

Schaffhauser Abstimmungs-Magazin

zur Volksabstimmung vom 27. September 2026

**Volksinitiative «für flüssigen Verkehr
auf kantonalen Hauptstrassen»
(Verkehrsflussinitiative)**

Änderung des Strassengesetzes
[Gegenvorschlag zur Verkehrsflussinitiative]

**Erklärvideo (QR-Code), S. 3
Text in Leichter Sprache, S. 14**

Volksinitiative «für flüssigen Verkehr auf kantonalen Hauptstrassen» (Verkehrsflussinitiative)

Änderung des Strassengesetzes [Gegenvorschlag zur Verkehrsflussinitiative]

In Kürze	Seite 2
Zur Sache	Seite 4
Erwägungen des Kantonsrates	Seite 11
Argumente des Initiativkomitees	Seite 13
Text in Leichter Sprache	Seite 14
Text der Initiative	Seite 19
Text des Gegenvorschlags	Seite 20

Volksinitiative «für flüssigen Verkehr auf kantonalen Hauptstrassen» (Verkehrsflussinitiative)

Änderung des Strassengesetzes

[Gegenvorschlag zur Verkehrsflussinitiative]

Die kantonale Volksinitiative «für flüssigen Verkehr auf kantonalen Hauptstrassen (Verkehrsflussinitiative)» verlangt die Aufnahme von zusätzlichen Bestimmungen im kantonalen Strassengesetz zur Signalisation der Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen innerorts, die auch durch den öffentlichen Verkehr genutzt werden. Auf diesen Strassen soll generell 50 km/h gelten und der Verkehrsfluss darf grundsätzlich weder durch bauliche Massnahmen noch durch Verkehrsanordnungen behindert oder verlangsamt werden. Ausnahmen dürfen nur auf kurzen Strecken bewilligt werden und sie bedürfen einer Festsetzung im kantonalen Strassenrichtplan durch den Kantonsrat.

Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit ist auf Bundesebene im Strassenverkehrsgesetz und in der Signalisationsverordnung und der Verkehrsregelnverordnung geregelt. In der Schweiz gelten als allgemeine Höchstgeschwindigkeiten innerorts 50 km/h, ausserorts 80 km/h und auf Autobahnen 120 km/h. Zur Vermeidung oder zur Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Re-

duktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs kann die Behörde für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten anordnen. Dabei ist eine Herabsetzung unter bestimmten Voraussetzungen zulässig. Der Grundsatz der Verhältnismässigkeit muss gewahrt bleiben. Für die Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit ist ein Gutachten zu erstellen.

Regierungsrat und Kantonsrat haben Verständnis für das Anliegen der Initianten, nämlich den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen flüssig und den Fahrplan des öffentlichen Verkehrs stabil zu halten sowie den Individualverkehr nicht unnötig zu behindern. Dieses Grundanliegen soll im kantonalen Strassengesetz aufgenommen werden und so die ausführenden Behörden anweisen, nur von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h abzuweichen, wenn dies als zwingend notwendig beurteilt wird. Im Zweifelsfall soll auf den verkehrswirtschaftlichen Kantonsstrassen auf eine Temporeduktion verzichtet werden.

Die Forderung der Initiative, dass der Verkehr grundsätzlich weder durch bauliche Massnahmen noch durch Verkehrsanordnungen behindert oder verlangsamt werden darf, beurteilen Regierungsrat und Kantonsrat in der vorgelegten Formulierung hingegen als kritisch. Beispielsweise sind die gezielte Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit bei Ortseingängen mit «Eingangsbremsen» oder der Bau von Mittelschutzinseln bei Fussgängerquerungen Massnahmen, welche die Verkehrssicherheit wesentlich verbessern können. Auch beurteilt der Regierungsrat die zusätzlichen Forderungen der Initiative, dass Ausnahmen nur auf kurzen Strecken bewilligt werden dürfen und einer Festsetzung im kantonalen Strassenrichtplan durch den Kantonsrat bedürfen, in der Umsetzung als nicht praktikabel.

Die kantonsrätliche Kommission für Bau, Verkehr und Energie hat deshalb in Übereinstimmung mit dem Regierungsrat einen Gegenvorschlag ausgearbeitet, der das Grundanliegen der Initiative aufnimmt, aber auf die kritischen Forderungen des Initiativtextes verzichtet. Das kantonale Strassengesetz soll im Art. 12 Abs. 3 mit folgendem Wortlaut ergänzt werden: «Auf verkehrsorientierten Kantonsstrassen innerorts gilt grundsätzlich als allgemeine Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Der Verkehrsablauf darf nicht behindert werden.»

