

An den
Grossen Stadtrat
8200 Schaffhausen

STADTRAT

Stadthaus
Postfach 1000
8200 Schaffhausen
T + 41 52 632 51 11
www.stadt-schaffhausen.ch

Vorlage des Stadtrats vom 16. Juni 2026

Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Nein zu Tempo 30 auf Hauptstrassen»

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet dem Grossen Stadtrat wie beauftragt den Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Nein zu Tempo 30 auf Hauptstrassen». Dieser nimmt das Anliegen auf, den Wortlaut der «klar definierte Ausnahmen» zu präzisieren.

1. Zusammenfassung

Die Volksinitiative «Nein zu Tempo 30 auf Hauptstrassen» verlangt, dass auf verkehrsorientierten Strassen in der Stadt Schaffhausen grundsätzlich weiterhin Tempo 50 gilt, mit «klar definierten Ausnahmen». Der Grosse Stadtrat beauftragte den Stadtrat mit der Ausarbeitung eines Gegenvorschlags, der diese «*klar definierten Ausnahmen*» rechtlich präzisiert.

Ausgangslage

Temporeduktionen werden in vielen Städten und auch in Schaffhausen seit Jahren intensiv diskutiert. So fordern einerseits verschiedene Petitionen und Vorstösse Tempo 30 auf bestimmten Strassenabschnitten, vor allem aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes. Andererseits wird mit der vorliegenden Initiative eine restriktive Handhabung von Temporeduktionen gefordert. Der Handlungsspielraum der Stadt ist durch übergeordnetes Recht vorgegeben. Seit dem 1. Mai 2026 ist der Kanton Schaffhausen für Verkehrsanordnungen auf städtischen Kantonsstrassen zuständig.

Grundsätzlich gilt auf verkehrsorientierten Strassen innerorts Tempo 50. Abweichungen sind gemäss Bundesrecht nur unter bestimmten Voraussetzungen zulässig, etwa bei Sicherheitsdefiziten, zum Schutz vulnerabler Verkehrsteilnehmender, zur Verbesserung des Verkehrsflusses oder zur Reduktion übermässiger Umweltbelastungen. Gleichzeitig besteht eine gesetzliche Pflicht zur Lärmsanierung dort, wo Grenzwerte überschritten werden.

Ziele und Vorgehen

Die Stadt Schaffhausen verfolgt eine langfristige, strategisch breit abgestützte Gesamtentwicklung von Siedlung und Verkehr. Grundlage bilden insbesondere der Richtplan Siedlung und das Gesamtverkehrskonzept. Dieses zeigt auf, wie das Verkehrssystem auch mit dem prognostizierten Wachstum leistungsfähig bleiben kann. Dabei liegt der Fokus auf Sicherheit, Lärmschutz und Effizienz.

Die Verkehrsinfrastruktur soll die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden gleichermassen berücksichtigen. Temporeduktionen sollen gemäss Tempokonzept des Stadtrats auf verkehrsorientierten Strassen nur dann angeordnet werden, wenn Risiken für die Sicherheit oder Gesundheit anderweitig nicht behoben werden können. Handlungsbedarf zeigt sich insbesondere hinsichtlich eines sicheren Velonetzes sowie des Lärmschutzes. Der aktualisierte Lärmbelastungskataster zeigt, dass die gesetzlichen Grenzwerte an vielen Haupt- und Verbindungsstrassen der Stadt Schaffhausen sowohl tagsüber als auch nachts überschritten werden. Daraus ergibt sich ein anhaltender Sanierungsauftrag, der auch Temporeduktionen umfassen kann, sofern die Überschreitungen des Lärmgrenzwertes nicht anderweitig behoben werden können.

Der Stadtrat beurteilt Temporeduktionen jeweils einzelfallbezogen gestützt auf die bundesrechtlichen Vorgaben und Fachgutachten, welche vom kantonalen Tiefbauamt im Auftrag der Stadt vergeben werden. Diese beurteilen, ob eine Temporeduktion notwendig, zweckmässig und verhältnismässig ist. Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen wird

nur angeordnet, wenn andere Massnahmen nicht ausreichen, um die Bevölkerung vor übermässigem Lärm zu schützen oder Sicherheitsdefizite zu beheben.

Gegenvorschlag

Der Gegenvorschlag übernimmt das Grundanliegen der Initiative (Tempo 50 als Regelfall), präzisiert jedoch die Ausnahmen im Einklang mit Bundesrecht. Neu soll ausdrücklich festgehalten werden, dass Temporeduktionen im Einzelfall erfolgen, wenn die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind, insbesondere aus Gründen der Sicherheit, des gesetzlich geregelten Lärmschutzes oder aufgrund der Umweltschutzgesetzgebung.

Gestützt auf den Auftrag des Grossen Stadtrats sollen die Ausnahmen - immer unter der Voraussetzung, dass die erwähnten gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind - wie folgt konkretisiert werden:

- im Umfeld von Schulhäusern, Kindergärten sowie Alters- und Pflegeinstitutionen
- gemäss Anliegen einer Mehrheit der Anwohnerschaft
- zur Vermeidung häufiger Tempowechsel
- im Zusammenhang mit flankierenden Massnahmen zu übergeordneten Strassenbauprojekten.

Damit wird für die Stimmbevölkerung transparent gemacht, welche klar umschriebenen Bedingungen berücksichtigt werden, wenn die Herabsetzung der Geschwindigkeit gemäss Bundesrecht sowohl zulässig als auch notwendig ist und ein Ermessensspielraum besteht.

Würdigung

Der Stadtrat spricht sich gegen die Initiative aus, da sie den Schutz der Bevölkerung unzureichend berücksichtigt. Es gibt zwingende Gründe, auch auf verkehrsorientierten Strassen Tempo 30 anzuordnen, etwa wenn Anwohnende von übermässigem Lärm betroffen sind oder wenn Verkehrsteilnehmende (insbesondere Fussgängerinnen und Fussgänger oder Velofahrende) stark gefährdet sind. Die Formulierung der Initiative könnte nicht erfüllbare Erwartungen wecken.

Der Gegenvorschlag nimmt das Anliegen der Initianten auf und schafft mehr Transparenz und Rechtssicherheit, ohne den gesetzlich vorgeschriebenen Handlungsspielraum unzulässig einzuschränken. Gleichzeitig verhindert er allfällige Missverständnisse, die aus der offenen Formulierung der Initiative entstehen könnten.

