

**STADT SCHAFFHAUSEN
STADTRAT**

Stadthausgasse 12
Postfach 1000
CH-8201 Schaffhausen

T +41 52 632 51 11
www.stadt-schaffhausen.ch

An den
Grossen Stadtrat
8200 Schaffhausen

Schaffhausen, 11. August 2026

**Kleine Anfrage Mariano Fioretti,
Weshalb die grosse Hinhalt- und Verschleierungstaktik des Stadtrats bei
den geplanten neuen Tempo-30 und Begegnungszonen sowie der Abschaf-
fung der letzten 50er-Strassen? (Nr. 14/2026)**

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Datum vom 16. Mai 2026 hat Grossstadtrat Mariano Fioretti eine Kleine Anfrage betreffend Inhalte und Transparenz bei Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen eingereicht.

Der Stadtrat nimmt wie folgt Stellung:

Auf verkehrsorientierten Strassen gilt in der Stadt Schaffhausen grundsätzlich Tempo 50. Allfällige Temporeduktionen werden im Einzelfall und gestützt auf die bundesrechtlichen Vorgaben sowie die erforderlichen fachlichen Gutachten geprüft. Dieses Vorgehen entspricht den strategischen Leitlinien der Stadt und dem in der Vorlage des Stadtrats vom 16. Juni 2026 zum Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Nein zu Tempo 30 auf Hauptstrassen» dargelegten Ansatz.

Rechtlich sind zwei Fälle zu unterscheiden. Eine streckenbezogene Herabsetzung auf verkehrsorientierten Strassen richtet sich nach Art. 108 SSV und setzt ein Gutachten voraus. Für zonenbezogene Anordnungen – Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen – gelten demgegenüber eigene Verfahrensbestimmungen (vgl. Antwort 5).

Für Verkehrsanordnungen auf städtischen Kantonsstrassen ist seit dem 1. Mai 2026 der Kanton Schaffhausen zuständig; auf Gemeindestrassen bleibt die Zuständigkeit bei der Stadt. Von den in der Anfrage genannten Achsen sind

Steigstrasse, Rheinuferstrasse, Bachtrasse, Fulachstrasse (Abschnitt Schönenbergbrücke bis Emmersberg-/Bachstrasse) und Hochstrasse (Abschnitt Adlerunterführung bis Gemsgasse) Kantonsstrassen; für diese liegt die Anordnungskompetenz seit dem 1. Mai 2026 beim Kanton. Dieser hat zugleich mitgeteilt, bis zum Entscheid über die kantonale Verkehrsflussinitiative auf weitere innerörtliche Temporeduktionen auf Kantonsstrassen zu verzichten.

1. *Ist der Stadtrat bereit, dem Gesuchsteller die vollständig beantragten Unterlagen, insbesondere Pläne und Karten mit vorgesehenen Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, umgehend auszuhändigen?*

Der Stadtrat legt mit dem «Tempokonzept verkehrsorientierte Strassen» die vorhandenen strategischen Grundlagen offen (vgl. Anhang zur vorliegenden Antwort). Die darin festgehaltenen Grundsätze zum Vorgehen bei verkehrsorientierten Strassen hat der Stadtrat bereits in der Antwort zur Kleinen Anfrage «Neue Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen in den nächsten 5 Jahren» kommuniziert.¹ Darauf gestützt wird einzelfallweise beurteilt, ob eine Temporeduktion notwendig, zweckmässig und verhältnismässig ist.

2. *Weshalb konnte innert fünf Monaten keine vollständige Herausgabe der verlangten Unterlagen erfolgen?*

Der Stadtrat veröffentlicht Unterlagen bzw. gewährt Einsicht in Unterlagen, wenn die Entscheidungsfindung im jeweiligen Geschäft abgeschlossen ist. Die vorhandene konzeptionelle Grundlage wird nun nach Verabschiedung der einleitend erwähnten Vorlage offengelegt.