Der Kantonsrat hat die Verkehrsflussinitiative am 19. Mai 2025 beraten und

mit 35 : 20 Stimmen abgelehnt. Dem Gegenvorschlag hat der Kantonsrat mit 39 : 16 Stimmen zugestimmt. Den Stimmberechtigten wird die eingereichte Verkehrsflussinitiative und der Gegenvorschlag des Kantonsrats zur Abstimmung unterbreitet. Weiter hat der Kantonsrat mit 37 : 17 Stimmen beschlossen, bei der Stichfrage dem Gegenvorschlag den Vorzug zu geben.

Das Bundesgericht hat im März 2026 eine Stimmrechtsbeschwerde abgewiesen, in der es um die Zulässigkeit der Verkehrsflussinitiative ging. Das Bundesgericht hat entschieden, dass die Verkehrsflussinitiative mit dem übergeordneten Recht in Einklang steht und deshalb zulässig ist.

Der Regierungsrat und der Kantonsrat empfehlen Ihnen, sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, die Volksinitiative «für flüssigen Verkehr auf kantonalen Hauptstrassen (Verkehrsflussinitiative)» abzulehnen und dem Gegenvorschlag zuzustimmen.

Scannen Sie den QR-Code, um zum **Erklärvideo zur Vorlage** zu gelangen.
(Video ab dem 28. August 2026 verfügbar)



1. Die Volksinitiative

Am 12. November 2024 wurde die Volksinitiative «für flüssigen Verkehr auf kantonalen Hauptstrassen (Verkehrsflussinitiative)» mit 1'742 gültigen Unterschriften eingereicht. Der Regierungsrat erklärte die Initiative mit Beschluss vom 26. November 2024 als zustande gekommen. Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

«Die unterzeichnenden, im Kanton Schaffhausen wohnhaften Stimmberechtigten stellen gemäss Art. 27 der Schaffhauser Kantonsverfassung (SHR 101.000) folgendes Begehren:

Das Strassengesetz des Kantons Schaffhausen vom 18. Februar 1980 (SHR 725.100) wird wie folgt geändert:

Art. 12 Einschränkungen

Abs. 3 (neu)

Auf Kantonsstrassen innerorts, die auch durch den öffentlichen Verkehr genutzt werden, gilt generell als Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Der Verkehrsfluss auf diesen Strassen darf grundsätzlich weder durch bauliche Massnahmen noch durch Verkehrsanordnungen behindert oder verlangsamt werden.

Abs. 4 (neu)

Ausnahmen von Abs. 3 dürfen nur über kurze Strecken bewilligt werden. Diese Ausnahmen bedürfen einer Festlegung im kantonalen Strassenrichtplan.

2. Gesetzliche Vorgaben und rechtliche Einschätzung

Die Verkehrsflussinitiative betrifft mit dem Thema «Höchstgeschwindigkeit» auf Strassen einen Sachbereich, der bundesrechtlich, namentlich im Strassenverkehrsgesetz seine Grundlage findet. Konkretisierend sind insbesondere die Verkehrsregelnverordnung und die Signalisationsverordnung (SSV) von Bedeutung.

Innerorts hat der Bund eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit (unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen) von 50 km/h festgelegt. Art. 108 SSV regelt die Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten: «Zur Vermeidung oder Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsablaufs kann die Behörde oder das Bundesamt für Strassen ASTRA für bestimmte Strassenstrecken Abweichungen von den allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten anordnen.»

Nach Art. 108 Abs. 2 SSV ist die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit zulässig, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (a), bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (b), auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann (c), dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren (d).

Gemäss Art. 108 Abs. 4 SSV wird vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten durch ein Gutachten abgeklärt, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.

Ein häufiger Grund für die Herabsetzung von Höchstgeschwindigkeiten ist der Lärmschutz. Gemäss dem Bundesgesetz über den Umweltschutz sowie der Lärmschutz-Verordnung ist die öffentliche Hand zur Sanierung von Strassenabschnitten, die übermässigen Lärm verursachen, verpflichtet. Temporeduktionen gelten als Massnahme zur Reduktion des Lärms an der Quelle. Eine andere Massnahme an der Quelle ist der Einbau von lärm-

reduzierenden Belägen. Die bundesgerichtliche Rechtsprechung hat sich in den letzten Jahren verschiedentlich zu Temporeduktionen geäussert. Das Bundesgericht hat klargestellt, dass Temporeduktionen als Massnahmen zur Lärmreduktion auch auf verkehrsreichen Strassen in Frage kommen.

