

Beschluss vom 23. Juni 2026

Kleine Anfrage 2026/14

von Maurus Pfalzgraf betreffend «Riskiert der Regierungsrat, dass eine Bundesmillion den «Bach» heruntergeht?»

In einer Kleinen Anfrage vom 4. Mai 2026 stellt Kantonsrat Maurus Pfalzgraf verschiedene Fragen zur Projektumsetzung der Agglomerationsprogramme (Generationen 1, 2, 4 und 5) in Schaffhausen mit Fokus auf die Projekte an der Bachstrasse und Steigstrasse in Schaffhausen. Ausserdem werden in einem zweiten Teil weitere Fragen zu Tempo 30 in der Stadt Schaffhausen gestellt.

Der Regierungsrat

a n t w o r t e t :

Die vorliegende Kleine Anfrage ist in Teilen deckungsgleich mit der Kleinen Anfrage 2025/32 von Kantonsrat Maurus Pfalzgraf, bei der v.a. nach Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs gefragt wurde. Der Regierungsrat verweist auf die Beantwortung dieser Kleinen Anfrage vom [11. November 2025](#). Ausserdem verweist der Regierungsrat auf den umfangreichen Hauptbericht zum Agglomerationsprogramm der 5. Generation, in dem der Umsetzungsstand der Programme bzw. der einzelnen Massnahmen im Kapitel 3 detailliert beschrieben ist (www.sh.ch/ap5g). Insgesamt ist der Umsetzungsstand der Schaffhauser Programme im schweizweiten Vergleich sehr zufriedenstellend. Viele Projekte wurden abgeschlossen, sind in Umsetzung oder in Umsetzungsvorbereitung. Der Verein Agglomeration Schaffhausen als Trägerverein des Schaffhauser Programms rechnet mit einem sehr hohen Umsetzungsgrad von rund 90 Prozent bei den Programmen 1 und 2 bis zum Ablauf der Umsetzungsfrist. Insgesamt konnte die Agglomeration Schaffhausen von Bundesbeträgen in der Höhe von rund 50 Mio. Franken profitieren. Die grössten Erfolge waren die Umsetzung der S-Bahn Schaffhausen und die Elektrifizierung der Busflotte der Schaffhauser Verkehrsbetriebe. Zudem konnten etliche Kantons- und Gemeindestrassen mit Bundesbeiträgen erfolgreich umgestaltet und aufgewertet werden, v.a. mit Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr. Auch die Umsetzung des Programms der 4. Generation ist erfolgreich gestartet. Es ist allerdings festzustellen, dass insbesondere die Projekte im innerstädtischen Raum aufgrund der vielen Nutzungskonflikte in der Umsetzung herausfordernd sind. Dazu gehören u.a. auch die Aufwertungen der Bachstrasse und der Steigstrasse. Dazu kommt, dass die Ablehnung des Rahmenkredits zum Ausbau der Nationalstrassen im Jahr 2024 durch die Schweizer Stimmberechtigten Auswirkungen hat auf das städtische Strassennetz. Das Agglomerationsprogramm Schaffhausen sowie auch das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Schaffhausen basierten auf dem Ausbau der Nationalstras-

se zwischen Schaffhausen Süd und Herblingen bis 2040. Die zeitliche Verzögerung des Nationalstrassenausbaus wird zu Mehrverkehr auf den städtischen Strassen führen, was es bei den zukünftigen Strassenbauvorhaben zu berücksichtigen gilt.

Betreffend den zweiten Teil der Kleinen Anfrage zu Tempo 30 verweist der Regierungsrat auf die Medienmitteilung vom [10. April 2026](#) zur Umsetzung des Kantonsratsbeschlusses über Verkehrsanordnungen auf städtischen Kantonsstrassen. Der Regierungsrat hat aus Respekt gegenüber den demokratischen Grundprinzipen bzw. den Stimmberechtigten entschieden, bis zum Volksentscheid über die Verkehrsflussinitiative und den Gegenvorschlag des Kantonsrats grundsätzlich auf weitere Verkehrsanordnungen auf Kantonsstrassen zu verzichten. Die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten innerorts bleiben mit Ausnahme der bereits eingeführten Abweichungen somit auf dem gesamten Kantonsstrassennetz bei der generellen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die rechtlichen Vorgaben von Bund und Kanton sind auf dem Kantonsstrassennetz aktuell eingehalten. Die Beurteilung, ob Temporeduktionen auf verkehrsorientierten Kantonsstrassen nötig, zweck- und verhältnismässig sind, erfolgen im Rahmen von Sanierungs- und Ausbauprojekten, bei denen eine Überprüfung der Lärmimmissionen erfolgt.

