



# Grosser Stadtrat der Stadt Schaffhausen

## Spezialkommission Botschaft zur Volksinitiative «Nein zu Tempo 30 auf Hauptstrassen»

An den  
Grossen Stadtrat  
8200 Schaffhausen

**Vorlage des Stadtrats vom 17. Januar 2023:  
Botschaft zur Volksinitiative «Nein zu Tempo 30 auf Hauptstrassen»**

**Bericht und Antrag der Spezialkommission vom 18. Januar 2024**

---

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Spezialkommission hat die Vorlage des Stadtrates vom 17. Januar 2023 an fünf Sitzungen (27.3., 3.5., 30.8., 8.11. und 4.12.2023) eingehend beraten.

Dieser Bericht gibt eine kurze Einsicht in die Beratungen der Spezialkommission.

### **Beratungsablauf**

#### **1. Sitzung vom 27. März 2023**

An der **ersten Sitzung vom 27. März 2023** wurde uns die Vorlage durch SR Dr. Katrin Bernath und Rechtsberaterin/Stadtschreiberin i. V. Stephanie Keller anhand einer Präsentation vorgestellt, zudem wurden zahlreiche Fragen zur Vorlage beantwortet.

Anliegen der FDP Volksinitiative «Nein zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen»:

Auf verkehrorientierten Strassen soll – abgesehen von klar definierten Ausnahmen – **ein Tempolimit von nicht weniger als 50 km/h gelten**. Dieser Text soll mittels Initiative in der Verfassung verankert werden.

Der Stadtrat definiert seine Zielsetzungen und die Praxis in der Stadt Schaffhausen wie folgt:

- Raumplanerische und verkehrliche Ziele
- Siedlungsentwicklung nach innen und steigendes Verkehrsaufkommen
- Lärmschutz gewinnt an Bedeutung
- Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer auf engem Raum als zunehmende Herausforderung

Die bundesrechtlichen Grundlagen sehen als **Grundsatz** innerorts eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 vor. Abweichungen davon sind in der Signalisationsverordnung (SSV; Art. 108 Abs. 2) geregelt. Eine Herabsetzung, wofür mittels Gutachten die Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit nachgewiesen werden muss, ist zulässig, wenn:

- Eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (lit. a)
- Bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (lit. b)
- Auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsfluss verbessert werden kann (lit. c) oder
- Dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren (lit. d)

Als verkehrsorientierte Strassen – Begriff wird seit 01.01.2023 SSV verwendet – gelten:

- Strassen innerorts, die auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet sind und für sichere, leistungsfähige und wirtschaftliche Transporte bestimmt sind
- Tempo 30 Zonen und Begegnungszonen sind nur auf nicht verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig, dafür ist kein Gutachten mehr erforderlich

Das Umweltschutzgesetz sowie die Lärmschutzverordnung des Bundes verpflichten die öffentliche Hand zur Sanierung von Strassenabschnitten bei übermässiger Lärmbelastung, sei es durch eine Sanierung der Strasse oder durch Tempoherabsetzungen, wobei letztere erst möglich sind, wenn andere Massnahmen an der Quelle nicht verhältnismässig und wirksam sind. Dazu kommt, dass Vorgaben der Umweltschutzgesetzgebung unabhängig der Strassenklassierung gelten.

Die **Initiative wird als gültig erachtet**, denn sie wahrt die Einheit der Materie, ist nicht undurchführbar und verstösst nicht gegen übergeordnetes Recht.

Der Stadtrat gelangt zur Auffassung, dass der Bund bereits umfassend geregelt hat, wann und unter welchen Modalitäten vom Grundsatz von Tempo 50 abgewichen kann und muss. Wird Ermessen eingeräumt, kann nicht einfach darauf verzichtet werden. Der städtische Ermessensspielraum geht aber nicht so weit, dass Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen generell ausgeschlossen werden könnte oder weniger weitreichende Ausnahmen als jene der SSV angewendet werden könnten.

