen sollte. Im Kanton Zürich ist es aber so, dass eine Bewilligung durch eine kantonale Behörde nötig ist, wenn die Stadt Zürich das einführen möchte. Die kantonale Behörde/Kantonspolizei teilt diese Beurteilung nicht und man müsste die Bewertung anders einordnen, beispielsweise den Einbau eines lärmarmen Belags. Hierzu könnte ich Ihnen die Verfügung der Kantonspolizei zukommen lassen, wie diese damit umgehen.

Der Kern ist hier eigentlich die dritte Frage, die seitens der Verwaltung gestellt wurde: «*Wer beurteilt gestützt auf welche Grundlagen die «Ermessensschumpfung»? Ist das nicht das Gutachten nach Art. 108 Abs. 2 SSV?»* Hier kann man klar sagen: «*Nein, das ist nicht das Gutachten.*» Das erklärt wahrscheinlich schon viele der gestellten Fragen.

Wenn Sie sich die Ausgangslage vom Gesetz vergegenwärtigen, dann ist es so, dass das Gesetz bzw. die Verordnung auf Bundesebene davon ausgehen, wenn es sich um eine verkehrsorientierte Strasse handelt und keine Abweichung gibt, dass dann Tempo 50 gilt. Das ist die Beweislast. Jeder, der Tempo 30 einführen möchte, muss das speziell begründen und das setzt in jedem Fall gemäss Verordnung voraus, dass man ein Fachgutachten einholt. Diese Gutachten werden immer irgendwelche Massnahmen aufzeigen und ein Missstand darlegen, denn ansonsten würde man gar nicht auf die Idee kommen, ein solches Gutachten einzuholen. Sei es mit einer Petition oder aufgrund von Erfahrungen. Das Gutachten wird dann feststellen, wo Probleme vorhanden sind, Lärmemissionen oder Sicherheitsprobleme etc. und wird dann möglicherweise Vorschläge unterbreiten, wie man den vorhandenen Mangel beheben

könnte. Das heisst aber nicht, dass das Gutachten bindend oder zwingend wäre, sondern das ist dann die zuständige Behörde, im Kanton Schaffhausen in Bezug auf die Stadt Schaffhausen wäre das der Stadtrat, der dieses Gutachten bewertet. Das ist eigentlich die Ausgangslage.

Es ist immer nötig, das Gutachten irgendwie einzuordnen und speziell bei der Lärmproblematik sagt die Verordnung ausdrücklich, dass die ergriffenen Massnahmen verhältnismässig sein müssen. Verhältnismässig tönt schon nach Ermessen oder nach einem Entscheidungsspielraum der Behörden. Abschliessend zur Frage 1: Man sieht, letzten Endes gibt es immer einen gewissen Spielraum und es kommt immer darauf an, welche Behörde dies entscheidet. Liest man, wie die Stadt Zürich Tempo 30 auf der Rosengartenstrasse begründet, dann war das im ersten Moment sehr plausibel und man konnte dieser Begründung, gestützt auf das Gutachten, zustimmen, jedoch die Kantonspolizei kommt zum gegenteiligen Schluss. Wenn man den Bundesgerichtsentscheid sieht, dann ist es ähnlich. Man geht davon aus, dass es plausibel ist, was die Behörde sagt, gestützt auf Gutachten, aber es sind immer Gegenargumente abzuwägen. Da gibt es in der Rechtsprechung Klassiker, wenn Sie nach Beispielen fragen, auch bei der Überschreitung der Emissionsgrenzwerte. Klassiker sind natürliche immer alternative Massnahmen, beispielsweise Lärmsanierung der betroffenen Gebäude, lärmarme Strassenbeläge, sonstige Verkehrsanordnungen und dann muss man immer noch gegenläufige Interessen berücksichtigen wie den Öffentlichen Verkehr und die Rettungsdienste.

