



04. MAI 2026

Maurus Pfalzgraf
Maurus@pfalzgraf.ch

An den
Regierungsrat Schaffhausen
Regierungsgebäude
Beckenstube 7
8200 Schaffhausen

Schaffhausen, 4. Mai 2025

Kleine Anfrage 2026 / 14

Risikiert der Regierungsrat, dass eine Bundesmillion den «Bach» heruntergeht?

Sehr geehrte Dame und Herren

Die Agglomerationsregionen können über die Agglomerationsprogramme (PAV) beim Bund für einzelne Projekte ihrer verkehrlichen Entwicklung aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) Gelder beantragen. Diese betragen maximal 50 % der Kosten. Subventionsberechtigt sind auch Projekte zur Verbesserung oder zum Ausbau der Veloinfrastruktur. Oftmals gibt es jedoch bei der Umsetzung von den in den PAV beantragten Projekten Verzögerungen oder sie werden gänzlich sistiert. Dieses Problem hemmt die verkehrliche Entwicklung in den Agglomerationen und ist weder im Sinne des Bundes noch der Kantone und Gemeinden.

Der Bundesrat hat aufgrund eines parlamentarischen Vorstosses von Ständerätin Marianne Maret (Die Mitte, VS) im Juni 2025 in einem Bericht¹ aufgezeigt, welches die Gründe für Verzögerungen bei der Umsetzung von Veloprojekten im Rahmen von PAV sind. Dabei stellt er fest, dass "die bisher in enger Zusammenarbeit mit den Agglomerationen getroffenen Massnahmen für eine erfolgreiche Umsetzung des Programms Agglomerationsverkehr" ausreichend seien und auf Bundesebene aktuell kein weiterer Handlungsbedarf bestehe. Weitergehende Massnahmen würden "die kantonalen oder kommunalen Verfahren und damit die Kompetenzen der Kantone und Gemeinden" betreffen (S. 9).

¹ <https://www.parlament.ch/centers/eparl/curia/2022/20224053/Bericht%20BR%20D.pdf>



Bezüglich der Gründe, die auf kantonaler und/oder kommunaler Ebene zu Verzögerungen oder gar Sistierungen führen, nennt der erwähnte Bericht unter anderem folgende:

- mangelnde personelle und finanzielle Ressourcen bei den Kantonen und insbesondere bei den Gemeinden, die für die Planung und die Umsetzung verantwortlich sind;
- lange Entscheidungsverfahren und Einsprachen oder andere Rechtsmittel;
- komplexe (kantonale und kommunale) Bewilligungsverfahren und aufwändige Koordination mit anderen Projekten;
- mangelnder Reifegrad eingereicherter Projekte;
- andere Prioritätensetzung in der kantonalen oder kommunalen Politik;
- aufwändige Landerwerbsverhandlungen;
- negative Parlaments- oder Volksentscheide

Vor diesem Hintergrund bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie ist der Umsetzungsstand von Veloprojekten in Schaffhausen, die Teil der Agglomerationsprogramme der ersten bis fünften Generation sind? Insbesondere die Projekte Steig- und Bachstrasse?
2. Ist der Regierungsrat weiterhin gewillt, die Aufwertung der Bachstrasse zu unterstützen?
3. Bis wann muss die Aufwertung der Bachstrasse umgesetzt werden, damit die 1.01 Millionen Franken Bundesbeitrag nicht wegfallen?
4. Was sind aus Sicht des Regierungsrats die Ziele der Aufwertung der Steigstrasse?
5. Mussten Veloprojekte, die Teil eines Agglomerationsprogramms waren, sistiert werden, obwohl sie subventioniert worden wären?
6. Welches sind die Gründe, die bei Veloprojekten zu Verzögerungen gegenüber der ursprünglichen Planung oder zu Sistierungen geführt haben?
7. Welche Massnahmen gedenkt der Regierungsrat zu ergreifen, um die vom Bund im Rahmen von Agglomerationsprogrammen bereits subventionierten Veloprojekte möglichst rasch umzusetzen?
8. Wird er personelle Ressourcen erhöhen, Bewilligungsverfahren vereinfachen oder politische Prioritäten setzen, um die Veloförderprojekte zu beschleunigen?
9. Seit einiger Zeit gibt es die Möglichkeit, auch Netzabschnitte (in km) zur Mitfinanzierung zu beantragen. Dies reduziert die Komplexität der Prozesse. Wird der Kanton die im Rahmen der Umsetzung des Veloweggesetzes geplanten Velowegnetze Alltag und Freizeit, welche er bis Ende 2042 realisieren muss, in geeigneter Weise zur Mitfinanzierung beantragen?
10. Welche weiteren Massnahmen gedenkt der Regierungsrat zu ergreifen, um Verzögerungen bei der Umsetzung von Veloprojekten in künftigen Generationen von Agglomerationsprogrammen zu verhindern?