Das kantonale Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr bestimmt, dass im Kanton Schaffhausen grundsätzlich der Kanton für den Vollzug von Bundeserlassen und kantonalen Erlassen im Bereich des Strassenverkehrsrechts zuständig ist. Die Zuständigkeit für Verkehrsanordnungen auf Kantonsstrassen liegt beim Kanton und für Gemeindestrassen bei den Gemeinden. Das Verfahren richtet sich nach dem kantonalen Strassengesetz.

Verkehrsanordnungen, die nicht nur vorübergehend dauern, müssen im Amtsblatt ausgeschrieben und den betroffenen Strasseneigentümern mit eingeschriebenem Brief bekanntgegeben werden. Gegen Einschränkungen, zum Beispiel gegen Temporeduktionen, sind Einsprachen bei der anordnenden Instanz möglich. Anschliessend kann der Rechtsmittelweg beschritten werden.

Sowohl der Kanton wie auch die Gemeinden erstellen Strassenrichtpläne. In den Strassenrichtplänen werden

insbesondere das Netz der bestehenden und künftigen Kantons- beziehungsweise Gemeindestrassen sowie die Radrouten und Wanderwege abgebildet.

Kantonales Recht kann Bundesrecht nicht übersteuern, wenn dieses – wie im Strassenverkehrsgesetz oder im Umweltschutzgesetz – abschliessende Regelungen enthält. Das Wahlgesetz bestimmt, dass Initiativen vom Kantonsrat für ungültig erklärt werden, wenn eine Volksinitiative gegen übergeordnetes Recht verstösst.

Die Verkehrsflussinitiative wird vom Regierungsrat und vom Kantonsrat als zulässig eingeschätzt, wobei das Bundesrecht den Handlungsspielraum in der Rechtsanwendung erheblich einschränkt. Bezüglich Eintrag im Strassenrichtplan ist festzuhalten, dass diese Vorgabe im Bundesrecht nicht vorgesehen ist.

3. Sachliche Würdigung

Die Forderung der Initiative, dass in Übereinstimmung mit dem Bundesrecht innerorts auf verkehrsorientierten, kantonalen Hauptverkehrsachsen grundsätzlich Tempo 50 gelten soll, trägt im Allgemeinen zur Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems bei. Verkehrsorientierte Strassen sind alle Strassen innerorts,

die primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind. Ein Ausweichen des Verkehrs auf die untergeordnete Netzebene, insbesondere auf Quartierstrassen in den Siedlungsgebieten, ist nicht erwünscht. Es ist deshalb naheliegend, dass die verkehrsorientierten Strassen grundsätzlich ohne Widerstände, d. h. mit Tempo 50 signalisiert sein sollen.

Allerdings müssen auch die Bedürfnisse der angrenzenden Wohnbevölkerung angemessen berücksichtigt werden. Die Wichtigkeit einer hohen Wohnqualität nimmt mit der inneren Verdichtung im Siedlungsgebiet allgemein zu. Temporeduktionen können zu einer höheren Wohnqualität beitragen. Die Initiative fordert zwar, dass innerorts die signalisierte Höchstgeschwindigkeit in Übereinstimmung mit der Bundesgesetzgebung generell bei 50 km/h liegen soll, sie lässt aber auf «kurzen» Abschnitten Ausnahmen zu.

Der Begriff «Verkehrsfluss» beschreibt das Fliessen des Verkehrs auf einem bestimmten Abschnitt eines Strassenzugs. Werden Fahrzeuge gebremst oder gar gestoppt, so wird der Verkehrsfluss gestört oder unterbrochen. Durch die Signalisation von Tempo 30 innerorts wird der Verkehrsfluss i.d.R. nicht gestört, sondern gegenüber Tempo 50 lediglich verlang-

samt. Eine Temporeduktion kann auf längeren Abschnitten die Reisezeit erhöhen, was insbesondere für den öffentlichen Verkehr nachteilig sein kann. Einen grösseren Einfluss auf den Verkehrsfluss als die signalisierte Höchstgeschwindigkeit hat die Steuerung der Verkehrsampeln auf den Hauptachsen. Das ist in Schaffhausen vor allem auf den Parallelachsen zur Nationalstrasse relevant, da die Kapazität der Nationalstrasse während der Spitzenverkehrszeit erreicht ist und der Verkehr vermehrt auf das untergeordnete Strassennetz ausweicht. Die Knotensteuerungen sind mit zunehmendem Verkehr vermehrt auf die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems auszurichten. Auch in Zukunft wird angestrebt, die heute hohe Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs so gut wie möglich zu erhalten.