Grundsätzlich muss man davon ausgehen, dass es eigentlich mehr oder weniger in jeder Konstellation einen Ermessensspielraum gibt, ausser man geht von einer Ermessensreduzierung auf null aus. Das müsste der Stadtrat beurteilen und das kann bei folgender Konstellation der Fall sein, wenn Anwohnende, Verkehrsteilnehmer, Schülerinnen und Schüler das von der Stadt, Behörde verlangen, dass sie zwingend Tempo 30 anordnen. Da gibt es einen Bundesgerichtsentscheid, mit dem vor einigen Jahren angenommen worden ist, aufgrund enger Strassenverhältnisse ohne Trottoir. Es gibt zunehmend Fälle in Gemeinden, wo man das angenommen hat aufgrund einer konkreten Situation, die Ermessensreduzierung auf null. Das wäre nach der neuen Situation, wo der Stadtrat das verstärkt prognostizieren müsste, ob es überhaupt noch ein Argument gibt, das dagegensprechen oder es könnten Anwohnende auf dem Rechtsweg verlangen, dass man Tempo 30 ansetzt.

Grundsätzlich ist es letzten Endes immer ein Ermessensentscheid und das Gutachten ist eine zwingende Voraussetzung, wenn man das anordnen möchte. Das Gutachten nimmt aber keine rechtliche Bewertung vor.

Frage: Ich habe eine Frage zu den Sicherheitsinstitutionen sprich Rettungsfahrzeuge etc. Ich habe in einem anderen Gutachten gelesen, dass es von dieser Seite her nie Einschränkungen gibt, weil diese sowieso gesonderte Bestimmungen haben.

Prof. Dr. Andreas Glaser: Wir sind in einem dynamischen Umfeld, wo sich das Bundesrecht bzw. das kantonale Recht, das die Stadt Schaffhausen beachten muss, möglicherweise ändert. Bei den Rettungsdiensten ist das ein Thema, da diese von den Verkehrsbestimmungen ausgenommen sind. Das war oft Thema in den Urteilen und man muss diese in die Abwägungen mitaufnehmen, aber vermutlich ist das in den meisten Fällen nicht entscheidend gegen die Anordnung von Tempo 30. Diese Einschätzung würde ich auch so teilen.

Frage: Für mich ist noch nicht klar, wer entscheidet, ob der Ermessensspielraum auf null ist oder Richtung null geht. Im Stadtrat sind wir auch angehalten, uns auf fachliche Grundlagen zu stützen und ein Gutachten ist eine fachliche Grundlage. Oder ist es so, wenn wir ein Gutachten haben, das durch Verkehrsingenieure erstellt wurde, wir anschliessend noch ein Rechtsgutachten einholen müssen, um den Ermessensspielraum beurteilen zu können?

Prof. Dr. Andreas Glaser: Sie als Stadtrat müssen als erste Behörde beurteilen, ob in dem vorliegenden Fall ein Ermessensspielraum vorhanden ist. Sie gehen grundsätzlich gemäss Bundesgesetz davon aus, dass ein Ermessensspielraum vorliegt. Dann müssten Sie aufgrund des Gutachtens beurteilen, ob dieser besteht. Das ist immer eine graduelle Sache. Wenn die Überschreitung der Lärmgrenze sehr gross ist, dann spricht das dafür, dass kein Ermessensspielraum vorliegt, oder die Sicherheitsprobleme massiv sind, weil beispielsweise tatsächlich bereits Unfälle passiert sind und man sagen kann, dass sich eine Gefahr bereits realisiert hat. Das sind alles Elemente, aber der Stadtrat muss in jedem Fall beurteilen. Die Schwierigkeit ist natürlich, dass der Stadtrat im Zweifel nicht abschliessend entscheiden kann und prognostizieren müssen, ob das Obergericht bzw. das Bundesgericht die Einschätzung vom Stadtrat teilen. Sie sind die erste Behörde, die das entscheiden muss und das wird auch nach Annahme der Initiative so bleiben. Dies immer mit dem Blick darauf, dass es Beschwerdeführende geben könnte, die den Entscheid anzweifeln.

