

An den
Grossen Stadtrat
8200 Schaffhausen

Schaffhausen, 9. Dezember 2025

**Postulat Christian Mundt:
Freie Fahrt dank Kreisel (Nr. 19/2025), Antwort**

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Datum vom 16. September 2025 hat Grossstadtrat Christian Mundt (FDP) ein Postulat zum provisorischen Kreisel im Bereich Adlerunterführung eingereicht:

Der Stadtrat wird schnellstmöglich beauftragt zu prüfen, ob die sich in Umsetzung befindliche Aufwertung und Verkehrsoptimierung im Bereich Adlerunterführung/Schwabentor mit Kreisverkehren anstelle der vorgesehenen Ampeln verbessert werden kann.

Der Stadtrat nimmt wie folgt Stellung:

Ausgangslage

Das Postulat regt an, die signalgesteuerten Knoten im Bereich Adler-/Bahnhof-/Bachstrasse/Schlagbaumstrasse und Hochstrasse/Spitalstrasse durch Kreisel zu ersetzen. Diese Knoten liegen im Perimeter des Projekts «Aufwertung und Verkehrsoptimierung Adlerunterführung-Schwabentor». Das Projekt wird als Massnahme des Agglomerationsprogramms der 1. Generation von Bund und Kanton mitfinanziert.

Zur Entwicklung einer auch in der Zukunft verkehrstechnisch funktionsfähigen Lösung zur Führung des motorisierten Individualverkehrs wurde 2017 eine Verkehrsstudie durchgeführt. Unter Berücksichtigung der vielfältigen Bedürfnisse und Rahmenbedingungen für die verschiedenen Nutzungen wurden anschliessend in einem Betriebs- und Gestaltungskonzept Lösungen erarbeitet, wie der zur Verfügung stehende Raum effizienter, sicherer und umweltverträglicher genutzt und Engpässe beseitigt werden können. Basierend auf dem daraufhin erarbeiteten Bauprojekt wurde der Investitionskredit beantragt. Die städtische Stimmbevölkerung hat den Kredit für den städtischen Kostenanteil im November 2023 genehmigt. Die Bauarbeiten starteten im August des laufenden Jahres.

Im Zusammenhang mit den Bauarbeiten im Bereich Adler-/Bahnhof-/Bachstrasse wurde temporär ein provisorischer Kreisel eingerichtet. Dieser dient ausschliesslich dazu, den Verkehr während der Bauphasen aufrechtzuerhalten und die Bauarbeiten überhaupt ermöglichen zu können. Diese Zwischenlösung ist mit Einschränkungen für alle Verkehrsteilnehmenden verbunden. Sowohl der motorisierte Individualverkehr als auch der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und der Veloverkehr erfahren aufgrund der provisorischen Verkehrsführung zeitweise Behinderungen und Umwege. Der temporäre Kreisel ist daher nicht als dauerhafte Lösung geeignet, sondern als notwendige Massnahme zur Gewährleistung der Bau- und Betriebssicherheit während der Projektumsetzung.

Beurteilung Kreisel-Lösung

Die fachlichen Erläuterungen fassen zusammen, warum das Projekt nicht mit Kreiseln realisiert wird.

Verkehrliche Rahmenbedingungen

Die betroffenen Knoten sind zentral für das Verkehrssystem im Stadtgebiet. Hier treffen die Hauptachsen des motorisierten Individualverkehrs, des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs aufeinander. Bereits heute ist die Anlage an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Ein Kreisel könnte die hohen Verkehrsströme nicht aufnehmen, wenn nicht zusätzliche Flächen bereitgestellt werden können. Für die dafür notwendigen «Bypass-Spuren» fehlt jedoch der erforderliche Platz.