Der Stadtrat empfiehlt, den Gegenvorschlag anzunehmen und die Initiative abzulehnen. Der Gegenvorschlag ist ein ausgewogener Ansatz, der sowohl den Anliegen der Initiative als auch den rechtlichen Vorgaben und den Zielen einer sicheren, effizienten und gesundheitsverträglichen Mobilität gerecht wird.

Inhalt

1.	Zusammenfassung	2
2.	Ausgangslage	5
2.1	Volksinitiative	5
2.2	Beratungen im Grossen Stadtrat.....	5
2.3	Politische Vorstösse.....	5
2.4	Rechtliche Grundlagen	6
2.4.1	Bundesrecht.....	6
2.4.2	Kantonales Recht.....	7
2.5	Strategische Leitlinien der Stadt Schaffhausen	7
2.6	Auswirkungen von Tempo 30	8
2.6.1	Strassenlärm.....	8
2.6.2	Verkehrssicherheit	9
2.6.3	Verkehrsfluss und öffentlicher Verkehr	10
2.6.4	Weitere Auswirkungen	11
2.7	Lärmbelastungskataster.....	12
2.7.1	Ermittlung, Beurteilung und Kontrolle der Lärmimmissionen von Strassen	12
2.7.2	Sanierungshorizont.....	12
2.7.3	Überarbeitung Lärmbelastungskataster der Stadt SH	12
2.8	Temporegime auf den Strassen der Stadt Schaffhausen	13
2.8.1	Ziele und Grundlagen des Tempokonzepts verkehrsorientierte Strassen	13
2.8.2	Grundsätze	14
3.	Gegenvorschlag.....	15
3.1	Grundlagen und Anforderungen an den Gegenvorschlag	15
3.2	Ziele und Formulierung des Gegenvorschlags	16
3.3	Erläuterung des Gegenvorschlags.....	17
4.	Würdigung.....	18

2. Ausgangslage

2.1 Volksinitiative

Am 9. Juli 2022 reichte die FDP die Volksinitiative «Nein zu Tempo 30 auf Hauptstrassen» ein, welche die Ergänzung der Stadtverfassung wie folgt verlangt:

Art. 2a^{bis} (neu): Die verkehrsorientierten Strassen in der Stadt Schaffhausen sind, von klar definierten Ausnahmen abgesehen, mit einem Tempolimit von nicht weniger als 50 km/h belegt.

Die Initiantinnen und Initianten wollen erreichen, dass die verkehrsorientierten Strassen in Schaffhausen weiterhin mit Tempo 50 befahren werden können. Tempo 30 könne in Wohngebieten und auch auf siedlungsorientierten Strassen sinnvoll sein, doch müsse unbedingt darauf geachtet werden, dass die Hierarchie des Strassennetzes eingehalten werde.

Eine generelle Tempobeschränkung auf 30 km/h forciere den Schleichverkehr durch die Quartiere, inklusive negativer Auswirkungen für Anwohnerinnen und Anwohner. Die Effizienz der Notdienstorganisationen (Blaulicht) werde beeinträchtigt und die Lieferdienste für lokale Geschäfte benachteiligt. Zudem würde der öffentliche Verkehr verteuert, da mehr Busse und mehr Personal notwendig würden - so die Initianten.

2.2 Beratungen im Grossen Stadtrat

In der Vorlage vom 17. Januar 2023 hat der Stadtrat gestützt auf die rechtlichen und strategischen Grundlagen beantragt, die Initiative ohne Gegenvorschlag mit der Empfehlung auf Ablehnung der Volksabstimmung zu unterbreiten. Der Stadtrat ist in seiner Beurteilung der Initiative davon ausgegangen, dass die «klar definierten Ausnahmen» den im Bundesrecht definierten Ausnahmen entsprechen.

Die Spezialkommission hat bei der Beratung der Vorlage ein Rechtsgutachten eingeholt. Dieses kam zum Schluss, dass der Stadtrat bei der Anordnung von Tempo 30 grundsätzlich über einen erheblichen Ermessensspielraum verfüge. In der Folge hat der Grosse Stadtrat an der Sitzung vom 20. Februar 2024 die Rückweisung der Vorlage beschlossen. Die gemäss Auftrag überarbeitete Fassung der Vorlage wurde dem Grossen Stadtrat am 2. April 2024 unterbreitet. Insbesondere wurde ein Abschnitt zur Definition der «klar definierten Ausnahmen» ergänzt.

Gestützt auf weitere gutachterliche Abklärungen und ausführliche Diskussionen in der Spezialkommission hat der Grosse Stadtrat am 10. Dezember 2024 beschlossen, der Volksinitiative einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen und den Stadtrat mit der Ausarbeitung einer entsprechenden Vorlage beauftragt.

2.3 Politische Vorstösse

Die Diskussion über Temporeduktionen sowie über die Einrichtung von Begegnungszonen im Stadtgebiet wurde in den vergangenen Jahren wiederholt durch politische Vorstösse sowie durch Anliegen aus der Bevölkerung angestossen. Neben parlamentarischen Vorstössen gingen

beim Stadtrat auch verschiedene Petitionen ein, mit denen Temporeduktionen auf einzelnen Strassenabschnitten oder in Quartieren verlangt wurden.

Die Einführung von Tempo 30 auf verschiedenen Strassen im Stadtgebiet wurde mit der Petition «Tempo 30 auf ausgewählten Strassenabschnitten» gefordert, die von 904 Personen unterzeichnet und von Pro Velo Schaffhausen am 29. November 2021 beim Stadtrat eingereicht wurde. Der Stadtrat nahm dazu am 21. Juni 2022 Stellung und hielt fest, dass Temporeduktionen gestützt auf die bundesrechtlichen Grundlagen und auf verkehrsplanerische Abklärungen jeweils im Einzelfall geprüft werden.

Zudem wurden auch mehrere quartierbezogene Petitionen eingereicht, welche Temporeduktionen auf einzelnen Strassenabschnitten verlangten. Dazu gehören insbesondere die Petition «Tempo 30 auf der Stimmerstrasse» vom 1. Dezember 2022, die Petition «Tempo 30 auf der Steigstrasse», zu welcher der Stadtrat im Jahr 2023 Stellung nahm, sowie die Petition «Tempo 30 auf der Grubenstrasse» vom 13. August 2025, welche von 337 Anwohnerinnen und Anwohnern unterzeichnet wurde.