3. *Welche konkreten Strassenabschnitte sollen in den nächsten fünf Jahren von 50 km/h auf 30 km/h herabgesetzt werden?*
4. *Wo sind in den nächsten fünf Jahren neue Begegnungszonen vorgesehen?*

Der Stadtrat hat sich bereits wiederholt dazu geäußert, auf welchen Strassenabschnitten eine Temporeduktion geprüft wird und wiederholt hier die Aussagen zur gleichen Frage in der bereits erwähnten Kleinen Anfrage «Neue Tempo 30-Zonen und Begegnungszonen in den nächsten 5 Jahren».

Aufgrund von Überschreitungen der Lärmbelastungsgrenzwerte, Sicherheitsdefizite und/oder Begehren aus der Bevölkerung stehen aktuell Temporeduktionen auf der Steigstrasse, Bachstrasse und Grubenstrasse zur Diskussion. Bereits vom Stadtrat beschlossen ist eine Temporeduktion auf der Stimmerstrasse (ausgenommen der vom Bus befahrende Abschnitt). Handlungsbedarf zeigt sich auch beim Altstadttring (insbesondere Grabenstrasse, Spitalstrasse), auf der Breite (u.a. Hohlenbaumstrasse), an der Hochstrasse, Buchthalerstrasse und Herblingerstrasse. Dazu liegen aber noch keine weitergehenden Abklärungen vor.

Zur Vereinheitlichung des Verkehrsregimes in der Altstadt (ausserhalb der Fussgängerzone) sollen die heute im Altstadtkern noch mit Tempo 50 oder Tempo 30 signalisierten Strassen in Begegnungszonen umgewandelt werden. Dies betrifft die nördliche Altstadt (Vordere Vorstadt, Schützengraben, Bogenstrasse) und die südliche Altstadt (Klosterstrasse, Baumgartenstrasse, Rheinstrasse).

¹ https://www.stadt-schaffhausen.ch/_docn/6223078/Antwort_KA_Nr._16.2025_M._Fiorretti_Tempo_30-Zonen_.pdf

Die Vorlage des Stadtrats vom 28. April 2026 zur Begegnungszone «Altstadt Süd» wird aktuell von der Spezialkommission des Grossen Stadtrats beraten. Das Projekt wurde interessierten Verbänden und Vereinen an einem Runden Tisch «Altstadt Süd» vorgestellt und mit ihnen diskutiert. Der Stadtrat wird die Erkenntnisse daraus in der Spezialkommission einbringen.

5. Nach welchen fachlichen, rechtlichen und verkehrsplanerischen Kriterien entscheidet der Stadtrat über neue Temporeduktionen?

Massgebend sind die bundesrechtlichen Vorgaben sowie die umweltschutzrechtlichen Anforderungen; rechtlich ist dabei nach Strassentyp zu unterscheiden. Auf verkehrsorientierten Strassen kann die allgemeine Höchstgeschwindigkeit gestützt auf Art. 108 Abs. 2 und 4 SSV herabgesetzt werden – namentlich, wenn

- eine Gefahr anders nicht oder nur schwer rechtzeitig behoben werden kann,
- bestimmte Verkehrsteilnehmende eines besonderen Schutzes bedürfen,
- der Verkehrsablauf verbessert werden kann oder
- übermässige Umweltbelastungen vermindert werden sollen.

Ob die Herabsetzung notwendig, zweck- und verhältnismässig ist, wird in diesen Fällen durch ein Gutachten abgeklärt (Art. 108 Abs. 4 SSV i.V.m. Art. 32 Abs. 3 SVG).

Für zonenbezogene Anordnungen gelten eigene Verfahrensbestimmungen. Für Tempo-30-Zonen wurde das Verfahren per 1. Januar 2023 vereinfacht. Ein Gutachten ist hierfür nicht mehr zwingend erforderlich (Art. 108 Abs. 4bis SSV), und die Zulässigkeit beurteilt sich in erster Linie über die Verhältnismässigkeit. Welches Verfahren zur Anwendung gelangt, hängt von der Funktion der betreffenden Strasse im Netz ab.