Frage: Herzlichen Dank für diese Ausführungen. Die eingeholten Gutachten kommen meist zu einer klaren Empfehlung (Überschreitung der Immissionsgrenzwerte). Wenn ich Sie jetzt aber richtig verstehe, ist das eine Fachmeinung, aber die Rechtsprechung spricht von «trifftigen Gründen» bei denen man davon abweichen kann. Das Gutachten ist somit auf der einen Seite und dann kann der Stadtrat eine Abwägung machen, ob noch weitere Interessen dazukommen, die man gegeneinander aufwiegen müsste.

Prof. Dr. Andreas Glaser: Genauso ist es und ich würde eine prozessuale Prognose machen, wenn das Gutachten sehr eindeutig ist oder sehr grosse Mängel aufzeigt. Bei den Massnahmen wäre ich vorsichtiger, weil das Gutachten vielleicht nicht alles miteinbezieht. Das war bei der Rosengartenstrasse der Fall, denn die Gutachter wissen häufig nicht, welche Planungen am Laufen sind. In der Situationsanalyse sind die Gutachten meistens sehr gut. Sie müssten sich, nach Annahme der Initiative, vermehrt ins Gutachten hineinversetzen und eine Prognose erstellen. Diese Gutachten werden beispielsweise auch Anwohnerinnen und Anwohner sehen und man sollte sich die Frage stellen, wie hoch die Wahrscheinlichkeit ist, dass Anwohnende mit diesem Gutachten zum Gericht gehen könnten und wie gross deren Chance ist damit durchzukommen oder lehnt das Gericht dies ab, denn die Abwägung der Stadt ist plausibel nachvollziehbar und es gibt gute Gründe, warum Tempo 30 angeordnet wird. So müssten Sie dann vermehrt vorgehen, denn heute, nach dem geltenden Recht genügt es, wenn Sie plausibel sagen Tempo 30 ist die Massnahme der Wahl. Das dürften Sie später dann nicht mehr, sondern dürften es nur dann machen, wenn eine Gefahr sehr hoch wäre, dass Sie sozusagen dazu verurteilt würden.

Frage: Was würde sich bei Annahme der Initiative ändern? Der Stadtrat hat immer noch das Gutachten, hat weitere Interessen, die er dagegen abwägt. Darf er das dann noch machen? In Ihrem Kurzgutachten steht, wenn die Initiative angenommen würde,

dann müsste der Stadtrat darauf verzichten und direkt Tempo 50 anordnen, wenn das Gutachten nicht zu einem klaren Schluss kommt, dass Tempo 30 notwendig ist.

Prof. Dr. Andreas Glaser: Genauso ist es. Sie müssten nur noch einen Check machen, ob dies absolut zwingend nötig ist. Es bleibt natürlich auch da ein gewisser Beurteilungsspielraum. Das würde bedeuten, dass Sie letzten Endes gar kein Ermessen mehr haben. Das versuchte ich aufzuzeigen. Man muss natürlich die Rechtsbegriffe nach wie vor auslegen. Sie würden den politischen Freiraum, den sie heute haben, mit der Initiative verlieren, denn aktuell haben Sie die Leitlinie, wenn viele Argumente dafür sprechen im Grundsatz eher Tempo 30 anzunehmen, d.h. wenn viele Gründe dafür sprechen, dann wird das umgesetzt. Das müssten Sie mit der Initiative zurückfahren und sagen, Sie ordnen Tempo 30 nur dann an, wenn dies zwingend notwendig ist. Da würde ich den Check machen und überlegen, könnten Drittpersonen auf dem Rechtsweg dies verlangen, dass das eingeführt wird. Natürlich müssten Sie die Abwägung nach wie vor machen und dies mit einer anderen Vorgabe analysieren. Ziel der Initiative ist ganz klar, den politischen Spielraum des Stadtrats in diesem Fall einzuschränken.