2.4 Rechtliche Grundlagen

Für detailliertere Ausführungen zu den rechtlichen Grundlagen wird auf die Vorlage des Stadtrats vom 2. April 2024 verwiesen (Kapitel 2.2). Die zentralen Aspekte sowie die aktuellen Entscheide auf kantonaler Ebene werden nachfolgend zusammengefasst.

2.4.1 Bundesrecht

Die Höchstgeschwindigkeiten für Motorfahrzeuge auf allen Strassen in der Schweiz sowie mögliche Ausnahmen werden vom Bund festgelegt. Innerorts liegt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h.

Die *Voraussetzungen für Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten* werden in der eidgenössischen Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21) geregelt. Generell können nach Art. 108 Abs. 2 SSV abweichende Geschwindigkeiten auf verkehrsorientierten Strassen angeordnet werden, wenn

- eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a),
- bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (lit. b),
- auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsfluss verbessert werden kann (lit. c) oder
- dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren (lit. d).

In der Praxis sind insbesondere *Sicherheitsdefizite* sowie *Überschreitungen der Lärmgrenzwerte*, die nicht anders behoben werden können, ausschlaggebend für Temporeduktionen.

Der *Schutz der Bevölkerung vor übermässigem Lärm* ist im Bundesgesetz über den Umweltschutz festgehalten. Kantone und Gemeinden sind verpflichtet, die Aussenlärmsituation von Strassen zu ermitteln und diese in Lärmbelastungskatastern festzuhalten. Werden Lärmgrenzwerte überschritten, löst dies eine Sanierungspflicht aus.

2.4.2 *Kantonales Recht*

Die Zuständigkeit für Verkehrsanordnungen wird in der kantonalen Strassenverkehrsverordnung geregelt (SHR 741.011).

Das Baudepartement verfügt Verkehrsanordnungen auf Kantonsstrassen (Art. 5a), auf Gemeindestrassen sind die Gemeinden zuständig (Art. 5b). Bis zum 30. April 2026 lag die Kompetenz für Verkehrsanordnungen auf Kantonsstrassen ebenfalls bei der Stadt, im Einvernehmen mit dem Baudepartement. Mit der per 1. Mai 2026 umgesetzten Änderung ist der Kanton neu auch für Verkehrsanordnungen auf Kantonsstrassen im Eigentum der Stadt Schaffhausen zuständig.

2.5 *Strategische Leitlinien der Stadt Schaffhausen*

Die Stadt Schaffhausen verfolgt eine langfristige, strategisch abgestützte Gesamtentwicklung von Siedlung und Verkehr. Grundlage bilden insbesondere der Richtplan Siedlung, das Gesamtverkehrskonzept (GVK) 2020 (vom Stadtrat am 9. März 2021 beschlossen; Planungshorizont 2040) sowie die geltenden bundesrechtlichen Vorgaben.

Mit der Siedlungsentwicklung nach innen und dem steigenden Verkehrsaufkommen stehen die Anforderungen für verschiedene Nutzende vermehrt in einem Spannungsfeld: Die Bedeutung des Lärmschutzes für die Anwohnerinnen und Anwohner nimmt zu und der begrenzte Strassenraum soll allen Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung stehen.

Damit das städtische Verkehrssystem auch zukünftig funktionsfähig ist und den vielfältigen Ansprüchen genügen kann, sollen die Bedingungen für flächeneffiziente Verkehrsmittel optimiert und Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln reduziert werden, je nach Situation durch Entflechtung der Verkehrsteilnehmenden oder Temporeduktion. Handlungsbedarf besteht insbesondere hinsichtlich des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit.

Übergeordnetes Ziel bleibt eine sichere, effiziente und gesundheitsverträgliche Mobilität, die den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden gerecht wird und die Lebensqualität stärkt.

Gestützt auf die rechtlichen Grundlagen und die Gesamtsicht zur Entwicklung von Siedlung und Verkehr ergeben sich die folgenden *leitenden Grundsätze*:

- **Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden:** Die Stadt priorisiert die Verkehrssicherheit – insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger, Kinder, ältere Menschen sowie den Veloverkehr.
- **Lärmschutz und Gesundheitsvorsorge:** Die Stadt ist verpflichtet, die Bevölkerung vor übermässigem Strassenlärm zu schützen. Der Lärmbelastungskataster zeigt entsprechenden Handlungsbedarf;

Tempo 30 ist oft ein wichtiges Instrument dort, wo lärmarme Beläge allein nicht genügen oder ihre Wirkung nicht dauerhaft ausreicht.

- **Effizientes, leistungsfähiges und urban verträgliches Verkehrssystem:** Die prognostizierte Zunahme des Binnenverkehrs gemäss kantonalem Verkehrsmodell wird ohne entsprechende Massnahmen das städtische Verkehrssystem beeinträchtigen. Das Wachstum soll deshalb möglichst mit flächeneffizienten Verkehrsmitteln bewältigt werden. Die Stadt stärkt diese u.a. durch die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs sowie durch sichere und attraktive Velo- und Fusswegnetze.

2.6 Auswirkungen von Tempo 30

Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen ist in vielen Städten ein kontrovers diskutiertes Thema. Für eine sachliche und nachvollziehbare Beurteilung werden nachfolgend zentrale Erkenntnisse aus fachlichen Grundlagen sowie aus Erfahrungen in Schweizer Städten zusammengefasst. Die Darstellung dient dazu, die wesentlichen Wirkungszusammenhänge nachvollziehbar zu machen, ohne eine Einzelfallprüfung vorwegzunehmen.

Als Grundlage für eine faktenbasierte Diskussion hat der Kanton Luzern die Wirkung von Tempo 30 in Faktenblättern beschrieben. Diese basieren auf wissenschaftlichen Grundlagen, Simulationen und Interviews.¹ Zentrale Erkenntnisse werden hier zusammengefasst.

2.6.1 Strassenlärm

Die Geschwindigkeit hat einen wesentlichen Einfluss auf den Strassenlärm. Mit zunehmender Geschwindigkeit nimmt insbesondere das Rollgeräusch der Fahrzeuge zu. Eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit führt deshalb in der Regel zu einer spürbaren Minderung der Lärmbelastung, insbesondere bei gleichmässigem Verkehrsfluss.

Eine Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 führt typischerweise zu einer Abnahme des Strassenlärms von rund 2 bis 4 dB. Der Effekt ist insbesondere in urbanen Gebieten sowie während der Nacht relevant, da Lärmspitzen reduziert werden und weniger stark als störend wahrgenommen werden.

