



Grosser Stadtrat der Stadt Schaffhausen Spezialkommission «Veloinitiative / Begegnungszone Altstadt Süd»

An den
Grossen Stadtrat
8200 Schaffhausen

**Vorlage des Stadtrats vom 5. Mai 2026: Botschaft zur Volksinitiative «Für ein
sicheres Velowegnetz (Veloinitiative)»**

Bericht und Antrag der Spezialkommission vom 1. September 2026

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Spezialkommission (SPK) hat die Vorlage des Stadtrates vom 5. Mai 2026 an zwei Sitzungen (2. Juli 2026 und 13. August 2026) eingehend beraten.

Dieser Bericht gibt eine kurze Einsicht in die Beratungen der Spezialkommission sowie eine Übersicht über die von der Kommission behandelten Fragestellungen und den betreffenden Antworten aus dem Baureferat.

1. Vorstellen der Vorlage und Eintreten

An der ersten Sitzung wurde die Vorlage von der Baureferentin, Dr. Katrin Bernath, und dem Stabsleiter Verkehr und Tiefbau, Rafael Hologa, vorgestellt (Präsentation vgl. Beilage 1).

Die Volksinitiative verlangt die Einführung eines neuen Verfassungsartikels mit dem Ziel, bis 2035 alle Quartiere über ein sicheres und durchgehendes Velowegnetz zu verbinden. Der Stadtrat teilt das Ziel eines sicheren und durchgehenden Velowegnetzes und beantragt die Ausarbeitung eines Gegenvorschlags.

In der Kommission wurden insbesondere die bestehenden rechtlichen Grundlagen, die Umsetzbarkeit der Initiative, die Verbindlichkeit eines Verfassungsauftrags, mögliche Anforderungen an die Veloinfrastruktur sowie die Vor- und Nachteile eines Gegenvorschlags diskutiert.

Von verschiedenen Kommissionsmitgliedern wurde dabei kritisch hinterfragt, ob die in der Initiative vorgesehene Frist bis 2035 Gegenstand eines Verfassungsartikels sein soll. Zudem wurden Zweifel an der praktischen Umsetzbarkeit einzelner Forderungen geäussert. Insbesondere wurde darauf hingewiesen, dass abgesetzte Fahrbahnen auf zahlreichen engen und schmalen Stadtstrassen nur schwer oder gar nicht realisierbar seien.

Eine Minderheit der Kommission äusserte darüber hinaus grundsätzliche Vorbehalte gegenüber der Initiative und erachtete die Umsetzung der geforderten Massnahmen im bestehenden Strassenraum als teilweise nicht realistisch.

An der zweiten Sitzung hat die SPK mit 6 : 3 Stimmen Eintreten beschlossen.

2. Detailberatung und Anträge

Nach der Eintretensdebatte und der Beantwortung der eingereichten Fragen wurde die Vorlage seitenweise beraten. In der Detailberatung erfolgten keine weiteren Wortmeldungen.

Antrag 1:

Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrats vom 5. Mai 2026 betreffend «Botschaft zur Volksinitiative für ein sicheres Velowegnetz (Veloinitiative)».

5 Ja

4 Enthaltungen

Antrag 2:

Der Grosse Stadtrat erklärt die Volksinitiative für ein sicheres Velowegnetz (Veloinitiative) für gültig.

5 Ja

1 Nein

3 Enthaltungen

Antrag 3:

Der Grosse Stadtrat beschliesst, der Volksinitiative für ein sicheres Velowegnetz (Veloinitiative) im Sinne von Art. 77 Abs. 3 Wahlgesetz einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen und beauftragt den Stadtrat mit der Ausarbeitung einer entsprechenden Vorlage.

5 Ja

4 Nein

3. Schlussabstimmungen

Der Vorlage des Stadtrats vom 5. Mai 2026 betreffend die Botschaft zur Volksinitiative «Für ein sicheres Velowegnetz (Veloinitiative)» wird in der Schlussabstimmung mit 5 zu 4 Stimmen zugestimmt.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellen wir Ihnen die folgenden

Anträge

(Änderungen sind kursiv und fett.)