Vor diesem Hintergrund lassen sich die spezifischen Fragen wie folgt beantworten:

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?*

Die Projekte der Kategorie Langsamverkehr (LV) bzw. Fuss- und Veloverkehr (FVV) der Agglomerationsprogramme liegen weitgehend in der Verantwortung der Gemeinden. In der Verantwortung des Kantons liegen die Projekte für den Fuss- und Veloverkehr ausserhalb der Bauzonen sowie an Kantonsstrassen innerhalb der Bauzonen, mit Ausnahme in der Stadt Schaffhausen. Wie eingangs erwähnt, ist der Umsetzungsstand aller Massnahmen und somit auch der Veloprojekte im Hauptbericht des Agglomerationsprogramms der 5. Generation erfasst.

Die LV bzw. FVV-Projekte der Agglomerationsprogramme in der Verantwortung des Kantons konnten weitgehend umgesetzt werden (AP1/2) oder sind in der Umsetzungsplanung (AP4/5). Umgesetzt wurden die Projekte Radweg Hemmental, ein Teil des Radwegs Schaffhausen-Stetten, die Öffnung des Areals Charlottenfels in Neuhausen, die Vertikallifte am Bahnhof Neuhausen-Rheinfall, die Veloführung am Knoten Rheinhof in Neuhausen (in Abschlussphase) und der Zugang Süd zum Bahnhof in Thayngen. Der Ausbau der Radweginfrastruktur entlang dem Rhein zur Verbesserung der Erschliessung des Rheinfalls konnte aufgrund von raumplanerischen und gewässerrechtlichen Vorgaben nicht wie geplant realisiert werden. Als Ersatz wurde die Infrastruktur am «Katzensteig» und der Zentralstrasse in Neuhausen ausge-

baut. Weiter plant die Gemeinde Neuhausen am Rheinfluss einen neuen Radweg zwischen dem Bahnhof Neuhausen (SBB) und dem SIG-Areal über ein stillgelegtes Industriegleis. Im Rahmen der Programme 4/5 sind Fuss- und Radwege zwischen Schaffhausen und Stetten und zwischen Hofen und dem Zentralschulhaus Reiat sowie in Thayngen-Hüttenleben und an der Kaltenbacherstrasse Süd in Stein am Rhein geplant.

In der Verantwortung der Stadt Schaffhausen und der Gemeinden wurden etliche Aufwertungsprojekte und Verbesserungen der Infrastruktur realisiert, die wesentlich zur Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr geführt haben. Der Bau einer neuen Veloabstellanlage Bahnhof Süd in Schaffhausen befindet sich aktuell in Umsetzung. Einige Projekte konnten nicht realisiert werden, darunter die «Fuss- und Velobrücke Duraduct» in Schaffhausen und die «Fuss- und Radwegbrücke Enge» in Neuhausen, die beide in der Volksabstimmung abgelehnt wurden. Zwei Projekte «Steg S-Bahnhof-Herblingen - Herblingermarkt» sowie «Fussgängerbrücke Rabenfluh» wurden in das AP5 verschoben.

Die Umgestaltungen der Bachstrasse (AP2) und der Steigstrasse (AP5) liegen in der Verantwortung der Stadt Schaffhausen, da es sich um städtische Kantonsstrassen im Eigentum der Stadt handelt. Bei beiden Projekten handelt es sich um Aufwertungsprojekte für den motorisierten Individualverkehr, den strassengebundenen öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr. Die Projekte befinden sich in der Projektierungsphase. Beide Projekte müssen vom Stadtrat dem Regierungsrat zur Genehmigung eingereicht werden und beide Parlamente von Stadt und Kanton müssen ihre Kreditanteile genehmigen. Die Baukosten werden nach Abzug des Bundesbeitrags hälftig geteilt.