Die Lärmschutzverordnung legt unterschiedliche Schwellenwerte fest mit unterschiedlichen rechtlichen Bedeutungen und Konsequenzen.

- Der *Immissionsgrenzwert (IGW)* gibt an, bis zu welchem Lärmpegel die Bevölkerung langfristig ohne erhebliche Störung oder Gesundheitsgefährdung belastet werden darf. Er ist der zentrale Zielwert im Lärmschutz. Eine Lärmbelastung über dem IGW ist aus gesundheitlicher Sicht problematisch und kann die Bevölkerung langfristig schädigen.
- Der *Alarmwert* liegt deutlich höher und bezeichnet eine stark störende bzw. gesundheitsschädliche Belastung. Es handelt sich um eine kritische Schwelle, bei der dringend gehandelt werden muss.

¹ <https://mobilitaet.lu.ch/Tempo30/Wirkungen>

Bei einer Überschreitung des IGW besteht grundsätzlich eine *Sanierungspflicht* für die betroffene Strasse. Die zuständige Behörde muss ein Sanierungsprojekt ausarbeiten. Darin sind Massnahmen aufzuzeigen, wie die Grenzwerte bei den betroffenen Gebäuden eingehalten werden können. Dabei sind alle notwendigen und technisch möglichen Massnahmen zu prüfen, insbesondere:

- a) raumordnungs- und verkehrspolitische Massnahmen;
- b) raum- und verkehrsplanerische Massnahmen;
- c) Massnahmen zur Lärmreduktion an der Quelle;
- d) Massnahmen im Ausbreitungsbereich;
- e) Massnahmen an bestehenden Gebäuden.

Zentral ist dabei ein grundlegendes Prinzip des Lärmschutzrechts: Massnahmen an der Quelle sind vorrangig. Das bedeutet, dass Eingriffe wie Temporeduktionen oder lärmarme Beläge ausdrücklich gegenüber nachgelagerten Massnahmen zu bevorzugen sind. Sie sind in der Regel wirksamer, verursachergerecht und nachhaltig.

Erst wenn der IGW trotz Ausschöpfung aller zumutbaren Massnahmen nicht eingehalten werden kann oder deren Umsetzung unverhältnismässig wäre, kann die Vollzugsbehörde gestützt auf Art. 14 LSV Erleichterungen gewähren. Diese sind an strenge Voraussetzungen gebunden: Sämtliche zumutbaren Massnahmen müssen umgesetzt sein und die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sind anzuhören. Erleichterungen sind im Einzelfall orts- und gebäudespezifisch zu begründen und umfassend zu dokumentieren.

Die Erleichterungen haben zur Folge, dass die Lärmschutzmassnahmen nicht an der Quelle (aktive Schallschutzmassnahmen), wo sie effektiv wären, sondern beim Empfänger (passive Schallschutzmassnahmen wie der Einbau von Schallschutzfenstern ab Erreichen des Alarmwerts) getroffen werden müssen.

Da die massgebenden Grenzwerte nicht eingehalten werden, erlischt trotz gewährter Erleichterungen die Sanierungspflicht nicht. Der gesetzliche Auftrag zur Lärminderung - insbesondere an der Quelle - bleibt bestehen.

2.6.2 *Verkehrssicherheit*

Ein tieferes Geschwindigkeitsniveau wirkt sich nachweislich positiv auf die Verkehrssicherheit aus. Sowohl die Wahrscheinlichkeit von Unfällen als auch die Schwere der Unfallfolgen nehmen mit sinkender Geschwindigkeit ab. Mit zunehmender Geschwindigkeit verkürzen sich die Reaktionszeiten und verlängern sich die Anhaltewege, während die Unfallfolgen überproportional zunehmen.

Der Anhalteweg bei Tempo 30 halbiert sich gegenüber Tempo 50. Auch die Wahrscheinlichkeit tödlicher Verletzungen bei einer Kollision mit Fussgängerinnen und Fussgängern sinkt deutlich (von rund 30 % bei Tempo 50 auf unter 10 % bei Tempo 30).

Besondere Vorteile ergeben sich für den Fuss- und Veloverkehr sowie für besonders schutzbedürftige Gruppen wie Kinder und ältere Menschen. Niedrigere Geschwindigkeiten verbessern die Möglichkeiten zur sicheren Querung von Strassen und erhöhen das subjektive Sicherheitsgefühl im Strassenraum.

2.6.3 Verkehrsfluss und öffentlicher Verkehr

Die Leistungsfähigkeit von verkehrsorientierten Strassen innerorts wird primär durch die Ausgestaltung von Knotenpunkten (Kreuzungen) sowie das Verkehrsaufkommen bestimmt. Der Einfluss der signalisierten Höchstgeschwindigkeit ist demgegenüber in der Regel gering.

Eine Reduktion der Geschwindigkeit kann in gewissen Situationen zu einem gleichmässigeren Verkehrsablauf beitragen. Bei Stau und dichtem Verkehr kann mit Tempo 30 ein besserer Verkehrsfluss erreicht werden.

Gleichzeitig können sich – insbesondere auf längeren Abschnitten – auch Fahrzeitverlängerungen ergeben. Bei einer Reduktion von 50 km/h auf 30 km/h nimmt die theoretische Reisezeit um 5 Sekunden pro 100 Meter zu. In der Praxis sind es jedoch rund 2 Sekunden pro 100 Meter, da zu den Hauptverkehrszeiten meist sowieso nicht 50 km/h gefahren werden kann.² Die Zeitverluste sind stark vom Verkehrsaufkommen abhängig und Untersuchungen aus Luzern zeigen, dass sich die Reisezeiten je nach Situation moderat erhöhen (typischerweise um rund 2 bis 6 % zu Stosszeiten).

Für den öffentlichen Verkehr ist die Situation besonders relevant, da die Fahrpläne in der Regel eng abgestimmt sind und nur geringe zeitliche Reserven bestehen. Bereits kleine Fahrzeitverlängerungen können dazu führen, dass zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden müssen. Aufgrund der engen Taktung können auch geringfügige Verzögerungen dazu führen, dass ein zusätzlicher Fahrzeugumlauf erforderlich wird, was überproportionale betriebliche Mehrkosten nach sich zieht.