Frage: Unsere Praxis ist bereits schon so, dass wir uns überlegen, wenn unser Entscheid von der einen oder anderen Seite angefochten wird, ob dieser bei Gericht durchkommt oder nicht. Deshalb habe ich nach den gemachten Ausführungen das Gefühl, dass sich doch nicht sehr viel ändert, aber rechtlich offensichtlich schon.

Prof. Dr. Andreas Glaser: Bei Annahme der Initiative müssten Sie jene Gutachten stärker gewichten oder nur noch diese prüfen, bei denen man den Stadtrat dazu zwingen kann. Im Moment ist das in einer Gleichgewichtslage, wie es typisch für diese Situation ist. Natürlich war die Aufgabe, die Sie mir gestellt haben, relativ schwierig. Ich musste mich auf die abstrakte Rechtslage beschränken. Konkrete Einzelfälle müsste man in jedem einzelnen Fall anschauen. Ich versuchte die Beispiele auf der Homepage vor Augen zu haben wie z.B. die Steigstrasse, die Sie in nächster Zeit beschäftigen wird. Es gibt dort verschiedene Elemente, die man einbringen müsste und Sie müssten sich dann nach neuer Art vermehrt fragen, ob es wirklich absolut notwendig ist, dass man das macht und ob es Probleme in Sachen Zerstückelung geben könnte. Wie viel sich ändern wird, hängt vor allem davon ab, wie viele Fälle es geben wird und was jederzeit passieren kann ist, dass sich das Bundesrecht ändern wird bzw. die Rechtsprechung vom Bundesgericht bzw. vom kantonalen Gericht.

Hermann Schlatter (SVP): Wechseln wir zum zweiten Block.

Prof. Dr. Andreas Glaser: Hier kann ich mich den Ausführungen anschliessen, die der Stadtrat bereits selber gemacht hat. Das Bundesrecht schreibt nicht vor, wie die Gemeinden damit umgehen. Nach Bundesrecht ist es grundsätzlich zulässig, dass eine Gemeinde sagt, wenn immer möglich ordnet sie Tempo 30 an oder eine Gemeinde kann auch generell darauf verzichten und nur im allernotwendigsten Fall, wenn wir dazu verurteilt werden, setzen wir das um. Das Bundesrecht sagt nichts dazu und sagt auch nicht, wer zuständig ist. Das richtet sich alles nach dem kantonalen Recht und ist auch unterschiedlich, wie bei Ihnen auch, dass z.B. die Stadt Schaffhausen eine andere Situation hat als andere Gemeinden. Das hat schlussendlich keine Auswirkungen auf die Gültigkeit, denn da sind die Gemeinden frei, im Rahmen vom kantonalen Recht, das auszugestalten wie sie Lust haben.

Frage: Sie haben mit dem Bundesrecht argumentiert, das nicht vorgibt, wer was wie entscheidet. Bei uns ist es so, dass das kantonale Recht an zwei Orten, einerseits im Strassengesetz in Art. 13 Abs. 1 und Einführungsgesetz zum Strassengesetz Art. 3, die zuständige Gemeindebehörde bezeichnet und sagt, dass diese die Verkehrsanordnungen verfügt. Es gibt eine kantonale Regelung die sagt, dass die Exekutive dafür zuständig sei. Gleichzeitig haben wir das Gemeindegesetz, das unter Art. 45 Abs. 2 sagt: «*Die Initiative ist unzulässig, soweit ausschliesslich der Gemeinderat zuständig ist.*» Ist das in Ihrem Gutachten bei der Beurteilung nicht eingeflossen oder spielt das aus irgendeinem Grund keine Rolle. Sie nehmen Bezug auf Art. 46 Gemeindegesetz in Ihrem Gutachten.