2. Ist der Regierungsrat weiterhin gewillt, die Aufwertung der Bachstrasse zu unterstützen?

Die Bachstrasse ist eine Kantonsstrasse im Eigentum der Stadt Schaffhausen. Die Planungshoheit liegt damit bei der Stadt Schaffhausen. Grundsätzlich unterstützt der Regierungsrat die Aufwertung des Strassenraums der Bachstrasse mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Der Regierungsrat wird nach der Einreichung des Bauprojekts über die Genehmigung befinden.

3. Bis wann muss die Aufwertung der Bachstrasse umgesetzt werden, damit die 1.01 Millionen Franken nicht wegfallen?

Mit dem Bund muss bis zum 31. Dezember 2027 eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen sein. Dazu muss die Finanzierung gesichert sein und die Baubewilligung vorliegen. Falls das Projekt nicht über das AP2 abgewickelt werden kann, gibt es die Möglichkeit einer Neuaufnahme im AP6.

4. Was sind aus Sicht des Regierungsrats die Ziele der Aufwertung der Steigstrasse?

Die Steigstrasse ist eine Kantonsstrasse im Eigentum der Stadt Schaffhausen. Die Planungshoheit liegt damit auch hier bei der Stadt Schaffhausen. Sie legt die Ziele des Aufwertungsprojekts fest, dies unter Berücksichtigung des verkehrsorientierten Charakters der Kantonsstrasse.

5. *Mussten Veloprojekte, die Teil eines Agglomerationsprogramms waren, sistiert werden, obwohl sie subventioniert worden wären?*

Siehe Antwort zur Frage 1.

6. *Welches sind die Gründe, die bei Veloprojekten zu Verzögerungen gegenüber der ursprünglichen Planung oder zu Sistierungen geführt haben?*

Die entsprechenden Informationen zu Verzögerungen oder Sistierungen von FVV-Projekten müssen bei den projektverantwortlichen Gemeinden eingeholt werden. Die Projekte in der Verantwortung des Kantons konnten mit Ausnahme der Verbesserung der Veloerschliessung des Rheinfalls planmässig realisiert werden. Siehe dazu die Antwort auf Frage 1.

7. *Welche Massnahmen gedenkt der Regierungsrat zu ergreifen, um die vom Bund im Rahmen von Agglomerationsprogrammen bereits subventionierten Veloprojekte möglichst rasch umzusetzen?*

Die Verantwortung über das Gesamtprogramm obliegt dem Verein Agglomeration Schaffhausen. Die Programmleitung, d.h. die Ausarbeitung der Programmgenerationen und die Koordination der Programmumsetzung wurde an die kantonale Dienststelle Tiefbau Schaffhausen übertragen. Tiefbau Schaffhausen wird von der Geschäftsstelle des Vereins Agglomeration Schaffhausen unterstützt. Für die Umsetzung der einzelnen Projekte der Agglomerationsprogramme sind die einzelnen Massnahmenträger zuständig, das heisst der Kanton für die Kantonsprojekte und die Gemeinden für die kommunalen Projekte. Für die Programmumsetzung gibt es ein übergeordnetes Steuerungsgremium, in dem der Baudirektor, die zuständigen Gemeindepräsidentinnen und -präsidenten sowie die Gemeinderätinnen und Gemeinderäte der Kernagglomerationsgemeinden sowie die kantonalen Dienststellen Tiefbau Schaffhausen, Planungs- und Naturschutzamt und die Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr vertreten sind. Der Regierungsrat beurteilt die organisatorischen Gefässe und Prozesse zur Umsetzung der Programmgenerationen als effektiv bzw. effizient, was sich im hohen Umsetzungsgrad widerspiegelt. Der Regierungsrat sieht keinen Anpassungsbedarf bei der Organisationsstruktur und den Prozessen.