Die konkreten Auswirkungen sind stark abhängig von den jeweiligen betrieblichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen, insbesondere von Linienführung, Haltestellenabständen und Verkehrssteuerung. Die Verkehrsbetriebe Schaffhausen vbsh haben in der Stellungnahme zur Petition «Einführung von Tempo 30 auf einigen Strassen»³ einerseits festgehalten, dass Fahrzeitverlängerungen den öffentlichen Verkehr nicht attraktiver machen und dem Ziel der vbsh widersprechen, mehr Fahrgäste zu erreichen und den Modalsplit zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu verbessern. Andererseits ist im Bericht auch festgehalten, dass die Auswirkungen von Tempo 30 auf die Fahrzeiten je nach Strassenabschnitt gering sind. So weisen die vbsh z.B. auf der Steigstrasse tagsüber und auf der Bachstrasse einen Verlust von weniger als 5 Sekunden aus.

² Vgl. «Tempo 30 auf Hauptachsen: ein Faktencheck» https://skm-cvm.ch/de/Info/Positionen/Tempo_30

³ Vgl. Petition «Einführung von Tempo 30 auf einigen Strassen» www.stadt-schaffhausen.ch/newsarchiv/1637038

In der Praxis zeigen Untersuchungen, dass Fahrzeitverlängerungen häufig durch betriebliche oder infrastrukturelle Massnahmen kompensiert werden können und in einzelnen Fällen keine relevanten Auswirkungen auftreten, da die Fahrzeiten in erster Linie von den Ein- und Aussteigezeiten sowie von Wartezeiten bei Kreuzungen und somit vom Verkehrsaufkommen abhängig sind.

Bei der Einführung von Tempo 30 auf Strassen mit Buslinien ist eine sorgfältige Abstimmung erforderlich. Mögliche Kompensationsmassnahmen sind insbesondere die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs an Lichtsignalanlagen oder punktuelle infrastrukturelle Anpassungen.

2.6.4 Weitere Auswirkungen

Neben den genannten Hauptwirkungen sind im Rahmen einer Gesamtbetrachtung weitere Aspekte zu berücksichtigen:

Volkswirtschaftliche Effekte

Temporeduktionen können zu einem volkswirtschaftlichen Nutzen beitragen, insbesondere durch geringere Unfallkosten, reduzierte Gesundheitsbelastungen und eine höhere Wohn- und Aufenthaltsqualität. Dem stehen mögliche Kosten durch längere Fahrzeiten und betriebliche Anpassungen gegenüber. Die volkswirtschaftliche Beurteilung erfolgt jeweils im Rahmen einer Gesamtbetrachtung, bei der kurz- und langfristige Effekte gegeneinander abzuwägen sind.

Aufwertung des Strassenraums

Niedrigere Geschwindigkeiten können die Nutzbarkeit des Strassenraums verbessern und Voraussetzungen für eine attraktivere Gestaltung und stärkere Mehrfachnutzung des öffentlichen Raums schaffen. Dies ist insbesondere für attraktive Fusswege von Bedeutung.

Luftqualität

Tempo 30 hat nur einen begrenzten direkten Einfluss auf Luftschadstoffe, kann jedoch indirekt zu Verbesserungen beitragen, indem es den Fuss- und Veloverkehr begünstigt und einen gleichmässigeren Verkehrsfluss unterstützt.

Einsatzorganisationen (Polizei, Feuerwehr, Sanität)

Bei dringlichen Dienstfahrten dürfen Blaulichtfahrzeuge das Tempolimit überschreiten. Das Strassenverkehrsgesetz wurde 2023 dahingehend geändert, dass die für den Einsatz angemessene Geschwindigkeit relevant ist für die zulässige Fahrgeschwindigkeit von Notfallfahrzeugen und nicht mehr die Differenz zur signalisierten Höchstgeschwindigkeit. Entscheidend für das Vorwärtkommen ist primär die Verkehrsdichte.

Verlagerungseffekte

Untersuchungen zeigen, dass bei begrenzten Tempo-30-Abschnitten auf verkehrsorientierten Strassen in der Regel kein nennenswerter Ausweichverkehr in angrenzende Quartiere entsteht. So wird in einem Forschungsbericht des ASTRA festgehalten, dass «kein dokumentierter Fall bekannt ist, bei welchem aufgrund einer Reduktion auf Tempo 30 auf einer Hauptverkehrsstrasse unerwünschter Ausweichverkehr in die

Quartiere aufgetreten ist». Mögliche Auswirkungen sind jedoch im Einzelfall zu prüfen.

Vergleich zu Infrastrukturmassnahmen

Alternativen zu Temporeduktionen – insbesondere bauliche Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit – können wirksam sein, sind jedoch häufig mit höheren Investitions- und Unterhaltskosten verbunden. In der Praxis erfolgt daher eine kombinierte Beurteilung verschiedener Massnahmen.

2.7 Lärmbelastungskataster

2.7.1 Ermittlung, Beurteilung und Kontrolle der Lärmimmissionen von Strassen

Kantone und Gemeinden sind verpflichtet, die Lärmsituation entlang von Strassen systematisch zu erfassen und in einem Lärmbelastungskataster darzustellen. Diese Kataster müssen regelmässig überprüft und aktualisiert werden. Die Beurteilungspegel ergeben sich aus Faktoren wie Verkehrsmenge und -zusammensetzung, signalisierten Geschwindigkeiten, topografischen Verhältnissen sowie der Distanz zur Lärmquelle. Dabei wird zwischen einem Tageswert (06 bis 22 Uhr) und einem Nachtwert (22 bis 06 Uhr) unterschieden. Die Lärmpegel werden berechnet - als gemittelte Werte - und nicht durch Messungen erhoben.

Die relevanten Belastungsgrenzwerte für Strassenverkehrslärm sind in Anhang 3 der Lärmschutzverordnung (LSV) festgelegt. Die zugehörigen Lärm-Empfindlichkeitsstufen werden in den Bauordnungen der Gemeinden den jeweiligen Nutzungszonen zugeordnet.

Werden die massgebenden Immissionsgrenzwerte (IGW) überschritten, muss die zuständige Behörde ein Sanierungsprojekt ausarbeiten, in dem Massnahmen beschrieben werden, wie die Grenzwerte bei den betroffenen Gebäuden eingehalten werden können.

2.7.2 Sanierungshorizont

Gemäss dem «Leitfaden Strassenlärm» des BAFU ist bei der Ausarbeitung eines Sanierungsprojekts die absehbare künftige Entwicklung der Emissionen zu berücksichtigen. Für die Beurteilung wird deshalb im Sinne der Vorsorge ein Prognoseszenario festgelegt, das in der Regel ab Projektstart eine Planungsperiode von 20 Jahren umfasst. Wird pauschal von einem jährlichen Verkehrswachstum von 1 % ausgegangen, entspricht dies über den Betrachtungszeitraum einer Pegelzunahme von etwa 1 dB(A).