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrats vom 5. Mai 2026 betreffend «Botschaft zur Volksinitiative für ein sicheres Velowegnetz (Veloinitiative)» **sowie vom Bericht und Antrag der Spezialkommission vom 1. September 2026.**
2. Der Grosse Stadtrat erklärt die Volksinitiative für ein sicheres Velowegnetz (Veloinitiative) für gültig.
3. Der Grosse Stadtrat beschliesst, der Volksinitiative für ein sicheres Velowegnetz (Veloinitiative) im Sinne von Art. 77 Abs. 3 Wahlgesetz einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen und beauftragt den Stadtrat mit der Ausarbeitung einer entsprechenden Vorlage.

Für die Spezialkommission
Einführung einer Begegnungszone in der «Altstadt Süd»/
Botschaft zur Volksinitiative «Für ein sicheres Velowegnetz (Veloinitiative)»



Annalisa Job (GLP),
Präsidentin

Kommissionsmitglieder: Annalisa Job (GLP) (Präsidentin), Stephan Schlatter (FDP) (Vizepräsident), Jeanette Grüninger (SP), Christian Hunger (SP), Nicole Silvestri (SP), Mariano Fioretti (SVP), Hermann Schlatter (SVP), Daniel Raschle (Grüne) und Jean-Marc Behr (FDP).

Stellvertretungen: Sabrina Colluto (SVP), Roland Hauser (Die Mitte) und Shendrit Sadiku (PUSH).

Schaffhausen, 1. September 2026

Beilage:

1. Präsentation zur Vorstellung der Vorlage, Sitzung vom 2. Juli 2026

BOTSCHAFT ZUR VOLKSINITIATIVE «FÜR EIN SICHERES VELOWEGNETZ (VELOINITIATIVE)»

Vorlage des Stadtrats vom 5. Mai 2026

1. Sitzung der Spezialkommission des GSR, 2. Juli 2026



Die Initiative im Überblick

WORTLAUT DER INITIATIVE

Art. 2b (neu) der Stadtverfassung (RSS 100.1)

«Die Stadt Schaffhausen sorgt **bis 2035** für die lückenlose Erreichbarkeit aller Quartiere über ein **sicheres und durchgehendes Velowegnetz**. Die Planung erfolgt unter Einbezug der Verkehrsknoten und strebt von der übrigen Fahrbahn **abgesetzte, kreuzungsarme und vortrittsberechtigte** Veloverbindungen an.»

EINGEREICHT

18. Februar 2026

KOMITEE

Pro Velo, WWF, Grüne, SP, EVP, GLP

GÜLTIGE UNTERSCHRIFTEN

919 (erforderlich: 600)

INITIATIVTYP

Ausgearbeiteter Entwurf — Teilrevision der Verfassung

Drei Anliegen der Initiative

Die Initiantinnen und Initianten begründen ihr Anliegen mit drei Zielen:

1

Verkehrssicherheit erhöhen

Sichere Veloverbindungen reduzieren Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden und motivieren insbesondere Kinder und weniger geübte Personen zum Umstieg.

2

Velofahren für alle

Menschen jeden Alters sollen sich in Schaffhausen gefahrlos mit dem Velo bewegen können. Dafür braucht es bessere Verbindungen zwischen den Quartieren.

3

Strassen entlasten

Mehr Veloverkehr senkt Stau und Emissionen und erhöht die Lebensqualität — im Sinne der im GVK 2020 angestrebten Verlagerung weg vom motorisierten Verkehr.

Rechtlicher Rahmen — Bund und Kanton

Ein sicheres, zusammenhängendes Velonetz ist bereits durch übergeordnetes Recht vorgegeben.

BUND

- **Art. 88 Bundesverfassung:** «Fuss-, Wander- und Velowege» — vom Volk 2018 angenommen.
- **Veloweggesetz (VWG):** Kantone halten Alltags- und Freizeitnetze in behördenverbindlichen Plänen fest und setzen sie um.
- **Planungsgrundsätze:** Zusammenhang, Direktheit, Sicherheit, Trennung «wo möglich und angebracht».