8. *Wird er personelle Ressourcen erhöhen, Bewilligungsverfahren vereinfachen oder politische Prioritäten setzen, um die Veloförderprojekte zu beschleunigen?*

Betreffend die personellen Ressourcen verweisen wir auf die Beantwortung der Kleinen Anfrage 2025/32 von Kantonsrat Maurus Pfalzgraf. Die Ressourcen der kantonalen Dienststellen wurden in den vergangenen Jahren schrittweise den Rahmenbedingungen und Anforderungen der Agglomerationsprogramme angepasst. Für die Umsetzung von Agglomerationsmassnahmen in der Verantwortung der Gemeinden ist der Regierungsrat nicht zuständig. Hinsichtlich der Bewilligungsverfahren für die Genehmigung von Agglomerationsmassnahmen gibt es seitens des Bundes strikte Vorgaben (Richtlinien zur Verordnung des Programms Agglomerationsverkehr, Richtlinien PAVV). Die gesetzlichen Rahmenbedingungen inklusive der Bewilligungsverfahren können nicht umgangen werden. Bezüglich politischer Prioritäten wird auf die Legislaturziele, die Budget- und Finanzplanung sowie auf die Ziele des Agglomerationsprogramms verwiesen.

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 Veloweggesetz geplanten Velowegnetze Alltag und Freizeit, welche er bis Ende 2042 realisieren muss, in geeigneter Weise zur Mitfinanzierung beantragen?*

Selbstverständlich strebt der Regierungsrat an, möglichst viele Projekte im Kanton Schaffhausen über das Agglomerationsprogramm mit entsprechenden Bundesbeteiligungen zu realisieren. Die Instrumente zur Beantragung von Bundesbeiträgen sind den Mitgliedern des Vereins Agglomeration Schaffhausen bestens bekannt, so auch die Möglichkeit von Projekteingaben im Rahmen von Massnahmenpaketen.

10. *Welche weiteren Massnahmen gedenkt der Regierungsrat zu ergreifen, um Verzögerungen bei der Umsetzung von Veloprojekten in künftigen Generationen von Agglomerationsprogrammen zu verhindern?*

Der Regierungsrat beurteilt die Umsetzung der Agglomerationsprogramme als erfolgreich. Auch der Umsetzung der zukünftigen Programme sieht der Regierungsrat zuversichtlich entgegen, sofern die Programme nicht mit Forderungen aus der Politik überladen werden. Die Exekutiven von Kanton und Gemeinden tragen die Verantwortung für die Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten. Die Verfügbarkeit der Ressourcen ist dabei zu berücksichtigen. Der Regierungsrat mahnt zu einer angemessenen Zurückhaltung bei der Platzierung von Forderungen durch Interessenverbände. Er ist der Meinung, dass wir in der Schweiz und auch im Kanton Schaffhausen insgesamt über eine gute Verkehrsinfrastruktur verfügen, auch für den Fuss- und Veloverkehr. Selbstverständlich gibt es Verbesserungsmöglichkeiten, die schrittweise im Rahmen der Agglomerationsprogramme umgesetzt werden sollen.

11. *Gemäss dem aktuellen Wissensstand der Verkehrsplanung liegt die Kapazitätsgrenze einer Fahrspur mit Tempo 30 signifikant höher als mit Tempo 50. Stimmt der Regierungsrat dieser Erkenntnis zu?*

Die Kapazität einer Strasse ist abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit, aber nicht nur, sondern auch von der Strassengeometrie und der Gestaltung des erweiterten Strassenraums. Die signalisierte Geschwindigkeit ist vor allem auf Nationalstrassen während Spitzenverkehrszeiten von Bedeutung. Deshalb wird die Geschwindigkeit bei hoher Verkehrsbelastung auf stark befahrenen Nationalstrassenabschnitten dynamisch gesteuert, um Staubildungen zu verhindern oder zu verzögern. Auf innerstädtischen Strassen mit einem engmaschigen Knotensystem sowie Ampelanlagen hat die signalisierte Geschwindigkeit wenig Einfluss auf die Kapazität. Die bestimmenden Elemente für die Kapazität und auch den Verkehrsfluss sind die einzelnen Knotensteuerungen, die Koordination der Steuerungsanlagen über mehrere Knoten sowie der querende Fuss- und Veloverkehr (Anzahl und zeitliche Verteilung der Querungen, Steuerung der Übergänge). Bei der Bachstrasse und bei der Steigstrasse beurteilt Tiefbau Schaffhausen den Einfluss der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf die Kapazität und den Verkehrsfluss als wenig relevant. Insbesondere an der Bachstrasse ist die Steuerung der Fussgängerübergänge der bestimmende Faktor für die Kapazität, den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit. Tiefbau Schaffhausen empfiehlt v.a. aus Sicherheitsgründen, die Fussgängerübergänge an der Bachstrasse tagsüber mit Lichtsignalanlagen zu steuern.