Prof. Dr. Andreas Glaser: Verboten in einem engeren Sinn wäre nur, wenn man der zuständigen Behörde die Entscheidungsbefugnis formell abnehmen würde, d.h. wenn man beispielsweise sagen würde, dass über Tempo 30 Zonen eine Urnenabstimmung stattfinden müsste. Das kantonale Recht hindert einem natürlich nicht daran, dass die Gemeinden im Rahmen des kantonalen Rechts und des Bundesrechts einer Behörde Vorgaben machen. Das andere bezieht sich nur auf die formelle Entscheidungszuständigkeit und nicht auf die materielle. Die Bestimmungen im kantonalen Recht hindern natürlich nicht daran, dass man im Gemeinderecht selber der Exekutive irgendwelche Vorgaben macht. Diese Frage hatte ich des Öfteren im Kanton Zürich auf Gemeindeebene, aber meistens in umgekehrten Situationen. Der Stadtrat Bülach hatte keine Lust auf eine Tempo 30 Zone und sagte, dass Initiativen gar keine Tempo 30 Zonen verlangen dürfen, weil das in der Zuständigkeit des Stadtrats ist. Das ist grundsätzlich richtig, betrifft natürlich nur die Anordnung oder die Signalisation der Tempo 30 Zone und so ist es umgekehrt auch. Man kann den Behörden natürlich eine materielle Vorgabe machen, was sie alles zu beachten hat bei der Anordnung von Tempo 30.

Frage: Das ist eine sehr interessante Antwort und öffnet ein viel grösseres Fass.

Prof. Dr. Andreas Glaser: Die Zuständigkeitsbeschreibungen bedeuten nur, dass kein anderes Organ die Tempo 30 Zonen Tafeln oder eine Tempo 50 Tafel anbringen kann. Materielle Vorgaben, wie z.B. Klimareduktionsziele würde den Stadtrat auch wieder beeinflussen und einem Tempo 50 Artikel wieder entgegenwirken und den Spielraum des Stadtrats in diesem Kontext wieder erweitern. Eine Zuständigkeitsregelung verbietet nicht materielle Vorgaben für die Exekutive.

Frage: Verstehe ich es richtig, dass die Kompetenzzuordnungen nur eine operative Zuständigkeit der Behörde bedeutet.

Prof. Dr. Andreas Glaser: Ja, das ist so.

Frage: Man darf nicht sagen, die Zuständigkeit liegt neu beim Parlament oder beim Volk, aber Sie würden sagen, dass man über die Art und Weise von der Ausführung dieser Zuständigkeit Vorgaben machen kann.

Prof. Dr. Andreas Glaser: Genau, das ist ja bei nahezu jeder Zuständigkeit des Stadtrats so. Der Stadtrat hat sehr viele Zuständigkeiten für Erlass von Verfügungen und Planungsinstrumente etc., das heisst aber nicht, dass er dort völlig frei ist, sondern er muss materielle Vorgaben beachten. Diese können aus dem Bundesrecht, aus dem kantonalen Recht oder auch aus dem Gemeinderecht, Gemeindereglement,

Stadtordnung etc. kommen. Im Einzelfall stellt sich immer die Frage, wie gross der Spielraum ist. Das ist genau der Punkt: Heute verfügt der Stadtrat über einen weiteren Spielraum, als er nach der Annahme dieser Initiative verfügen würde. Unter der Annahme, dass er überhaupt nach Bundesrecht über einen Spielraum verfügt. Das ist von den Einzelfällen abhängig, wie die Verkehrssituation in der jeweiligen Konstellation dann ist.

Frage: Dann verkommt eine solche Zuständigkeitsbestimmung zu einer Ausführungsbestimmung. Wenn der Stadtrat das Ermessen in einem extremen Fall vor Bundesrecht weg auf null schrumpft und er kann auch nicht mehr ernsthaft entscheiden, weil die Initiative greift, dann muss er nur noch ausführen und Tempo 30 oder Tempo 50 anordnen.

