

An den
Grossen Stadtrat
8200 Schaffhausen

Schaffhausen, 8. September 2026

**Kleine Anfrage Markus Leu,
Kreisel Schützenhaus; Meisterstück oder Verschlechterung der Verkehrs-
sicherheit? (Nr. 13/2026)**

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Datum vom 14. Mai 2026 hat Grossstadtrat Markus Leu (SVP) eine Kleine Anfrage zum Kreisel am Schützenhaus eingereicht.

Der Stadtrat nimmt wie folgt Stellung:

Ausgangslage

Der Schützenhauskreisel gilt seit über zehn Jahren als ausgewiesener Unfallschwerpunkt. Gemäss Strassenverkehrsgesetz sind Bund, Kantone und Gemeinden verpflichtet, ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen zu analysieren und eine Planung zu deren Behebung zu erarbeiten.

Im Juni 2025 wurde ein auf Verkehrssicherheit spezialisiertes Unternehmen mit einer Unfalluntersuchung und einer «Road Safety Inspection» beauftragt. Der Bericht vom 22. September 2025 kommt zum Schluss, dass der Schützenhauskreisel aufgrund des Unfallgeschehens und zahlreicher gravierender Sicherheitsdefizite in Bezug auf die Verkehrssicherheit als sehr kritische Verkehrsanlage einzustufen ist.

Da die bauliche Neugestaltung des Kreisels erst im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 5. Generation (AP5) in rund fünf Jahren realisiert werden kann, liess sich ein weiteres Zuwarten nicht rechtfertigen. Deshalb wurde eine einfache, rasch realisierbare und kostengünstige Sofortmassnahmen umgesetzt. Nach der öffentlichen Information am 4. November 2025 erfolgte die Realisierung in zwei Etappen: Im November 2025 sowie im Mai 2026.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Was ist der Grund für diese Ummarkierung? (Verkehrssicherheit? Wenn ja, gibt es schon ein Fazit?)*

Der Grund ist ausschliesslich die Verkehrssicherheit. Der Schützenhauskreisel ist seit über zehn Jahren als Unfallschwerpunkt ausgewiesen. Die Unfalluntersuchung vom 22. September 2025 kommt zum Schluss, dass der Kreisel aufgrund des Unfallgeschehens und zahlreicher gravierender Sicherheitsdefizite in Bezug auf die Verkehrssicherheit als sehr kritische Verkehrsanlage einzustufen ist.

Ein erstes Fazit liegt bereits vor: Eine im Frühjahr 2026 durchgeführte Wirkungsanalyse verglich das Verkehrsverhalten und die gefahrenen Geschwindigkeiten vor (März 2024) und nach der Realisierung (April 2026). Das Fazit vom 17. April 2026 zeigt, dass an den meisten Kreiselzu- und -ausfahrten wesentliche Defizite reduziert oder eliminiert werden konnten, insbesondere bei den unfallbelasteten Zufahrten Randenstrasse und Neustrasse. Das Geschwindigkeitsniveau ist gesamthaft leicht gesunken. Nicht alle Defizite konnten behoben werden, so etwa bei der Zufahrt Rietstrasse und der Ausfahrt Steigstrasse. Als Reaktion auf beobachtete Falschfahrten bei der Ausfahrt Neustrasse wurden am 9. Juli 2026 zusätzliche Leitbaken montiert. Insgesamt haben die Sofortmassnahmen ihre beabsichtigte Wirkung mehrheitlich erreicht; für eine langfristig sichere Verkehrsanlage ist jedoch ein substanzieller baulicher Umbau erforderlich. Eine vertiefte Erfolgskontrolle ist nach rund zwei Jahren vorgesehen.

2. Lag dafür ein Fachgutachten vor? Wenn ja, was war der Inhalt?

Der Bericht «Unfalluntersuchung und Road Safety Inspection mit Sofortmassnahmen, Schaffhausen Schützenhauskreisel» vom 22. September 2025 umfasst eine Analyse des Unfallgeschehens, eine Road Safety Inspection zur Feststellung von Sicherheitsdefiziten und Normabweichungen sowie eine verkehrstechnische Unfallanalyse nach VSS-Norm.

Der Kreisel ist als Unfallschwerpunkt erfasst. Als Hauptsicherheitsdefizite identifiziert der Bericht die ovale Form des Kreisels mit asymmetrisch angeordneten, auf engem Raum liegenden Kreiselarmen sowie zusätzliche Ein- und Ausfahrten wegen zweier Bushaltestellen und eines Vorplatzes, was zu einer unübersichtlichen Verkehrsanlage mit vielen möglichen Konflikten führt. Zudem verleiten die überbreiten, schleifend befahrbaren Kreiseinfahrten zu einem schnellen Befahren. Auf die Zufahrten Neustrasse und Randenstrasse entfallen 88 % aller Unfälle. Als Sofortmassnahme empfiehlt der Bericht namentlich den grossräumigen Einsatz provisorischer Zementblöcke zur Reduktion der Kreiselfahrbahn und Einengung der Fahrstreifen. Abschliessend hält der Bericht fest, dass die Hauptsicherheitsdefizite mit Sofortmassnahmen allein nicht wirksam behoben werden können.