In seiner **Würdigung kommt der Stadtrat zum Schluss die Initiative sei gültig, trotzdem aber wirkungslos**, da der Ermessensspielraum von Bundesrechts wegen vorgegeben sei. Zudem würde die Initiative nicht erfüllbare Erwartungen hegen, so seien bei Annahme der Initiative dieselben Bestimmungen massgebend wie heute. Zudem sei die Formulierung «Hauptstrassen» vs. «verkehrsorientierte Strassen» unklar. Auch der Verfassungsrang sei zweifelhaft für die deklaratorische Wiedergabe von Bundesrecht.

Im Rahmen der Beratungen stellte ein Kommissionsmitglied die Frage, ob es einen Bereich gibt, bei welchem der Ermessensspielraum des Stadtrats eingeschränkt ist. «Ihm sei dafür diese stadträtliche Vorlage nicht genug sauber detailliert erklärend. Ich glaube, dass es Bereiche gibt, wo der Ermessensspielraum der Behörde eingeschränkt werden soll aufgrund dieser Norm. Ich denke der Rechtsdienst der Stadt Schaffhausen ist nicht die richtige Instanz, diese Frage zu beantworten. Ich bin der Meinung, hierzu sollte man ein unabhängiges Gutachten einholen». Und weiter «ich bin der Meinung diese Initiative kann man nicht einfach wegwischen und sagen, sie sei folgenlos, denn es besteht ein Ermessensspielraum des Stadtrats.» Insbesondere gehe es um die Prüfung, ob es einen Regelungsrest gibt, welcher den Handlungsspielraum des Stadtrats einschränkt.

Stadträtin Dr. Katrin Bernath meinte darauf, das sei eine wichtige Frage, aber der Rechtsdienst der Stadt sei sehr kompetent, auch bei einem Gutachten gäbe es verschiedene Meinungen. Vom Rechtsdienst wurde erwidert, dieser Ermessensspielraum existiere jetzt bereits und diesen werde es auch in Zukunft geben. Wie man die Kriterien für eine Temporeduktion anwende, werde immer ein Ermessensspielraum bleiben.

Nach längerer Diskussion und dem Aufkommen von Fragen im Zusammenhang mit dem neuen Begriff «verkehrsorientierte Strasse» wurde von Verwaltungsseite in Aussicht gestellt, auf die nächste Sitzung hin Rolf Armbruster, Abteilungsleiter Infrastruktur und Verkehr von Tiefbau Schaffhausen, einzuladen. Dies mit dem Auftrag den Strassenrichtplan vorzustellen und Ausführungen zu den verschiedenen Kategorien von Strassen und Kriterien für die Beurteilung zu machen.

**Die Abstimmung zur Frage, ob ein Rechtsgutachten in Auftrag gegeben werden soll, wurde mit 7 : 0 Stimmen, bei 2 Enthaltungen unterstützt.** Die Formulierung der konkreten Fragestellung wurde auf die nächste Sitzung verschoben.

Von der Baureferentin beantwortet wurde gegen Ende der ersten Sitzung auch die Kleine Anfrage Nr. 10/2023, vom 16. Februar 2023, von Matthias Frick (SP): «Tempo 30: Initiative und Vorlage des Stadtrats». Auf die Wiedergabe der Antworten wird hier verzichtet, dies, nachdem die Kleine Anfrage vom Stadtrat am 24. Oktober 2023 veröffentlicht wurde.

## **2. Sitzung vom 3. Mai 2023**

Anlässlich dieser Sitzung wurden offene Fragen aus der ersten Sitzung beantwortet, ebenso wurde der städtische Strassenrichtplan mit den verschiedenen Kategorien von Strassen durch Rolf Armbruster, Tiefbau Schaffhausen, vorgestellt, Grundlage dafür ist das kantonale Strassengesetz. Hauptstrassen sind städtische Hauptachsen, Sammelstrassen erschliessen die einzelnen Quartiere. Die Frage, was verkehrsorientierte Strassen sind, wurde durch die Baureferentin so beantwortet, dass es hierzu noch unterschiedliche Haltungen gibt und die Definition noch nicht gefestigt sei. Gemäss Strassengesetz sind Kantons- und Hauptstrassen verkehrsorientiert, denn diese haben die Funktion, den Verkehr aus den Quartieren wegzubringen.