Nach Art. 108 Abs. 2 SSV ist die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit zulässig, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist und/oder wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen. Die zuständige Behörde wird mit den zusätzlichen Gesetzesvorgaben gemäss Initiative angewiesen, Ausnahmen von der generellen Höchstgeschwindigkeit mit Zurückhaltung und nur auf «kurzen» Streckenabschnitten zu be-

willigen. Diese Anweisung kann somit in bestimmten Fällen im Widerspruch zur Sicherstellung einer möglichst hohen Verkehrssicherheit stehen.

Im Kanton Schaffhausen sind die Bahnen von Kantonsstrassen in vielen Dörfern sehr schmal. Zudem sind Trottoirs aufgrund der engen Platzverhältnisse vielerorts ungenügend ausgebaut oder sie fehlen gänzlich. Auch die Sichtweiten sind oft ungenügend. In diesen Fällen kann die Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit führen, ohne dabei hohe Investitionen tätigen zu müssen. Beispiele für solche, im übergeordneten öffentlichen Interesse liegenden Einschränkungen gibt es auch im Kanton Schaffhausen, so u.a. in Buchberg, Stetten und Herblingen. Auch bei Überlagerungen von kantonalen Alltagsvelorouten mit Kantons- oder Gemeindestrassen, die nur geringe Fahrbahnbreiten ausweisen und auf denen keine separaten Radstreifen markiert werden können (Führung des Veloverkehrs im sogenannten Mischverkehr), können Temporeduktionen angemessen sein.

Im kantonalen Richtplan vom September 2021, Kapitel Verkehr (V1.4, S. 14), sind Vorgaben zur Aufwertung von Ortsdurchfahrten behördenverbindlich festgesetzt:

«Bei grossen baulichen Unterhaltsarbeiten innerorts prüfen die Gemeinden eine Aufwertung der Ortsdurchfahrt. Sie prüfen, bei Kantonsstrassen in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt, mit welchen Massnahmen die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer erhöht und wie der Langsamverkehr gefördert werden kann sowie welche gestalterischen Massnahmen zur Verbesserung des Ortsbildes beitragen könnten. Entlang von Ortsdurchfahrten sind oftmals die Immissionsgrenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung überschritten. Im Rahmen von Aufwertungen kann u.a. auch mit gestalterischen Massnahmen die Lärmsituation verbessert werden. Der Einbau von lärmarmen Deckbelägen reduziert die Lärmimmissionen. Ein Betriebs- und Gestaltungskonzept ist zu erarbeiten.»

Die Verkehrsflussinitiative verlangt, dass an Kantonsstrassen grundsätzlich keine baulichen Massnahmen realisiert werden dürfen, die den Verkehrsfluss behindern oder verlangsamten. Der Richtplan leitet die Behörde hingegen an, die Siedlungsverträglichkeit entlang der Kantonsstrasse innerhalb der Bauzone zu verbessern. Mit einer ansprechenden Gestaltung des Strassenraums und baulichen

Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr sollen die Ortsdurchfahrten aufgewertet werden. Dieses Aufwertungsziel wird insbesondere mit dem Bau von Fussgänger-schutzinseln und Verschwenkungen an Ortseingängen (Eingangsbremsen) erreicht. Insofern steht die Initiative in einem gewissen Widerspruch mit dem Ziel des kantonalen Richtplans zur Aufwertung der Ortskerne.

Temporeduktionen gelten als Massnahme zur Reduktion des Lärms an der Quelle. Eine andere Massnahme an der Quelle ist der Einbau von lärmreduzierenden Belägen, die sich in den letzten Jahren technisch weiterentwickelt haben. Die lärmreduzierende Wirkung konnte wesentlich gesteigert werden. An verkehrsorientierten Strassen kommen im Kanton Schaffhausen zur Reduktion der Immissionsgrenzwerte in erster Linie lärmreduzierende Beläge zum Einsatz. Erst wenn die Immissionsgrenzwerte trotz Belagswechsel nicht eingehalten werden und die Lärmbelastung weiterhin als übermässig beurteilt wird, wird eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit notwendig. Die Behörde wird in diesem Fall verpflichtet, die signalisierte Höchstgeschwindigkeit zu reduzieren.