Prof. Dr. Andreas Glaser: Das ist in der Politik allgemeines Thema, beim Bund, bei den Kantonen und den Gemeinden. Die Frage ist, wie viel Spielraum darf die Exekutive noch haben. Wir sehen überall die Tendenz, das versucht wird, diesen Spielraum einzuschränken. Möglicherweise kann das auch ein Argument in der politischen Diskussion gegen diese Initiative sein, dass man sagt, man will nicht, dass der Spielraum eingeschränkt wird. Man will hier eindeutig den Spielraum der Exekutive einschränken und sagt, die Zuständigkeit ist klar, aber man will in diesem Zusammenhang eine zusätzliche materielle Vorgabe machen, weil man der bisherigen Praxis der Exekutive kritische gegenübersteht.

Frage: Gemeindegesetz Art. 45 Abs. 2 sagt: «Die Initiative ist unzulässig, soweit ausschliesslich der Gemeinderat zuständig ist.» Nach kantonalem Gesetz ist hier ausschliesslich der Gemeinderat zuständig. Ich verstehe das deshalb wirklich nicht, denn ich finde, diese Bestimmung ist relativ klar.

Prof. Dr. Andreas Glaser: Das ist nicht in jedem Kanton gleich, aber es ändert nichts an der formellen Zuständigkeit. Ein Problem hätten wir dann, wenn die Initiative sagen würde: «Der Stadtrat wird entmachtet, überhaupt diesen Entscheid zu treffen, das macht jetzt das Parlament.» Der Kanton könnte jederzeit sagen, wir entmachten jetzt die Stadt Schaffhausen, dass sie auf verkehrsorientierten Strassen nichts mehr machen dürfte, das macht jetzt die kantonale Behörde. Die Stadt Schaffhausen kann ihre Exekutive selber beschränken und in ihrem ersten Gutachten wird die Gültigkeit zu recht nicht angezweifelt. Wenn man an der Gültigkeit irgendwie zweifeln möchte, dann wäre es nur diese, wenn es keinen einzelnen Fall mehr geben würde, wo der Stadtrat heute noch Ermessen hätte, dann könnte man sagen, die Initiative spiegelt etwas vor, das nicht zulässig ist. In meinen Gutachten habe ich Bezug genommen auf solche Rechtssprechungslinien vor Bundesgericht. Selbst wenn es kein Anwendungsfall gibt, schreibt die Initiative nur das, was das Bundesrecht im Grundsatz auch schreibt und deshalb ist es letztlich kein Gültigkeitsproblem

Frage: Sie sagen, das Ermessen ist mit der Initiative auf null? Dann ist es so, dass dem Stadtrat die vollständige Kompetenz weggenommen wird.

Prof. Dr. Andreas Glaser: Nein, eben nicht. Der Stadtrat hat sehr viel Entscheidungskompetenzen, wo er überhaupt kein Ermessen hat oder die Stadtverwaltung hat sehr viel Entscheidungskompetenzen. Beispielsweise eine Baubewilligung müssen Sie ja erteilen, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Trotzdem würde man hier nicht sagen, Sie haben keine Zuständigkeit mehr bzw. es ist illegal. Bei der

Einbürgerung ist es genauso. Wenn die gesetzlichen Vorschriften erfüllt sind, dann ist eine Person einzubürgern. Früher war es Ermessen, heute nicht mehr. Zuständigkeit heisst nicht gleich Ermessen von einer Behörde. Man vollzieht das, was das Gesetz abschliessend regelt. Man kann die gesetzlichen Begriffe noch interpretieren, aber das Ermessen wäre dann weg. Es ist nicht zutreffend dass man sagt, Zuständigkeit einer Behörde bedeutet immer ein Ermessen. Das ist eher der Ausnahmefall.

Frage: Sie kennen Art. 45 Abs. 2 Gemeindegesetz: «Die Initiative ist unzulässig, soweit ausschliesslich der Gemeinderat zuständig ist.»

Prof. Dr. Andreas Glaser: Ja.

Frage: D.h. man dürfte keine Initiative einreichen zu einem Gebiet, wo der Stadtrat zuständig ist.

Prof. Dr. Andreas Glaser: Das ist eine beliebte Argumentation der Exekutive, die man immer wieder hört. Das ist so nicht richtig.