Leistungsfähigkeit und Verkehrssteuerung

Im Rahmen der Verkehrsstudien zur Adlerunterführung wurde das gesamte System zwischen Adler- und Etzwilerunterführung detailliert untersucht. Die Berechnungen zeigten, dass die Lichtsignalanlagen auch bei hoher Belastung ein stabiles Verkehrsregime gewährleisten. Die Simulationen ergaben, dass sich allfällige Rückstaus rasch wieder abbauen. Zudem ermöglicht die verkehrsabhängige Steuerung der Lichtsignale eine flexible Anpassung an das aktuelle Verkehrsaufkommen – was bei einem Kreisel nicht möglich wäre. Die Kreisel mit der gegebenen Verkehrsmenge würde hingegen schnell an seine Kapazitätsgrenzen stossen und insbesondere während der Spitzenzeiten zu Rückstau und Blockierungen führen.

Umleitung bei Tunnelsperrungen

Bei Sperrungen des Tunnels dient die Bachstrasse als Umleitungsrouten für den überregionalen Verkehr. In solchen Fällen werden über spezielle Signalprogramme gezielt Grünzeiten angepasst, um die Verkehrsströme kontrolliert durch die Stadt zu leiten. Ein Kreisel könnte diese Funktion nicht übernehmen. Ohne Lichtsignalanlage wäre die Steuerung der Verkehrsströme im Umleitungsfall nicht möglich, was zu einem Zusammenbruch des Verkehrs führen würde.

Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr

Eine Lichtsignalanlage erlaubt eine gezielte Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs. Dies ist entscheidend für die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Buslinien. Bei einer Umwandlung in einen Kreisel würde diese Priorisierung wegfallen, was zu erheblichen Verzögerungen im ÖV führen würde – insbesondere in den Spitzenzeiten.

Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr

Auch aus Sicht des Veloverkehrs ist ein Kreisel an dieser Stelle nicht geeignet. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der zahlreichen Fahrbeziehungen entstehen für Velofahrende erhöhte Sicherheitsrisiken, insbesondere beim Ein- und Ausfahren in den Kreisel. Die zukünftige Lösung mit signalgesteuerten Übergängen bietet klare Vortrittsverhältnisse und verbessert die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erheblich, was insbesondere für sichere Wege zu den umliegenden Schulhäusern wichtig ist.

Ausnahmetransporte

Die Hochstrasse und die Bachstrasse dienen als Routen für Ausnahmetransporte. Eine Kreiselanlage würde die Durchfahrt solcher Transporte deutlich erschweren oder verunmöglichen. Die bestehende, signalgesteuerte Linienführung gewährleistet dagegen, dass diese Routen weiterhin sichergestellt bleiben.

Politischer Kontext und Planungssicherheit

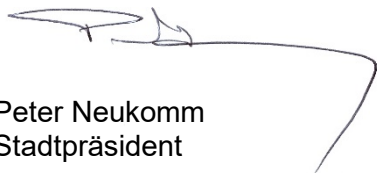
Eine Projektanpassung ist zudem sowohl aus politischen wie auch aus rechtlichen Gründen nicht mehr möglich. Das Projekt wurde politisch von allen zuständigen Gremien beschlossen (Stadt und Kanton). Eine nachträgliche Änderung würde die demokratischen Prozesse grundsätzlich in Frage stellen. Auch gegenüber Dritten würden so grundlegende Änderungen in dieser Projektphase die Verlässlichkeit und Planungssicherheit massiv beeinträchtigen. Dabei geht es insbesondere um Verträge mit beauftragten Unternehmen und Vereinbarungen mit privaten Grundeigentümerschaften. Die Mitfinanzierung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogrammes 2. Generation wäre ausserdem nicht mehr möglich.

Schlussfolgerung

Die vom Postulanten vorgeschlagene Lösung ist unter den gegebenen räumlichen und verkehrlichen Bedingungen nicht realisierbar. Die zukünftige Lösung mit Lichtsignalanlage bietet nachweislich eine stabile Verkehrsabwicklung, ermöglicht eine koordinierte Steuerung im Umleitungsfall, berücksichtigt die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs und gewährleistet die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs. Zudem ist eine so umfassende Projektanpassung nach Baustart aus politischen und rechtlichen Gründen nicht möglich. Der Stadtrat beantragt, das Postulat nicht zu überweisen.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATS



Peter Neukomm
Stadtpräsident



Stephanie Keller
Stadtschreiberin i.V.