4. Bundesgerichtsurteil zur Verkehrsflussinitiative

Gegen den Beschluss des Kantonsrats vom 19. Mai 2025 (Empfehlung zur Ablehnung der Verkehrsflussinitiative; Empfehlung zur Annahme des Gegenvorschlags) wurde vor Bundesgericht eine Beschwerde in Stimmrechtssachen erhoben. Es wurde beantragt, die Verkehrsflussinitiative als ganz oder zumindest teilweise ungültig zu erklären, da sie nicht mit dem übergeordneten Recht vereinbar sei. Das Bundesgericht wies die Beschwerde am 31. März 2026 im Urteil 1C_345/2025 ab. Inhaltlich sind insbesondere folgende Aussagen des Bundesgerichts hervorzuheben:

- Das Bundesrecht lässt bezüglich Reduktion der Höchstgeschwindigkeit wenig Spielraum. In gewissen Fällen besteht sogar eine Pflicht zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit. Wichtig ist, dass stets eine Einzelfallprüfung erfolgt. Das heisst, dass allenfalls auch auf «längeren» Strecken eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit angeordnet werden müsste, wenn dies aufgrund des Bundesrechts nötig ist. Dennoch kann durch den Kanton festgeschrieben werden, wie der ver-

bleibende Handlungsspielraum genutzt werden soll.

- Die Aufnahme von Abschnitten in den Strassenrichtplan, auf denen eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit erfolgen soll, ist nicht bundesrechtswidrig. Auch wenn dies unzweckmässig und kompliziert sein mag, darf der Kanton eine solche Regelung vorsehen.
- Der Titel «Verkehrsflussinitiative» ist problematisch, da der Zweck der Initiative nur im Zusammenhang mit der Begründung verstanden werden kann. Jedoch ist der Titel nicht dermassen irreführend, dass die Initiative deshalb ungültig wäre.

5. Politische Beurteilung und Gegenvorschlag

Der Kantonsrat hat Verständnis für das Anliegen der Initianten, nämlich den Verkehr auf Hauptverkehrsachsen flüssig zu halten. Die Bundesgesetzgebung regelt die Signalisation der Höchstgeschwindigkeit und lässt den zuständigen Behörden einen Handlungsspielraum in deren Auslegung. Ebenso sind die Verfahren zur Umsetzung der eidgenössischen Gesetzgebung in den kantonalen Erlassen ge-

regelt und der Rechtsschutz ist gewahrt. Die von der Initiative geforderten Ergänzungen des Art. 12 bekräftigen das Anliegen, den Verkehrsablauf auf Hauptverkehrsachsen flüssig und den Fahrplan des öffentlichen Verkehrs stabil zu halten sowie den Individualverkehr nicht unnötig zu behindern. Gegen diese Forderung spricht auf verkehrsorientierten Hauptverkehrsachsen grundsätzlich nichts und zwar unabhängig davon, ob auf diesen verkehrsorientierten Strassen der öffentliche Bus verkehrt oder nicht. In den Bundesgesetzen wird der Ausdruck «Verkehrsablauf» statt «Verkehrsfluss» verwendet.

Die Forderung der Initiative «Der Verkehrsfluss auf diesen Strassen darf grundsätzlich weder durch bauliche Massnahmen noch durch Verkehrsanordnungen behindert oder verlangsamt werden» wird in der vorgelegten Formulierung hingegen als kritisch beurteilt. Die Anweisung des kantonalen Richtplans zur Aufwertung von Ortsdurchfahrten muss für die Behörden umsetzbar bleiben. Beispielsweise sind die gezielte Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeit bei Ortseingängen mit «Eingangsbremsen» oder der Bau von Mittelschutzinseln bei Fussgängerquerungen Massnahmen, welche die Verkehrssicherheit wesent-

lich verbessern können. Die Forderung der Initiative «Diese Ausnahmen bedürfen einer Festlegung im kantonalen Strassenrichtplan» geht entschieden zu weit, denn sie ist nicht praktikabel und entspricht nicht dem Wesen der Richtplanung.

Der Kantonsrat hat deshalb einen Gegenvorschlag erarbeitet, der das Grundanliegen der Initiative aufnimmt und auf die kritischen Forderungen des Initiativtextes verzichtet. Das kantonale Strassengesetz soll im Art. 12 Abs. 3 mit folgendem Wortlaut ergänzt werden:

«Auf verkehrsorientierten Kantonsstrassen innerorts gilt grundsätzlich als allgemeine Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Der Verkehrsablauf darf nicht behindert werden.»