Frage: Ich habe noch nach den Entscheidungsebenen gefragt, ob diese nicht geritzt werden.

Prof. Dr. Andreas Glaser: Das Bundesrecht ist immer liberaler geworden. Die Städte haben jetzt mehr Freiheiten, aber hier wäre es eine Selbstbeschränkung der Stadt Schaffhausen, dass man die Spielräume nicht in diesem Masse ausnutzen möchte, wie es das Bundesrecht heute zulassen würde, sogar auf verkehrsorientierten Strassen. Diesen Spielraum, den das Bundesrecht einräumt, will diese Initiative zurücknehmen. Das Bundesrecht erlaubt den Städten und Gemeinden nur das, was sie wollen. Wenn sie es nicht wollen, dann hat das Bundesrecht damit kein Problem, solange es keine Ermessensreduzierung auf null ist und das Bundesrecht Tempo 30 erzwingen würde in den Ausnahmefällen.

Frage: Gerne möchte ich nochmals auf den Artikel im Gemeindegesetz zurückkommen. Meine Frage dazu: Kann der Souverän dem Stadtrat eine Einschränkung machen und sagen, wir möchten etwas so oder so haben? Es ist nicht so zu verstehen, dass der Stadtrat sagt, wie er es möchte, sondern der Souverän kann dem Stadtrat einen Auftrag erteilen, wie es sein soll?

Prof. Dr. Andreas Glaser: Genau, so ist es. Das ist auf allen Politikgebieten möglich, wo der Stadtrat Zuständigkeiten hat. Man kann ihm Leitlinien vorgeben wie hier mit Tempo 50.

Frage: Das ist eine sehr wichtige Aussage. Könnten Sie uns diese Passage schriftlich ausführen?

Prof. Dr. Andreas Glaser: Ja, das werde ich gerne machen. Ich werde zusätzlich recherchieren und Ihnen ein Papier dazu zustellen.

Frage: Wir hatten noch eine Frage zu längeren Strecken bzw. Strassenzügen. Würde ein Teilabschnitt dazu führen, dass man Tempo 30 einführen müsste und ein anderer ist Tempo 50, führt man dann eine Wechselwirkung ein oder beschränkt man sich auf ein Tempo?

Prof. Dr. Andreas Glaser: Die Initiative könnte tatsächlich dazu führen, dass es zu einer Zerstückelung kommt. Wenn das Ermessen weggeht, dann fehlen die planerischen Komponenten. Die Gefahr der Zerstückelung wird so grösser.

Frage: Wenn der Stadtrat keinen Ermessensspielraum mehr hätte, dann könnte man die planerischen Überlegungen auch nicht miteinbeziehen und gewichten. Damit ist aber schlussendlich niemandem mehr gedient, weder jenen, die pro oder contra Tempo 30 sind. Das ist doch ein Irrsinn. Wo könnte man die planerischen Interessen miteinbeziehen oder kann man diese gar nicht mehr miteinbeziehen, weil die Initiative vorgibt, dass man dies nicht mehr berücksichtigen darf?

Prof. Dr. Andreas Glaser: Genau, in diese Richtung könnte man das so verstehen. Die gesamtkonzeptionellen Sachen müsste man weniger miteinbeziehen. Das würde mehr auf die Gefahren abwehren wie Lärmreduktion etc. und man nur an Stellen, die wirklich gefährlich sind, eine Verkehrsanordnung macht und auf anderen Abschnitten, wo man aus planerischen Gründen sagen würde, dass es sinnvoll wäre, das müsste man dann unterlassen. Das ist so.

Frage: Sie haben die Rosengartenstrasse mit der Steigstrasse verglichen. Für mich ist die Steigstrasse im kleinen Rahmen mit der Rosengartenstrasse vergleichbar. Eine sehr hohe Frequenz und eine Verbindungsstrecke bzw. eine Durchgangsstrasse. Das würde also bedeuten, wenn man die gleichen Massstäbe anwendet wie in Zürich, dass eine höhere Instanz sagen würde, dass das nicht möglich wäre, so wie in Zürich die Polizei und dann würde es der Kanton verbieten?