2.7.3 Überarbeitung Lärmbelastungskataster der Stadt SH

Seit dem 1. Juli 2023 ist für die Berechnung von Lärmimmissionen das neue Bundesmodell sonROAD18 verpflichtend. Auf dieser Grundlage wurden die Lärmberechnungen aktualisiert. Sie nehmen die heutige Situation (2023) als Ausgangslage und zeigen die Prognose für das Jahr 2043 ohne zusätzliche Massnahmen - also den eigentlichen Lärmbelastungskataster.

Die Ergebnisse machen einen erheblichen Sanierungsbedarf deutlich: An nahezu allen Haupt- und Verbindungsstrassen der Stadt Schaffhausen werden die IGW sowohl tagsüber als auch nachts überschritten, wobei die Überschreitungen tagsüber meist stärker ausfallen.

Der Stadtrat hat den Lärmbelastungskataster am 11. Februar 2025 festgesetzt und gestützt auf Artikel 37 LSV sowie Anhang 1 der GeoIV im Geoportal publiziert.⁴

2.8 Temporegime auf den Strassen der Stadt Schaffhausen

Die Stadt Schaffhausen verfolgt einen differenzierten Ansatz bei der Festlegung der Höchstgeschwindigkeiten auf städtischen Strassen. Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen wurden in verschiedenen Quartieren seit vielen Jahren insbesondere in Wohnquartieren und oft auf entsprechende Begehren der Anwohnenden hin eingeführt. Dabei orientiert sich die Stadt bislang am «Modell Tempo 30/50» der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) in Bern. Dies besagt, dass innerorts auf dem Nebennetz generell 30 und auf dem Hauptnetz generell 50 gilt, wobei die signalisierte Geschwindigkeit auf dem Letzteren dem Fuss- und Veloverkehrsaufkommen anzupassen ist. Das heisst, dass auf Hauptstrassen prinzipiell auch Tempo 30 gelten kann.

Der Bund hat umfassend geregelt, wann und unter welchen Modalitäten vom Grundsatz von Tempo 50 innerorts abgewichen werden kann und muss (vgl. Kap. 2.4.1). Der Ermessensspielraum der Stadt Schaffhausen geht nicht so weit, dass sie festlegen könnte, Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen auf dem Gebiet der Stadt Schaffhausen generell anzuwenden oder generell auszuschliessen.

In der Rechtsanwendung bestehen Konstellationen, in denen bei Erfüllung der gesetzlichen Tatbestände ein Ermessensspielraum der Behörde besteht. Letztlich hat immer eine Einzelfallabwägung zu erfolgen. Als Grundlage für diese Beurteilungen hat der Stadtrat das «Tempokonzept verkehrsorientierte Strassen» verabschiedet.

2.8.1 Ziele und Grundlagen des Tempokonzepts verkehrsorientierte Strassen

Das Tempokonzept folgt den Grundsätzen, die sich an den Bundesvorgaben zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten orientieren (gemäss Art. 108 Signalisationsverordnung).

Basierend auf den übergeordneten gesetzlichen und strategischen Rahmenbedingungen wird im Tempokonzept der Umgang mit Geschwindigkeiten auf dem städtischen Strassennetz festgehalten. Dabei soll der Verkehrssicherheit – insbesondere auch auf Schulwegen – sowie dem Lärmschutz Rechnung getragen werden. Gleichzeitig soll der öffentliche Verkehr nicht wesentlich an Attraktivität verlieren.

Für die Ausarbeitung des Tempokonzepts wurden die folgenden Grundlagen berücksichtigt:

- Lärmbelastungskataster

⁴ <https://map.geo.sh.ch>, Themen «Lärmbeurteilungspunkt Tag» und «Lärmbeurteilungspunkt Nacht»

- Schwachstellenplan Velonetz
- Lage von öffentlichen Schulen und Kindergärten
- ÖV-Linien
- Bestehende Tempo 30-Strecken und Zonen

2.8.2 Grundsätze

Das Tempokonzept folgt den Grundsätzen, die sich an den Bundesvorgaben zur Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten orientieren (gemäss Art. 108 Signalisationsverordnung):

- Gestützt auf die übergeordneten gesetzlichen Vorgaben wird durch ein *Gutachten* abgeklärt, ob eine Temporeduktion notwendig, zweckmässig und verhältnismässig ist.
- Übermässige Umweltbelastung vermindern: Bei Strassenabschnitten, die aufgrund der hohen Lärmbelastung als sanierungsbedürftig gelten, soll *immer zuerst ein lärmarter Belag* geprüft werden. Kann die Lärmbelastung mit einem solchen Belag unter die Immissionsgrenzwerte gesenkt werden, ist aus Sicht Lärmschutz keine Temporeduktion erforderlich.
- Sicherheitsdefizite beheben: Auf Strassenabschnitten mit *Sicherheitsdefiziten, die nicht mit anderen, verhältnismässigen Massnahmen behoben werden können*, ist Tempo 30 grundsätzlich zwingend.
- Besonderer Schutz für bestimmte Strassenbenützer: Insbesondere in der *Umgebung von Schulbauten* ist eine Temporeduktion zum besonderen Schutz von Kindern geeignet.
- Zur *Sicherstellung des Verkehrsflusses* sind häufige Tempowechsel zu vermeiden.
- Die *Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr* werden ermittelt und in die Gesamtabwägung einbezogen.

Zusammenfassend hält das Tempokonzept fest, dass die Einführung von Tempo 30 dort erfolgen soll, wo lärmarme Beläge keine ausreichende Wirkung erzielen oder wo Sicherheitsdefizite bestehen. Durch die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit werden sowohl die Unfallzahlen als auch die Unfallschwere deutlich verringert. Gleichzeitig wird das Sicherheitsgefühl für den Fuss- und Veloverkehr gestärkt und ein wesentlicher Beitrag zur Lärminderung geleistet, was die Wohnqualität verbessert. Der öffentliche Verkehr darf nicht beeinträchtigt werden, allfällige negative Auswirkungen sind zu untersuchen, zu monetarisieren und deren Finanzierung sicherzustellen. Um die Akzeptanz in der Bevölkerung zu erhöhen, soll Tempo 30 gebietsweise und ohne häufige Tempowechsel (Vermeidung «Flickenteppich») umgesetzt werden.