Für die Herabsetzung des Tempolimits, z. B. für eine Tempo 30 Strecke, braucht es bei verkehrsorientierten Strassen (Hauptstrassen/Hauptverkehrsachsen) ein Gutachten, demgegenüber wird für eine Tempo 30 Zone seit Januar 2023 auf nicht verkehrsorientierten Strassen kein Gutachten mehr benötigt, jedoch braucht es in unserer Stadt die Zustimmung des Stadtrats und des Grossen Stadtrats.

Zum Ermessensspielraum bei der Beurteilung nach Art. 108 Abs. 2 SSV wurden zahlreiche Beispiele erläutert und Gegebenheiten erwähnt, so Sichtweiten, Gefahren, Unfallzahlen und deren Art und Häufigkeit, Trennung Fussgänger und Veloverkehr, Situation bei Schulhäusern, Verkehrsfluss, Lärm, Grenzwerte, Reduktion der Lärmgrenzwerte durch Flüsterbelag etc.

Als weiteres Traktandum wurde die Formulierung nachstehender Fragen an einen Gutachter verabschiedet:

1. Wie gross ist der Ermessensspielraum des Stadtrats bzgl. Anordnung/Verzicht auf T30-Zonen und -Strecken heute bezogen auf die heutigen Rechtsgrundlagen?
2. Ändert sich der Ermessensspielraum des Stadtrats bzgl. Anordnung/Verzicht auf T30-Zonen und -Strecken bei Annahme der Initiative? Falls ja, inwiefern?

3. Gibt es bei Annahme der Initiative einen Regelungsrest, welcher das Ermessen des Stadtrats betrifft, oder bleibt es bei der heutigen Rechtsanwendung?
4. Was sind die Folgen dieser Antworten auf die Gültigkeit der Initiative?

Für ein Gutachten schlug die Spezialkommission vor, die Lehrstühle von Prof. Dr. iur. Alain Griffel (prioritär) oder Prof. Dr. iur. Felix Uhlmann, beide Uni Zürich, anzufragen.

### **3. Sitzung vom 30. August 2023**

Nachdem der Lehrstuhl von Prof. Dr. iur. Alain Griffel aus Zeitgründen unseren Auftrag für ein Gutachten nicht annehmen konnte, wurde die Anfrage an den Lehrstuhl von Prof. Dr. iur. Felix Uhlmann gestellt, welcher bereit war unserer Kommission eine Stellungnahme abzugeben. Diese lautete kurz und bündig:

**«Nach Studium der Unterlagen gelange ich zum gleichen Fazit wie der Stadtrat.**

**Dieser formuliert in seiner Vorlage:**

"[Die vorgeschlagene Bestimmung] ist vielmehr als Norm programmatischer Natur zu verstehen, die anzeigen soll, in welcher Weise von Handlungsspielräumen Gebrauch zu machen ist, die das anwendbare Recht zur Verfügung stellt. Der Handlungsspielraum ist durch das Bundesrecht jedoch stark eingeschränkt."

Exakt so hätte ich die Rechtslage umschrieben. Inhaltlich habe ich den Ausführungen des Stadtrates nichts hinzuzufügen.»

Die Mehrheit der SPK-Mitglieder war von diesem äusserst kurzen «Gutachten» enttäuscht, denn der Gutachter ging mit keiner Silbe auf die gestellten Fragen ein. Die Sitzungsteilnehmer stellten sich die Frage, wie man in eine Abstimmung gehen wird, ohne dass man wirklich fundiert argumentieren kann, hat sich doch der Wissensstand mit dieser Antwort keinesfalls verbessert.

Deshalb wurde aus dem Gremium der Antrag gestellt einen weiteren Lehrstuhl damit zu beauftragen unsere Fragen detailliert zu beantworten. Zudem soll die Frage 1 ergänzt werden mit dem Wunsch nach einer Umschreibung des Ermessensspielraums mit möglichen Beispielen und einer Bandbreite, was dieser Spielraum enthalten könnte.

Diesem Antrag wurde mit 5 : 3 Stimmen, bei 1 Enthaltung, zugestimmt.

Zudem wurde beschlossen, die Wahl eines möglichen weiteren Gutachters dem Kommissionspräsidenten zu übertragen, der sich mit dem Rechtsdienst abspricht.