Prof. Dr. Andreas Glaser: Im Kanton Schaffhausen braucht es keine Bewilligung der Kantonspolizei, es heisst im Einvernehmen mit dem Kanton. Das Hauptproblem bei der Steigstrasse wäre der eigene Artikel, den Sie dann haben. Wie ich in den Medienmitteilungen gelesen habe, liegt noch gar kein Gutachten vor. Es wäre spannend zu sehen, denn das könnte ein erster Anwendungsfall werden, wo es darauf ankäme, ob die Initiative greifen würde oder nicht. Ich kann das aber zu wenig abschätzen, aber diese Erwägungen wird man sicher anstellen. Vom kantonalen Recht her hat man diesbezüglich mehr Freiheiten, denn im Kanton Zürich ist es wirklich so, dass es der Kanton bei Kantonsstrassen bewilligen muss und dann spielt sein Ermessen. Bei Ihnen wäre es kanalisiert auf die Gemeindeebene.

Frage: Ich habe eine Frage zum Ermessensspielraum und zu den Normen der Fachgutachten. Dadurch, dass der Ermessensspielraum etwas reduziert würde, hat das Fachgutachten einen höheren Stellenwert, das mehr oder weniger bereits entscheidet. Gibt es bei diesen Fachgutachten nationale Normen, insbesondere bezüglich Lärmmessungen?

Prof. Dr. Andreas Glaser: Wenn die Lärmmessungen in einen relevanten Bereich kommen und die Lärmgrenzwerte überschritten werden, dann wird das Gutachten noch mehr an Bedeutung gewinnen als heute. Heute ist es ein Baustein für die Begründung des Stadtrats, warum er Tempo 30 anordnen möchte. Denn, wenn diese Lärmwerte überschritten sind, kann man grundsätzlich davon ausgehen, dass etwas unternommen werden muss und dann kommt es darauf an, ob diese Erhebungen zuverlässig sind und richtiggemacht wurden. Dazu gibt es Vorgaben, aber es ist natürlich nicht auszuschliessen, dass der Streit vermehrt nicht um die Abwägung geht, sondern um die Zuverlässigkeit der Gutachten.

Frage: Noch zur Klärung, es wird nicht gemessen. Das ist ein Modell vom Bund, das alle anwenden, wenn es um den Lärm geht. Die Lärmmodellierung ist standardisiert und wurde vom Bund neu angepasst. Das ist die eine Grundlage. Auf den Modellrechnungen stellt sich dann die Frage zu den Massnahmen und welche verhältnismässig und notwendig sind. Das zeigt dann das Gutachten auf.

Frage: Im Süddeutschen Raum wird in der Nacht in einigen Städten das Tempo reduziert. Wäre es eine Möglichkeit, dass man bei der Steigstrasse das Tempo nur in der Nacht auf Tempo 30 reduziert und am Tag wäre Tempo 50?

Prof. Dr. Andreas Glaser: Diese Möglichkeit ist vorgesehen und z.B. in Lausanne ist flächendeckend in der Nacht Tempo 30 angeordnet. Auch in der Stadt Zürich gibt es das auf einigen Strassen. Diese Möglichkeit ist natürlich sehr gut gegeben und das wäre eine verhältnismässige Massnahme, denn die Grenzwerte in der Nacht sind tiefer als tagsüber.

Prof. Dr. Andreas Glaser: Ich werde bis Ende nächster Woche eine Notiz zu den Zuständigkeiten erstellen und Ihnen per Mail zustellen.

Hermann Schlatter (SVP) bedankt sich herzlich bei Prof. Dr. Andreas Glaser für die Teilnahme und die Beantwortung aller Fragen.

Für das Protokoll:

Die Ratssekretärin

Sandra Ehrat

Schaffhausen, 1. Dezember 2023 saneh