KANTON SCHAFFHAUSEN

- **Strassengesetz:** Der kantonale Strassenrichtplan ist massgebend für die Funktion der Strassen.
- **Richtplan-Revision 2025:** Regionale Alltags- und Freizeit-Velonetze wurden festgelegt.
- **Auftrag an Gemeinden:** Kommunale Planungen anpassen, Velonetze festlegen und umsetzen.

Verbindliche Fristen: Netzpläne behördenverbindlich bis **Ende 2027** · Umsetzung bis **Ende 2042**

Strategischer Rahmen — Ziele der Stadt

Die Stadt teilt das Ziel eines sicheren Velonetzes — es ist in ihren Strategien verankert.

Gesamtverkehrskonzept 2020

verabschiedet Frühling 2021 · Horizont 20 Jahre

- Befund: leistungsfähiges Strassennetz und guter ÖV — Veloverkehr aber lückenhaft und oft unattraktiv.
- Handlungsschwerpunkt «Lückenloses Velonetz»: priorisierte Routen, alltagsorientierte Führung.
- Anbindung an Bahnhöfe und Altstadt sowie Ausbau der Veloparkierung.

Legislatorschwerpunkte 2025–2028

Schwerpunkt «Energie, Umwelt, Mobilität»

- Ziel: ein stadtverträgliches Verkehrssystem und ein bedarfsgerechtes Angebot sicherstellen.
- Massnahmen: Strassenrichtplan aktualisieren, Verkehrsmanagement und -modell, Bus elektrifizieren.
- Projekte: Adlerunterführung / Schwabentor, Velostation Bahnhof Süd, Behebung von Schwachstellen.

Die Stadt handelt bereits

Zur Umsetzung der Ziele laufen bereits zahlreiche Massnahmen.

■ Velonetzplan & Schwachstellenanalyse

Schlussbericht 2022: kantonale und kommunale Verbindungen sowie priorisierte Routen festgelegt, Schwachstellen systematisch erfasst und Massnahmen abgeleitet.

■ Strassenrichtplan in Aktualisierung

Der Plan von 2003 wird überarbeitet. Für den Teilrichtplan Radwege liegt mit dem Velonetzplan bereits eine behördenverbindliche Grundlage vor.

■ Agglomerationsprogramme (AP1–4 laufend, AP5 eingegeben, AP6 in Planung)

U. a. Adlerunterführung / Schwabentor, Veloparkierung Bahnhof Süd, sichere Knoten (Gräfler, St. Peter, Falkenegg), Schweizersbild- und Hochstrasse. AP5 in Prüfung, AP6 startet.

■ Laufende Einzelmassnahmen

Breitere Radstreifen, Kernfahrbahnen, Querungs- und Linksabbiegehilfen, Öffnung von Verbindungen und Tempo 30, wo nötig. z.B. Schützenhauskreisel 2025/26 entschärft.

Position des Stadtrats

Die Initiative ist gültig (formelle und materielle Prüfung — siehe Anhang). Der Stadtrat teilt das Ziel, beurteilt den Verfassungsweg aber differenziert — entlang zweier Fragen.

1 · Das Ziel: sicheres, durchgehendes Velonetz

JA zum Ziel.

Es entspricht dem Bundesrecht (VWG) und ist im GVK 2020 als «Lückenloses Velonetz» verankert.

Jedoch: Enddatum 2035 nicht in der Verfassung festhalten.

2 · Die Anforderungen an Velowege

Im Grundsatz sinnvoll.

«Abgesetzt, kreuzungsarm, vortrittsberechtigt» ist im engen, historisch gewachsenen Stadtraum nicht flächendeckend zielführend und/oder umsetzbar.

Deshalb: Vorgaben in der Form nicht in der Verfassung festhalten.

Warum kein fixes Enddatum in der Verfassung?

Das Ziel ist unbestritten — eine starre Jahreszahl in der Verfassung ist jedoch nicht zielführend.