### **4. Sitzung vom 8. November 2023**

Bereits kurz nach der letzten Kommissionssitzung hat uns Prof. Dr. Andreas Glaser, Professor für Staatsrecht an der Uni Zürich, zugesagt unseren Auftrag anzunehmen. Sein Kurzgutachten über rund sechs Seiten lag uns bereits am 27. Oktober 2023 vor, zudem war er bereit anlässlich der SPK-Sitzung via Zoom offene Fragen zu beantworten. Seine Ausführungen sind komplex, weshalb hier nur kurz darauf eingegangen wird. Das diesbezügliche Gutachten, wie auch ein Auszug mit den Antworten auf unsere gestellten Fragen, die er uns anlässlich dieser Sitzung beantwortete, liegen diesem Bericht bei.

### **Fazit des Gutachtens**

Im Gegensatz zu den Ausführungen des Stadtrats in seiner Vorlage vom 17. Januar 2023 kommt Prof. Dr. Andreas Glaser in seinem Gutachten u.a. zum Schluss, dass der Stadtrat bei der Anordnung von Tempo 30 grundsätzlich über einen erheblichen Ermessensspielraum verfüge. Bei Annahme der Initiative ändere sich der Ermessensspielraum

bezüglich des Verzichts auf Tempo-30-Zonen und -Strecken. Überall dort, wo die Behörde nach Massgabe des Bundesrechts über Ermessen verfügt, müsste sie nach Annahme der Initiative auf die Anordnung von Tempo 30 verzichten. Der Stadtrat müsste so stets Tempo 30 anordnen, wenn das Bundesrecht dies gebietet. Wenn das Bundesrecht dies nicht vorschreibt, wäre er aufgrund des kommunalen Rechts stets dazu gezwungen, Tempo 50 zu belassen.

Des Weiteren kommt er zum Schluss, der Stadtrat müsse im Rahmen der Verhältnismässigkeitsprüfung mit Blick auf die Erforderlichkeit insbesondere alternative Massnahmen und mit Blick auf die Zumutbarkeit gegenläufige Interessen in die Ermessensausübung einbeziehen. Durch die Annahme der Initiative würde bewirkt, dass der Stadtrat entgegenstehende Belange bis zur Grenze des bundesrechtlichen Zulässigen höher gewichten und auf die Anordnung von Tempo 30 verzichten müsste. Schrumpft das Ermessen nicht auf null, müsste er auf eine weitere Interessenabwägung verzichten und Tempo 50 belassen.

Im Rahmen der Diskussion wurde von stadträtlicher Seite die Frage der Gültigkeit der Initiative aufgeworfen. Denn das Gutachten spricht von einer Ermessensschrumpfung und hier stellt sich die Frage, wer entscheidet gestützt auf was, ob jetzt die Ermessensschrumpfung da ist oder nicht. Der Stadtrat stützte sich bisher auf das jeweilige Gutachten und leitete dann davon sein Handeln ab. Wenn es so ist, dass der Stadtrat wie einen Ermessensspielraum hätte, der grösser ist, als dass er bisher gedacht hat und dieser jetzt eingeschränkt würde, so wie im Gutachten argumentiert, dann stelle sich die Frage der Gültigkeit der Initiative im Lichte der kantonalen Gesetzgebung. So bezeichnet das kantonale Recht an zwei Orten, einerseits im Strassengesetz in Art. 13 Abs. 1 und im Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr Art. 3, die zuständige Gemeindebehörde bzw. den Stadtrat als zuständig für das Verfügen von Verkehrsanordnungen bzw. die Anordnung von Einschränkungen. Gleichzeitig haben wir das Gemeindegesetz, das unter Art. 45 Abs. 2 bezüglich Gültigkeit von Initiativen festhält: «Die Initiative ist unzulässig, soweit ausschliesslich der Gemeinderat zuständig ist.» Ist dies nicht ein Widerspruch?