3. Gegenvorschlag

Die Volksinitiative zielt darauf ab, Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen weitgehend verbindlich festzuschreiben und den Spielraum für Temporeduktionen einzuschränken. Aus Sicht des Stadtrats berücksichtigt die Initiative den Schutz der Bevölkerung unzureichend, insbesondere in Bezug auf Sicherheit und Lärmschutz. Vor diesem Hintergrund legt der Stadtrat den vom Grossen Stadtrat geforderten Gegenvorschlag vor.

Die Initiative sieht «klar definierte Ausnahmen» vor, ohne diese näher zu umschreiben. Aus den Beratungen des Grossen Stadtrats folgt der Auftrag, diese Ausnahmen konkreter zu fassen.

3.1 Grundlagen und Anforderungen an den Gegenvorschlag

Aufgrund des übergeordneten Bundesrechts kann es sich bei den Ausnahmen nur um die in Art. 108 Abs. 2 lit. a-d SSV aufgelisteten Herabsetzungsgründe handeln. Einerseits wären weitergehende Ausnahmen nicht konform mit Bundesrecht, andererseits wäre es unzulässig, das eingeräumte Ermessen nicht anzuwenden, d.h. weniger weitreichende «Ausnahmen» als jene, welche bereits in der Signalisationsverordnung geregelt sind, festzulegen.

Die genannte Gesetzesgrundlage verlangt zwingend eine ordentliche Einzelfallprüfung. Die Gemeinde hat dabei gemäss Gutachten von Prof. Glaser einen erheblichen Ermessensspielraum, wobei allerdings sein kann, dass das Ermessen auf Null reduziert wird (insbesondere in Fällen von Art. 108 Abs. 2 lit. a und b SSV).

Um diesen Ermessensspielraum der Transparenz wegen näher zu umschreiben, soll mit dem Gegenvorschlag die neue Regelung in Art. 2a^{bis} SV konkretisiert werden.

Der Gegenvorschlag muss das von der Abstimmungsfreiheit der Stimmberechtigten umfasste Erfordernis der Einheit der Materie wahren (Art. 34 Abs. 2 BV). In materieller Hinsicht muss der Gegenvorschlag daher mit dem Zweck und Gegenstand der Initiative eng zusammenhängen und dem Stimmbürger eine echte Alternative einräumen. Mit dem Gegenvorschlag darf eine Initiative zwar sowohl formell als auch materiell verbessert werden, doch darf mit ihm keine andere Frage als mit der Initiative gestellt, sondern es dürfen lediglich andere Antworten vorgeschlagen werden.

Der Gegenvorschlag stützt sich auf den Auftrag des Grossen Stadtrats und dabei insbesondere auf die Erläuterungen des Sprechers der Spezialkommission anlässlich der Sitzung vom 17. Dezember 2024⁵:

«Mit dem Gegenvorschlag sollen insbesondere Ausführungen gemacht werden, was unter dem Begriff *von klar definierten Ausnahmen abgesehen* zu verstehen ist. Dies nicht nur für eine aussagekräftigere Gesetzgebung, sondern insbesondere auch, damit sich die Stimmbevölkerung im Abstimmungszeitpunkt eher vorstellen kann, von was hier gesprochen

⁵ Ratsprotokoll vom 17.12.2024 <https://www.stadt-schaffhausen.ch/doc/5578336>

wird. So könnte die Formulierung zum Beispiel lauten: *Klar definierte Ausnahmen können insbesondere sein: Schulhäuser, Kindergärten, Anliegen der Mehrheit von Anwohnenden, Vermeidung der Tempozerstückelung einer Strasse etc.»*

3.2 Ziele und Formulierung des Gegenvorschlags

Der nachfolgende Gegenvorschlag betrifft den Gegenstand der Initiative, indem er ebenfalls die Vorgaben für Tempo 50 regelt. Das Grundanliegen der Initiative wird beibehalten. Dabei wird ein einzelnes Element, nämlich die Ausnahmen von dieser Grundregel, herausgegriffen und durch eine rechtlich präzisere Formulierung materiell «verbessert».

Die Formulierung «von klar definierten Ausnahmen abgesehen» wird konkretisiert, was zu einer gewissen Abschwächung des Grundanliegens in der Rechtsanwendung führt, da die verbleibenden Fälle der Anordnung von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen genauer definiert werden. Eine solche rechtliche Präzisierung steht in engem sachlichem Zusammenhang zur Initiative und kann daher Gegenstand eines Gegenvorschlages bilden⁶.

Die Herausforderung besteht darin, einerseits übergeordnetes Recht weiterhin zu beachten, andererseits aber auch eine hinreichende Flexibilität mit Blick auf die zwingende Einzelfallbetrachtung zu erhalten.

Der Gegenvorschlag präzisiert unter gleichzeitiger sprachlicher Bereinigung den vom Initiativkomitee vorgeschlagenen Art. 2a^{bis} (neu) wie folgt:

¹ Auf verkehrsorientierten Strassen in der Stadt Schaffhausen gilt grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h.

² Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen wird im Einzelfall herabgesetzt, wenn dies gemäss Gesetzgebung des Bundes zulässig und nötig ist.

³ Bei der Ermessensausübung im Rahmen des Bundesrechts sind insbesondere folgende Gründe für Temporeduktionen zu berücksichtigen:

- a. Umgebungen von Schulhäusern, Kindergärten sowie Alters- und Pflegeinstitutionen;**
- b. Anliegen der Mehrheit der Anwohnerschaft;**
- c. Vermeidung häufiger Tempowechsel;**
- d. Flankierende Massnahmen im Zusammenhang mit übergeordneten Strassenbauprojekten.**

Mit diesen Ergänzungen wird dem Wunsch des Grossen Stadtrats nach Präzisierung der Formulierung des Wortlauts «klar definierter Ausnahmen» gemäss Initiativtext bestmöglich nachgekommen, unter Berücksichtigung des Bundesrechts. Die Herabsetzung der Geschwindigkeit muss sowohl zulässig als auch notwendig sein. Der Handlungsspielraum

⁶ Kurzgutachten Prof. Glaser vom 5. Juni 2024, S. 5f.

für den Stadtrat wird konkretisiert und mehr Klarheit für die Stimmbevölkerung geschaffen.