Mehrheitsmeinung

Eine Mehrheit des Kantonsrats lehnt die Initiative insbesondere aus folgenden Gründen ab:

- Die Initiative schränke den Handlungsspielraum bei der Strassengestaltung zu stark ein. Bauliche Massnahmen im Strassenraum zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder zur gestalterischen Aufwertung von Ortsdurchfahrten sollen auch in Zukunft möglich bleiben.
- Der kantonale Strassenrichtplan sei das falsche Instrument, um die Ausnahmen von Tempo 50 zu bewilligen. Die Umsetzung sei nicht praktikabel. Der Richtplan sei ein strategisches Führungsinstrument des Kantonsrats und kein Planungsinstrument der Exekutive.

Minderheitsmeinung

Die Initiative wird von einer Minderheit des Kantonsrats insbesondere aus folgenden Gründen unterstützt:

- Die Initiative stelle sicher, dass der Verkehrsfluss auf Kantonsstrassen, die auch vom öffentlichen Verkehr benutzt werden, nicht behindert oder verlangsamt wird. Hintergrund der Initiative

seien geplante Strassenbauprojekte in Beringen und Löhningen, bei denen unnötige bauliche Elemente und Temporeduktionen vorgesehen seien, die den Verkehrsfluss stören würden.

- Die Verkehrsflussinitiative lasse auf kurzen Strecken Ausnahmen von Tempo 50 zu, wobei diese Strecken im Strassenrichtplan vom Kantonsrat zu genehmigen sind. Nur so könne sichergestellt werden, dass die Behörden dem Grundanliegen der Initiative nachkämen.

Gegenvorschlag

Die Mehrheit des Kantonsrats befürwortet das Grundanliegen der Initiative, nämlich verkehrsorientierte Kantonsstrassen grundsätzlich mit 50 km/h zu signalisieren und den Verkehrsablauf nicht unnötig zu behindern. Dieses Anliegen werde gemäss einer Mehrheit des Kantonsrats im Gegenvorschlag angemessen aufgenommen, weshalb diese dem Gegenvorschlag zustimmt.

Eine Minderheit lehnte sowohl die Initiative als auch den Gegenvorschlag ab, weil auch dieser in die Gemeindeautonomie eingreifen würde und in grundsätzlicher Hinsicht kein Handlungsbedarf bestehe.

Kantonsrat empfiehlt Ablehnung der Verkehrsflussinitiative und Zustimmung zum Gegenvorschlag

Der Kantonsrat hat am 19. Mai 2025 die Verkehrsflussinitiative mit 35 : 20 Stimmen abgelehnt. Dem Gegenvorschlag hat er mit 39 : 16 Stimmen zugestimmt. Weiter hat der Kantonsrat mit 37 : 17 Stimmen beschlossen, bei der Stichfrage dem Gegenvorschlag den Vorzug zu geben.

Der Kantonsrat empfiehlt Ihnen, sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger, die Volksinitiative «für flüssigen Verkehr auf kantonalen Hauptstrassen (Verkehrsflussinitiative)» abzulehnen und dem Gegenvorschlag zuzustimmen.

Im Namen des Kantonsrates

Der Präsident:

Christian Di Ronco

Der Sekretär:

Luzian Kohlberg

Sehr geehrte Stimmberechtigte

Das Bundesgericht hat entschieden, dass die Volksinitiative vollumfänglich umsetzbar ist. Nun kann endlich abgestimmt werden.

Ein funktionierender Verkehrsfluss auf Kantonsstrassen innerorts ist für alle wichtig: für Pendler, Gewerbe und den öffentlichen Verkehr. Temporeduktionen führen zu längeren Fahrzeiten für Busse, Krankenwagen, Feuerwehr und Polizei, die nicht behindert werden dürfen. Zusätzlich verteuert Tempo 30 den öffentlichen Verkehr. Die Verkehrsflussinitiative trägt dazu bei, den Verkehr auf die Hauptverkehrsachsen zu lenken und den Schleichverkehr in den Quartieren zu reduzieren.

Klarheit durch präzise Formulierung

Die Initiative ist präziser als der Gegenvorschlag! Dieser bleibt zu schwammig und bewirkt gegenüber der aktuellen Rechtslage kaum Veränderungen.

«Generell» oder «grundsätzlich» Tempo 50?

Der Gegenvorschlag verlangt, dass Tempo 50 «grundsätzlich» eingehalten wird, während die Initiative den Begriff «generell» verwendet. Dieser

sprachliche Unterschied ist rechtlich bedeutsam. «Grundsätzlich» bedeutet: im Prinzip ja, im Einzelfall jedoch mit Ausnahmen. «Generell» bedeutet: allgemein gültig, ohne Ausnahmen bereits einzukalkulieren.