Wachstum braucht Zeit: *Veloverkehr +21 % seit 2019 — eine Verdoppelung bis 2030 zeichnet sich jedoch nicht ab (Entwicklung im Anhang).*

1

Verbindliche Fristen bestehen bereits

Das VWG verlangt Netzpläne bis Ende 2027 und die Umsetzung bis Ende 2042. Eine zusätzliche, strengere Frist in der Verfassung schafft Doppelspurigkeit und Konflikte.

2

Die Stadt steuert nicht allein

Wesentliche Teile hängen an kantonaler Richtplanung, Bundesvorhaben (A4) und der Finanzierung über die Agglomerationsprogramme. Ein Enddatum 2035 lässt sich nicht allein durch die Stadt garantieren.

3

Ressourcen verlangen Etappierung

Planung, Bewilligung und Bau brauchen Zeit und Mittel. Eine koordinierte, etappierte Umsetzung nutzt Synergien (z. B. mit Strassen- und Werkleitungssanierungen) und hält Baustellen-Belastungen für Bevölkerung und Gewerbe gering.

4

Verfassung ist Grundsatzebene

Sie eignet sich nicht zur technischen Detailsteuerung. Zudem verändert sich die Mobilität — auch technologisch; eine fixe Jahreszahl wäre rasch überholt.

Massgeschneiderte Lösungen statt starrer Vorgaben

Die Parameter sind sinnvoll — aber nicht als pauschaler Standard im engen, historischen Stadtraum.

Abgesetzt

Erhöht die Sicherheit bei viel Verkehr und Tempo. Im engen Innenstadtraum aber oft baulich nicht möglich; kombinierte Geh-/Radwege führen — gerade mit E-Bikes — zu Konflikten mit dem Fussverkehr.

Kreuzungsarm

In kleinräumigen Verhältnissen nur begrenzt sinnvoll. Zielführender sind punktuelle Knotenoptimierungen statt einer flächendeckenden Entflechtung.

Vortrittsberechtigt

Differenziert zu beurteilen: ja auf priorisierten Routen, wo Strassenhierarchie und Betrieb es zulassen — aber nicht pauschal auf dem ganzen Netz.

Massgebend: anerkannte Standards — VWG («wo möglich und angebracht»), VSS-Normen, Vollzugshilfen des ASTRA, Referenz Masterplan Bern — und der gleichwertige Schutz des Fussverkehrs, gerade für Kinder.

Eckwerte des Gegenvorschlags

Der Stadtrat empfiehlt, der Initiative einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen.

1 Ziel verbindlich festhalten

Ein sicheres, durchgehendes Velonetz wird in der Verfassung verankert und gestärkt.

2 Fussverkehr gleichwertig

Die Ergänzung der Verfassung kann Velo- und Fusswege gemeinsam umfassen.

3 Keine Detailvorgaben in der Verfassung

Verzicht auf konkrete Anforderungen an Velowege und auf das Datum 2035.

4 Umsetzung über bestehende Instrumente

Richtplanung, Normen und Standards, Schwachstellenanalyse und Agglomerationsprogramme — schrittweise.

Stärkung der städtischen Handlungsfähigkeit für ein sicheres Velo- und Fusswegnetz.

Der Gegenvorschlag verbindet

Er sichert das Ziel verbindlich — und bleibt rechtskonform, realistisch und gestaltungsoffen.



Kernanliegen gesichert

Ein sicheres, durchgehendes Velonetz wird verbindlich in der Verfassung verankert — und um den Fussverkehr ergänzt.



Rechtskonform & realistisch

Im Einklang mit den VWG-Fristen und der kantonalen Planung; etappierte Umsetzung statt unrealistischer Jahreszahl.



Qualität durch Flexibilität

Situationsgerechte, fachlich fundierte Lösungen im engen Stadtraum — ohne den Fussverkehr zu benachteiligen.



Handlungsfähigkeit gestärkt

Die Stadt setzt zügig und koordiniert um, statt durch starre Vorgaben blockiert zu werden.

Anträge des Stadtrats: 1) Kenntnisnahme · 2) Initiative für gültig erklären · 3) Gegenvorschlag ausarbeiten (Verfahren siehe Anhang)