3.3 Erläuterung des Gegenvorschlags

Abs. 1

Der Initiativtext sah folgende Formulierung vor:

„Die verkehrsorientierten Strassen in der Stadt Schaffhausen sind, von klar definierten Ausnahmen abgesehen, mit einem Tempolimit von nicht weniger als 50 km/h belegt“.

Diese Formulierung wurde sprachlich bereinigt, ohne Änderung des Inhaltes. Zur Geltung kommen soll insbesondere das Hauptanliegen der Initianten, dass auf verkehrsorientierten Strassen grundsätzlich Tempo 50 gelten soll.

Abs. 2

Dieser Absatz soll zum Ausdruck bringen, dass es die Möglichkeit von Ausnahmen vom zuvor genannten Grundsatz gibt. Die Ausnahmen ergeben sich aufgrund der Anwendung übergeordneten Bundesrechts, insbesondere Art. 108 Abs. 2 und 4 der Signalisationsverordnung (SSV, SR 741.21) sowie der Umweltschutzgesetzgebung.

Abs. 3

Im letzten Absatz werden die Leitplanken für die Ermessensausübung gesetzt, indem Ausnahmemöglichkeiten gestützt auf Abs. 2 konkretisiert werden. Damit soll der vorgeschlagene, relativ offen formulierte Initiativtext im Sinne der Diskussion in der vorberatenden Fachkommission verdeutlicht werden.

- lit. a: Im Rahmen der Kommissionsarbeit unbestritten war das erhöhte Schutzbedürfnis in der Umgebung der aufgelisteten Einrichtungen bzw. deren Schutzbedürftigen.
- lit. b: Dies entspricht der heutigen Praxis bei der Einführung von Tempo-30-Zonen gemäss Beschluss des Grossen Stadtrates vom 22. August 1995 / 26. November 1996 (RSS 400.11). Bei verkehrsorientierten Strassen sollen Anliegen von Betroffenen ebenfalls ernst genommen werden, sofern ein Ermessensspielraum besteht und eine mehrheitliche Zustimmung für eine Temporeduktion vorliegt.
- lit. c: Auch die Vermeidung häufiger Tempowechsel innerhalb einer Strecke war als Argument für Tempo 30 im Rahmen der Kommissionsarbeit unbestritten. Ein häufiger Wechsel von Tempo 50 und 30 innerhalb eines bestimmten Perimeters wirkt sich negativ auf Fahrkomfort, Verkehrsablauf und Lärmwirkung aus und ist aus Sicht der Verkehrssicherheit nachteilig.
- lit. d: Bei der gewählten Formulierung wurde insbesondere an flankierende Massnahmen bei Projekten im übergeordneten Verkehrsnetz (z.B. Nationalstrassenprojekten) gedacht.

4. Würdigung

Der Stadtrat beantragt, den Stimmberechtigten den Gegenvorschlag mit der Empfehlung auf Zustimmung vorzulegen. Die Initiative empfiehlt er abzulehnen.

Grundsätzlich gelten bei der Beurteilung von Temporeduktionen die Vorgaben des übergeordneten Rechts und der Stadtrat stützt sich auf die erforderlichen fachlichen Beurteilungen zur Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit.

Der Stadtrat spricht sich gegen die Initiative aus, da sie den Schutz der Bevölkerung unzureichend berücksichtigt. Es gibt zwingende Gründe, auch auf verkehrsorientierten Strassen Tempo 30 anzuordnen, etwa wenn Anwohnende von übermässigem Lärm betroffen sind oder wenn Verkehrsteilnehmende (insbesondere Fussgängerinnen und Fussgänger oder Velofahrende) stark gefährdet sind.

Die Initiative weckt möglicherweise Erwartungen, welche nicht erfüllt werden können. Die Initianten fordern zwar nicht generell Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen, sondern sehen «klar definierte Ausnahmen» vor. Welchen Inhalt diese Ausnahmen allerdings aufweisen sollen und wer für die Definition derselben zuständig sein könnte, wird offengelassen.

Der Gegenvorschlag nimmt die Forderung der Initiative auf, eine Abweichung von der generellen Höchstgeschwindigkeit nur in klar definierten Ausnahmen zuzulassen. Im Unterschied zur Initiative werden die Ausnahmen konkretisiert. Damit wird für die Stimmbevölkerung transparent gemacht, welche Gründe für eine Temporeduktion sprechen und es werden keine falschen Erwartungen geweckt. Die Ausnahmen orientieren sich an den übergeordneten gesetzlichen Bestimmungen sowie dem Ziel einer sicheren, effizienten und gesundheitsverträglichen urbanen Mobilität.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellt Ihnen der Stadtrat die folgenden

Anträge:

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrats vom 16. Juni 2026 betreffend «Gegenvorschlag zur Volksinitiative Nein zu Tempo 30 auf Hauptstrassen».
2. Die Volksinitiative «Nein zu Tempo 30 auf Hauptstrassen» wird den Stimmberechtigten mit dem Antrag auf Ablehnung zur Abstimmung unterbreitet.

Der Initiative wird der folgende Gegenvorschlag gegenübergestellt:

Die Stadtverfassung vom 25. September 2011 (RSS 100.1) wird wie folgt geändert:

Art. 2a^{bis} (neu):

¹ Auf verkehrsorientierten Strassen in der Stadt Schaffhausen gilt grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h.

² Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf verkehrsorientierten Strassen wird im Einzelfall herabgesetzt, wenn dies gemäss Gesetzgebung des Bundes zulässig und nötig ist.

³ Bei der Ermessensausübung im Rahmen des Bundesrechts sind insbesondere folgende Gründe für Temporeduktionen zu berücksichtigen:

- a. Umgebungen von Schulhäusern, Kindergärten sowie Alters- und Pflegeinstitutionen;**
- b. Anliegen der Mehrheit der Anwohnerschaft;**
- c. Vermeidung häufiger Tempowechsel;**
- d. Flankierende Massnahmen im Zusammenhang mit übergeordneten Strassenbauprojekten.**

Der Gegenvorschlag wird den Stimmberechtigten mit dem Antrag auf Zustimmung zur Abstimmung unterbreitet.

3. Für den Fall, dass sowohl die Volksinitiative als auch der Gegenvorschlag angenommen werden, empfiehlt der Grosse Stadtrat dem Gegenvorschlag in der Stichfrage den Vorzug zu geben.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATS



Peter Neukomm
Stadtpräsident



Stephanie Keller
Stadtschreiberin i.V.