Nach Prof. Glaser wäre im engeren Sinn nur verboten, wenn der zuständigen Behörde die Entscheidungsbefugnis formell abgesprochen würde, d.h. wenn man beispielsweise sagen würde, dass über Tempo 30 Zonen eine Urnenabstimmung stattfinden müsste. Das kantonale Recht hindere aber nicht daran, dass die Gemeinden im Rahmen des kantonalen Rechts und des Bundesrechts einer Behörde Vorgaben machen. Die erwähnte Zuständigkeit im Strassengesetz bezieht sich also nur auf die formelle Entscheidungszuständigkeit und nicht auf die materielle. So hindern die Bestimmungen im kantonalen Recht den Souverän nicht daran, dass er im Gemeinderecht selbst der Exekutive irgendwelche Vorgaben macht, denn eine Zuständigkeitsregelung verbietet nicht materielle Vorgaben für die Exekutive.

Nachdem die Auslegung dieses Sachverhalts durch Prof. Glaser eine Reihe von allgemeinen Fragen und Erkenntnissen zur Gültigkeit von Volksinitiativen aufgeworfen hat und aktuell diese Fragestellung nicht im Mittelpunkt stand, baten wir Prof. Glaser uns dazu eine weitere kurze Stellungnahme zu verfassen, wozu er sich spontan bereit erklärte.

#### **5. Sitzung vom 4. Dezember 2023**

Rechtzeitig auf diese Sitzung hin erhielten wir von Prof. Glaser seine Stellungnahme mit dem Titel «Behördenzuständigkeit und Gültigkeit von Initiativen in der Stadt Schaffhausen», diese liegt als Beilage bei. Im Wesentlichen hielt er darin fest:

«Im Wege einer Volksinitiative dürfte daher die formale Zuständigkeit zur Anordnung bzw. Signalisation von Tempo 30 nicht auf eine andere Behörde als den Stadtrat, beispielsweise auf den Grossen Stadtrat oder die Stimmberechtigten, übertragen werden. Dies bedeutet jedoch nicht, dass in formeller Hinsicht keine weiteren Zustimmungserfordernisse angeordnet werden dürften... Das Recht der Stadt Schaffhausen darf im Rahmen des übergeordneten Rechts weitere Vorgaben regeln, beispielsweise durch Zielbestimmungen in der Stadtverfassung.»

**Zu Beginn dieser Sitzung traten die Kommissionsmitglieder einstimmig auf die Vorlage ein.**

#### **Zusammenfassung der Detailberatung**

Anlässlich dieser Sitzung wurden von den Kommissionsmitgliedern nochmals zahlreiche Beispiele und diesbezügliche Fragen zu den Ausführungen und Anwendung von Art. 108 Abs. 2 a – d der Signalisationsverordnung vorgebracht, so zu Grenzwertüberschreitungen beim Lärm, Lärmmessungen, lärmarmen Belägen, Lärmkataster, Durchschnittswert der Geschwindigkeit etc.

Die Frage nach dem wie weiter nach den Erkenntnissen des Rechtsgutachtens Glaser, führte zu mehreren Vorschlägen, die zu einer längeren Diskussion führten. Ein Kommissionsmitglied hielt dafür, nachdem die Gültigkeit der Initiative nach Prof. Dr. Glaser unumstritten ist und nach ihm eine Wirkung hat, dies im Gegensatz zur Empfehlung des Stadtrats, sollte nun ein Gegenvorschlag ausgearbeitet werden, indem die «klar definierten Ausnahmen», die im Initiativtext erwähnt sind, umschrieben werden.

Ein weiteres Kommissionsmitglied votierte für Rückweisung und Überarbeitung der Vorlage, dies da ein Teil der Botschaft des Stadtrats aufgrund des Rechtsgutachtens nicht mehr stimmt. Insbesondere die Ausführungen auf Seite 16, Absatz 4.3.1. der Botschaft würden die Bevölkerung verwirren, weshalb hier Anpassungen notwendig seien.

Ein anderes Kommissionsmitglied meinte, wir haben öfters Vorlagen, die von der Kommission umstrukturiert werden und dann anders aussehen, als vom Stadtrat verabschiedet. Dann gibt es einen Kommissionsbericht, der diese Punkte und Änderungen bzw. Anpassungen aufnimmt. "Wir weisen diese Vorlage nicht an den Stadtrat zurück, denn wir erstellen den Kommissionsbericht zur getanen Arbeit in der Kommission. Selbstverständlich können wir gewisse Aussagen bzw. Passagen von den Gutachten in den Kommissionsbericht aufnehmen."