12. *Der Verkehrsfluss zu Stosszeiten wird durch Tempo 30 innerorts gemäss Fachliteratur ebenfalls verbessert. Stimmt der Regierungsrat dieser Erkenntnis zu?*

Siehe Antwort auf Frage 11.

13. *Für die Bachstrasse und die Steigstrasse wurden in Zusammenarbeit mit Tiefbau Schaffhausen 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 Ermessenspielraum, oder er stimmt zu, dass die Einführung von Tempo 30 hier gemäss Bundesrecht (Art. 108 SSV) zwingend ist?*

Sowohl an der Bachstrasse wie auch an der Steigstrasse gibt es Potenziale zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Umgebungsgestaltung. An der Steigstrasse steht die Verbreiterung des bestehenden, kombinierten Rad- und Gehwegs bergwärts im Vordergrund, um die Konflikte zwischen Velofahrenden und Zufussgehenden zu reduzieren. An der Bachstrasse steht hingegen die gestalterische Aufwertung mit Begrünungselementen im Vordergrund. Die signalisierte Geschwindigkeit hat gemäss Beurteilung der kantonalen Fachstellen an beiden Kantonsstrassen keine signifikante Relevanz betreffend die Verkehrssicherheit. Die signalisier-

te Geschwindigkeit hat hingegen einen Einfluss auf die Lärmimmissionen an den angrenzenden Liegenschaften. Hier werden im Rahmen der geplanten Aufwertungsprojekte die Lärmimmissionen überprüft. Dabei werden die Belagswahl und die gefahrenen Geschwindigkeiten nach Projektumsetzung entscheidend sein, ob eine Temporeduktion notwendig sein wird. Aktuell gelten beide Kantonsstrassen Steigstrasse und Bachstrasse rechtlich als lärmsaniert. Das gilt allerdings nur bis zum Zeitpunkt einer umfassenden Sanierung der Verkehrsanlagen.

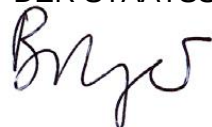
Die kantonalen Fachstellen sehen keinen unmittelbaren, zwingenden Handlungsbedarf zur Reduktion der Höchstgeschwindigkeit an der Steigstrasse und der Bachstrasse. Tiefbau Schaffhausen hatte dem Stadtrat Schaffhausen deshalb empfohlen, auf eine voreilige Einführung von Tempo 30 zu verzichten und die signalisierte Höchstgeschwindigkeit im Zuge der anstehenden Aufwertungsprojekte neu zu beurteilen.

14. Falls ein Ermessensspielraum 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?

Bei der Beurteilung, ob eine Temporeduktion nötig, zweck- und verhältnismässig ist, oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind, gibt es einen erheblichen Ermessensspielraum. Dieser Ermessensspielraum ist im Zuge der anstehenden Aufwertungsprojekte bezogen auf die Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) sorgfältig auszuloten. Bei der Entscheidungsfindung, ob eine Temporeduktion verfügt werden soll, ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren. Ob die Verkehrsflussinitiative angenommen wird oder nicht, hat einen Einfluss auf die Nutzung des Ermessensspielraums durch die zuständige Behörde. Die übergeordneten, gesetzlichen Rahmenbedingungen müssen aber unabhängig vom Volksentscheid im Zuge der Umsetzung der anstehenden Aufwertungsprojekte überprüft und eingehalten werden.

Schaffhausen, 23. Juni 2026

DER STAATSSCHREIBER



Dr. Stefan Bilger