Innerhalb dieses rechtlichen Rahmens sind bei der Ermessensausübung – entsprechend dem Gegenvorschlag des Stadtrats zur Volksinitiative «Nein zu Tempo 30 auf Hauptstrassen» – insbesondere das Umfeld von Schulhäusern, Kindergärten sowie Alters- und Pflegeinstitutionen, die Anliegen einer Mehrheit der Anwohnerschaft, die Vermeidung häufiger Tempowechsel sowie flankierende Massnahmen im Zusammenhang mit übergeordneten Strassenbauprojekten zu berücksichtigen. Die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr werden ermittelt und in die Gesamtabwägung einbezogen.

6. Welche Auswirkungen erwartet der Stadtrat auf Verkehrsfluss, Reisezeiten, Gewerbe, Busverkehr sowie allfälligen Ausweichverkehr in Quartierstrassen?

Die Auswirkungen allfälliger Temporeduktionen sind einzelfallabhängig und können nicht losgelöst vom jeweiligen Strassenabschnitt belastbar beurteilt werden. Gemäss den fachlichen Grundlagen wird die Leistungsfähigkeit innerörtlicher Strassen in erster Linie durch Knotenpunkte, Verkehrsaufkommen und Betriebsabläufe bestimmt. Die maximale Leistungsfähigkeit innerörtlicher Strassen wird gemäss den fachlichen Grundlagen üblicherweise bereits im Bereich von 30 bis 35 km/h erreicht.

Beim öffentlichen Verkehr sind die Auswirkungen projektbezogen zu prüfen. Bereits in der Antwort Nr. 16/2025 wurde dargelegt, dass die betrieblichen Konsequenzen stark von den konkreten Rahmenbedingungen abhängen. Die reine Fahrzeitverlängerung durch eine Temporeduktion ist gering; betrieblich relevant wird

sie dort, wo sie die Fahrplan- und Wendezeitreserven übersteigt und dadurch zusätzliche Kurse oder Fahrzeuge erforderlich macht. Gerade deshalb beurteilt der Stadtrat Temporeduktionen auf Strassen mit ÖV-Betrieb einzelfallweise und nimmt keine flächendeckenden Herabsetzungen vor.

Zu den Auswirkungen auf das Gewerbe lassen sich keine pauschalen Aussagen treffen; sie sind einzelfall- und standortabhängig zu beurteilen. Für die Erreichbarkeit von Geschäften ist in erster Linie die Gesamterschliessung aller genutzten Verkehrsträger massgebend, weniger die signalisierte Höchstgeschwindigkeit als solche.

Hinweise auf nennenswerten Ausweichverkehr in angrenzende Quartiere bestehen bei begrenzten Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Strassen nicht; nach den fachlichen Grundlagen ist kein Fall dokumentiert, in dem eine Herabsetzung von Tempo 50 auf Tempo 30 auf einer Hauptverkehrsstrasse unerwünschten Ausweichverkehr ausgelöst hätte. Mögliche Effekte sind im Einzelfall zu prüfen.

7. Welche heutigen 50er-Strecken beabsichtigt der Stadtrat auch künftig ausdrücklich nicht auf 30 km/h herabzusetzen?

Wie oben dargelegt, erfolgen Temporeduktionen ausschliesslich einzelfallbezogen und gestützt auf die massgebenden Grundlagen. Das Tempokonzept bezeichnet bestimmte Ausfallachsen, die zur Anbindung an das übergeordnete Netz auch künftig grundsätzlich mit Tempo 50 befahren werden sollen; ebenso soll in den Arbeitszonen Tempo 50 erhalten bleiben.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATS



Peter Neukomm
Stadtpräsident



Marijo Caleta
Stadtschreiber i.V.

Anhang:

Tempokonzept verkehrsorientierte Strassen, vom Stadtrat verabschiedet am 21. Oktober 2025