Von stadträtlicher Seite wurde festgestellt es würden verschiedene Fragen im Raum stehen. Hauptthemen seien der Spielraum und die Ausnahmen gemäss Initiativtext. Relevant wäre von der Kommission zu hören, was die SPK inhaltlich möchte und wie der Stadtrat diese Ausnahmen genau definieren soll. Möchte der Grosse Stadtrat politisch mit einer Initiative in die Volksabstimmung mit sehr vielen offenen Fragen oder soll der Stadtrat einen Gegenvorschlag ausarbeiten?

Von Seiten der Initianten wurde festgestellt, nachdem Eintreten beschlossen wurde, könne der Stadtrat die Botschaft nicht mehr zurücknehmen. Das Parlament kann jedoch eine Rückweisung an den Stadtrat beschliessen, mit dem Auftrag zur Überarbeitung. Der Stadtrat könne sich so allenfalls die Ausnahmen überlegen und definieren, die ihm wichtig erscheinen. Anschliessend könnte die überarbeitete Botschaft wieder zurück in die Kommission zur Weiterberatung.

Schlussendlich sahen die Kommissionsmitglieder als mögliche Lösung einzig eine Rückweisung an den Stadtrat, denn die Diskussion zeigte, dass wir für die definierten Ausnahmen eine Richtlinie im Rahmen der Vorlage brauchen. Dieser Auftrag ist dem Stadtrat mit der Rückweisung zu erteilen.

**Die Kommission beantragt deshalb dem Grossen Stadtrat eine Rückweisung der Botschaft zur Volksinitiative «Nein zu Tempo 30 auf Hauptstrassen» an den Stadtrat, mit dem Auftrag der Auslegung des Wortlauts «klar definierter Ausnahmen» im Initiativtext und Anpassungen bezüglich Wirkung der Initiative auf Seite 16, Absatz 4.3.1 der stadträtlichen Botschaft, vom 17. Januar 2023.**

**Diesem Antrag stimmte die SPK mit 9 : 0 Stimmen, einstimmig, zu.**

Geschätzte Grosstadträtinnen und Grosstadträte, die SPK «Nein zu Tempo 30 auf Hauptstrassen» empfiehlt Ihnen einstimmig diese Vorlage an den Stadtrat zurückzuweisen, mit dem Auftrag zur Überarbeitung gemäss vorstehendem Beschluss.

#### **Anträge:**

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrats vom 17. Januar 2023 betreffend «Volksinitiative Nein zu Tempo 30 auf Hauptstrassen» **sowie vom Bericht und Antrag der Spezialkommission vom 18. Januar 2024.**
2. **Der Grosse Stadtrat weist die Vorlage «Botschaft zur Volksinitiative «Nein zu Tempo 30 auf Hauptstrassen» an den Stadtrat zurück, mit dem Auftrag der Auslegung des Wortlauts «klar definierter Ausnahmen» im Initiativtext und Anpassungen bezüglich Wirkung der Initiative auf Seite 16, Absatz 4.3.1.**

Für die Spezialkommission  
«Nein zu Tempo 30 auf Hauptstrassen»

Der Präsident:



Hermann Schlatter

Schaffhausen, 18. Januar 2024

#### **Beilagen 1 – 3, DIESE SIND VERTRAULICH BIS ZUR RATSSITZUNG!**

1. Kurzgutachten zur rechtlichen Einordnung der Volksinitiative «Nein zu Tempo 30 auf Hauptstrassen», Prof. Dr. Andreas Glaser, Universität Zürich/Zentrum für Demokratie Aarau
2. Auszug aus dem Protokoll der Zoom Sitzung vom 08.11.2023, Beantwortung der Fragen durch den Gutachter
3. Kurzgutachten «Behördenzuständigkeit und Gültigkeit von Initiativen in der Stadt Schaffhausen», Prof. Dr. Andreas Glaser, Universität Zürich/Zentrum für Demokratie Aarau