3. Wie viele Inselfschutzposten mussten seit der Ummarkierung schon ausgewechselt werden?

Zwischen dem 26. November 2025 und dem 17. August 2026 mussten drei Inselfposten und acht Klemmringe ersetzt werden. Wird ein Pfosten nur leicht touchiert, kann er in der Regel wieder in den Klemmring eingesetzt werden, ohne dass ein Ersatz nötig ist.

4. Aus meiner Sicht sind diese Inselfschutzpfosten eine Gefahr vor allem für den Langsamverkehr, aber auch für den MIV. Ist dem so? Wenn Nein, wieso

mussten dann schon mind. Zwei ausgewechselt werden? (Diese Auswechslungen habe ich beobachtet)

Anders als eine bauliche Verkehrsinsel oder ein Trottoir bieten die Pfosten keinen physischen Schutz. Die Unfalluntersuchung hatte deshalb empfohlen, Fahrbahnen und Fussgängerstreifen mittels provisorischer Zementblöcke baulich einzuengen. Aufgrund des schlechten Zustands des Belags und der in einigen Jahren anstehenden Gesamtsanierung im Rahmen des «AP5-Projekts» wären solche baulichen Massnahmen jedoch unverhältnismässig gewesen und hätten das Risiko einer vorzeitigen Notsanierung erhöht. Man hat sich deshalb für die einfachere Variante mit Markierungen und einzelnen Inselfosten vor den Fussgängerstreifen entschieden.

Hintergrund der Massnahme ist, dass am Schützenhauskreisel mehrere Fussgängerstreifen über zwei Fahrstreifen je Richtung führten, was nicht normkonform ist und in der Vergangenheit bereits zu schweren Fussgängerunfällen geführt hat. Die Fussgängerstreifen wurden deshalb mit minimalem baulichem Aufwand auf einen Fahrstreifen je Richtung reduziert.

Die Durchfahrtsbreiten neben den Inselfosten liegen mit 3.85 m bis 5.10 m, je nach Standort, deutlich über den nach Signalisationsverordnung und VSS-Normen erforderlichen Massen und wurden anhand von Schleppkurvennachweisen für Schneepflug, Gelenkbusse und Sattelschlepper bemessen. In seltenen Fällen kann es beim Einlenken langer Fahrzeuge auf der Neustrasse dazu kommen, dass das Heck ausschwenkt und den linken Inselfosten touchiert; dabei wird der Pfosten in der Regel aus der Halterung gehoben und kann meistens wieder eingesetzt werden

5. Für was wurde diese Pflasterungsimitation aufgebracht?

Die Kreisfahrbahn war zu breit, was zu überhöhten Geschwindigkeiten und in der Folge zu den für den Unfallschwerpunkt typischen schweren Verletzungen führte. Die Kreisfahrbahn musste deshalb nach anerkannten VSS-Normen verengt werden. Da der Schützenhauskreisel eine ovale Form aufweist, wird die Kreissinnenfläche von langen Fahrzeugen wie Sattelschleppern oder Gelenkbusen auch bei korrektem Fahrverhalten teilweise überschleppt. Eine Sperrfläche, die wie eine Sicherheitslinie nicht überfahren werden darf, kam deshalb nicht in Frage. Angesichts des schlechten Belagszustands und der in wenigen Jahren anstehenden Neugestaltung wäre eine bauliche Pflasterung unverhältnismässig gewesen. Die gepflästerte Markierung stellt unter diesen Rahmenbedingungen die wirksamste Lösung dar, um die Kreisfahrbahn optisch und faktisch zu verengen.

6. Aus welchem Material besteht diese Imitation?

Die gepflästerte Markierung besteht wie die übrigen Markierungen aus Kaltplastik.

7. Muss bei einer späteren Sanierung dieses Material separat entsorgt werden?

Nein. Die gepflästerte Markierung wird bei einer künftigen Sanierung wie die übrige Markierung entsorgt.

8. *Wieviel Kosten verursachte diese, aus meiner Sicht, fragwürdige Aktion? Bitte Gesamtkosten vom Herbst und jetzt, sowie Markierung und Imitation separat ausweisen.*

Die effektiven Kosten der Sofortmassnahme am Schützenhauskreisel betragen, inklusive Mehrwertsteuer 188'700 Franken, aufgeteilt auf die Jahre 2025 und 2026:

Beschreibung	2025	2026	Total
Markierungen	40'500	1'300	41'800
Gepflästerte Markierung	0	33'000	33'000
Rest: Bau und Material	51'700	1'700	53'400
Rest: Verkehrsdienst & Signalisation	28'000	32'500	60'500
Summe	120'200	68'500	188'700
Anteil Stadt			125'800

Der Kanton Schaffhausen beurteilte die getroffenen Massnahmen als wirksam und verhältnismässig und beteiligt sich mit einem Drittel bzw. 63'000 Franken an den Kosten, da die Steig- und die Neustrasse Bestandteil der Kantonsstrasse 721 sind. Der städtische Anteil beträgt 125'800 Franken.

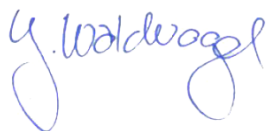
Die gewählte Variante mit Markierungen und Inselfosten war gegenüber der in der Unfalluntersuchung primär empfohlenen, wirksameren, aber teureren Variante mit grossflächigem Einsatz provisorischer Zementblöcke die kostengünstigere Lösung.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATS



Peter Neukomm
Stadtpräsident



Yvonne Waldvogel
Stadtschreiberin