Ausnahmen von Tempo 50

Die Initiative fordert, dass der Verkehrsfluss weder durch Temporeduktionen noch durch bauliche Massnahmen verlangsamt wird. Ausnahmen sind nur «auf kurzen Strecken» zulässig.

Wer möchte, dass Tempo 50 die klare Regel bleibt und Ausnahmen streng begrenzt werden, muss sich bewusst sein, dass der Gegenvorschlag mehr Ausnahmen und Ermessensspielraum zulässt. Dies widerspricht dem Ziel der Initiative.

Bewilligung durch Kantonsrat statt Regierungsrat

Ausnahmen von Tempo 50 sollen im kantonalen Richtplan festgelegt werden. Dadurch erhält der Kantonsrat und nicht der Regierungsrat die Kompetenz, diese zu genehmigen. Das stärkt die demokratische Legitimation dieser Ausnahmen.

Darum JA zur Verkehrsflussinitiative, NEIN zum Gegenvorschlag.
Stichfrage: «Verkehrsflussinitiative».

Volks·initiative «für flüssigen Verkehr auf kantonalen Haupt·strassen (Verkehrs·fluss·initiative)» und Gegen·vorschlag

Dieser Text ist in Leichter Sprache geschrieben.

Er ist rechtlich **nicht** verbindlich.

Das bedeutet: Dieser Text ist nur eine Information.

Alle Menschen sollen damit den Text besser verstehen können.

Eine Prüfgruppe für Leichte Sprache hat den Text geprüft.

Worum geht es?

Es geht um eine Abstimmung im Kanton.

Die Stimm·bürgerinnen und Stimm·bürger stimmen über zwei Vor·schlüsse ab.

Der erste Vor·schlag kommt von den Bürgerinnen und Bürgern.

Dieser Vorschlag heisst: Volks·initiative.

Die Volks·initiative heisst:

Für flüssigen Verkehr auf kantonalen Haupt·strassen.

Man sagt auch: Verkehrs·fluss·initiative.

Flüssiger Verkehr bedeutet: Der Verkehr kommt gut voran.

Und: Es gibt möglichst wenig Stau.

Der zweite Vor·schlag kommt vom Kantons·rat.

Dieser Vor·schlag heisst: Gegen·vorschlag.

Ein Gegen·vorschlag ist eine andere Idee zur Volks·initiative.

Wie ist es bis jetzt?

Es geht um kantonale Haupt-strassen.

Kantonale Haupt-strassen sind wichtige Strassen im Kanton.

Der Kanton ist für diese Strassen zuständig.

Es geht um kantonale Haupt-strassen in Dörfern und Städten.

Dazu sagt man auch: innerorts.

In der Schweiz gilt innerorts meistens Tempo 50.

Tempo 50 bedeutet:

Fahrzeuge dürfen höchstens 50 Kilometer pro Stunde fahren.

Es gibt auch Ausnahmen.

Eine Behörde darf für eine kurze Strecke festlegen:

Wie schnell dürfen Fahrzeuge fahren?

Zum Beispiel: Tempo 30 statt Tempo 50.

Dafür braucht es wichtige Gründe.

Zum Beispiel: Es gibt eine besondere Gefahr im Strassen-verkehr.

Oder: Der Verkehr verschmutzt die Umwelt zu stark.

Oder: Der Verkehr soll besser vorankommen.

Was möchte die Volks-initiative?

Die Volks-initiative möchte:

Auf kantonalen Haupt-strassen innerorts

soll meistens Tempo 50 gelten.

Der Verkehr soll gut fliessen.

Der Verkehr soll wenig gebremst werden.

Ausnahmen soll es nur auf kurzen Strecken geben.

Solche Ausnahmen müssen in einem Plan vom Kanton stehen.

Dieser Plan heisst: kantonaler Strassen-richt-plan.

Der Kantons-rat muss über diesen Plan entscheiden.

Warum gibt es einen Gegen-vorschlag?

Der Regierungs-rat und der Kantons-rat verstehen:

Die Volks-initiative zeigt einen wichtigen Wunsch von vielen Menschen.

Der Verkehr auf wichtigen Strassen soll gut fliessen.

Der Fahr-plan vom öffentlichen Verkehr soll pünktlich bleiben.

Öffentlicher Verkehr bedeutet: Busse und Bahnen.