Am 10.4.26 gab der Regierungsrat bekannt, dass er die Strassenverkehrsordnung per 1.5.26 abändert und der Stadt Schaffhausen die Hoheit über Tempo 30 entzieht. Zudem sistierte er die hängigen Tempo 30 Gesuche aller Gemeinden, bis über die «Verkehrsflussinitiative» der EDU abgestimmt wurde. Unklar ist auch, inwieweit bei den umstrittenen Projekten – insb. der Bachstrasse – überhaupt ein Ermessungsspielraum besteht. Das Bundesgericht schrieb im Urteil BGer 1C_345/2025: «Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung können sich die Umstände allerdings so präsentieren, dass den zuständigen Behörden beim Entscheid über eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit nach Art. 108 Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 4 SSV von Bundesrechts wegen kaum noch ein Spielraum verbleibt bzw. dass geradezu eine Pflicht zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit besteht.» Die Vermutung liegt nahe, dass es sich bei der Bachstrasse um einen Fall handelt, in welchem nach Bundesrecht geradezu eine Pflicht zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit besteht.

Es stellt sich die Frage, ob die potenzielle Wirkung dieser Initiative durch die Initianten stark überhöht dargestellt wird und irreführende Behauptungen zu den Themen «Verkehrsfluss» und «Verkehrskapazität» im Raum stehen. Im Interesse einer nüchternen und sachlichen Meinungsbildung bitten wir den Regierungsrat die folgenden Fragen zu klären:

Fragen zu Tempo 30:

11. Gemäss dem aktuellen Wissensstand der Verkehrsplanung (ASTRA, Metron AG) liegt die Kapazitätsgrenze einer Fahrspur mit Tempo-30 signifikant höher als mit Tempo-50. Stimmt der Regierungsrat dieser Erkenntnis zu?
12. Der Verkehrsfluss zu Stosszeiten wird durch Tempo-30 innerorts gemäss Fachliteratur ebenfalls verbessert. Stimmt der Regierungsrat dieser Erkenntnis zu?
13. Für die Bachstrasse und die Steigstrasse wurden in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt umfangreiche Gutachten zum Lärmschutz und zu Sicherheitsdefiziten erstellt. Der Stadtrat bezeichnete ein weiteres Zuwarten bei der Umsetzung von Tempo 30 als «nicht verantwortbar». Warum sieht der Regierungsrat bei diesen beiden Projekten einen Ermessungsspielraum, oder stimmt er zu, dass die Einführung von Tempo-30 hier gemäss Bundesrecht (Art. 108 SSV) zwingend ist?
14. Falls ein Ermessungsspielraum besteht, würde eine Annahme der «Verkehrsflussinitiative» dazu führen, dass der Regierungsrat von der Einführung von Tempo 30 auf der Bach- und Steigstrasse absieht, und damit riskiert Bundesrechtswidrig zu handeln, bzw. zu unterlassen?

Herzliche Grüsse

Maurus Pfalzgraf