Aber: Der Regierungs-rat und der Kantons-rat finden Teile von der Volks-initiative schwierig.

Die Volks-initiative möchte:

Der Verkehr soll möglichst nicht gebremst werden.

Der Regierungs-rat und der Kantons-rat sagen aber:

Manche Massnahmen auf der Strasse sind wichtig.

Diese Massnahmen können die Sicherheit verbessern.

Zum Beispiel: Eingangs-bremsen am Eingang von einem Dorf.

Oder: Mittel-schutz-inseln bei Fussgänger-streifen.

Eine Eingangs·bremse ist eine Veränderung an der Strasse.
Sie ist am Anfang von einem Dorf oder einer Stadt.
Sie sorgt dafür: Fahrzeuge fahren langsamer.
Eine Mittel·schutz·insel ist eine kleine Insel
in der Mitte von der Strasse. Menschen können dort warten.
Dann können sie die Strasse sicherer überqueren.

Was ist der Gegen·vorschlag?

Der Kantons·rat hat einen Gegen·vorschlag gemacht.
Der Gegen·vorschlag sagt:
Auf kantonalen Haupt·strassen innerorts
soll meistens Tempo 50 gelten.
Der Verkehr soll auf diesen Strassen gut fließen.
Der Gegen·vorschlag ist weniger streng als die Volks·initiative.
Der Gegen·vorschlag soll im kantonalen Strassen·gesetz stehen.
Das Strassen·gesetz regelt wichtige Dinge
zu den Strassen im Kanton.

Wie hat der Kantons·rat entschieden?

Der Kantons·rat hat über die Volks·initiative gesprochen.
Das war am 19. Mai 2025.
Der Kantons·rat hat die Volks·initiative abgelehnt:
35 Mitglieder vom Kantons·rat waren dagegen.
20 Mitglieder vom Kantons·rat waren dafür.

Der Kantons-rat hat dem Gegen-vorschlag zugestimmt:
39 Mitglieder vom Kantons-rat waren dafür.
16 Mitglieder vom Kantons-rat waren dagegen.

Der Regierungs-rat und der Kantons-rat empfehlen:

Stimmen Sie Nein zur Volks-initiative.

Stimmen Sie Ja zum Gegen-vorschlag.

Es gibt auch eine Stich-frage.

Eine Stich-frage braucht es nur dann,
wenn die Mehrheit zu beiden Vorschlägen Ja sagt.

Bei der Stichfrage muss man sich entscheiden:

Welcher Vorschlag gewinnt?

Der Kantons-rat empfiehlt bei der Stich-frage:

Stimmen Sie für den Gegen-vorschlag.

«Das Strassengesetz des Kantons Schaffhausen vom 18. Februar 1980 ist wie folgt zu ändern:

Dritter Abschnitt: Benützung der Strassen

Art. 12 (Einschränkungen)

Absatz 3 (neu)

Auf Kantonsstrassen innerorts, die auch durch den öffentlichen Verkehr genutzt werden, gilt generell als Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Der Verkehrsfluss auf diesen Strassen darf grundsätzlich weder durch bauliche Massnahmen noch durch Verkehrsanordnungen behindert oder verlangsamt werden.

Absatz 4 (neu)

Ausnahmen von Abs. 3 dürfen nur über kurze Strecken bewilligt werden. Diese Ausnahmen bedürfen einer Festlegung im kantonalen Strassenrichtplan.

[Rückzugsklausel]»

Strassengesetz

Änderung vom 19. Mai 2025

Der Kantonsrat Schaffhausen,

beschliesst:

I.

Keine Hauptänderung.

II.

Der Erlass SHR 725.100 (Strassengesetz vom 18. Februar 1980) (Stand 1. Januar 2022) wird wie folgt geändert:

Art. 12 Abs. 3 (neu)

Gemeingebrauch: Einschränkungen (Überschrift geändert)

³ Auf verkehrsorientierten Kantonsstrassen innerorts gilt grundsätzlich als allgemeine Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Der Verkehrsablauf darf nicht behindert werden.

III.

Keine Fremdaufhebungen.

IV.

Referendum

Dieses Gesetz untersteht dem Referendum.

Inkrafttreten

Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten.

Publikation

Das Gesetz ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die kantonale Gesetzessammlung aufzunehmen.

Schaffhausen, 19. Mai 2025

Im Namen des Kantonsrates

Die Präsidentin:
Eva Neumann

Der Sekretär:
Luzian Kohlberg

PP
POSTAUFGABE

Retouren bitte an
die Einwohnerkontrolle
der Gemeinde