

An den
Grossen Stadtrat
8200 Schaffhausen

STADTRAT

Stadthaus
Postfach 1000
8200 Schaffhausen
T + 41 52 632 51 11
F + 41 52 632 52 53
www.stadt-schaffhausen.ch

Vorlage des Stadtrats vom 30. März 2021

Neues Angebotskonzept der Verkehrsbetriebe Schaffhausen vbsh für die Linien 5, 6 und 7

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen eine Vorlage zur Einführung des neuen Angebotskonzeptes der Verkehrsbetriebe Schaffhausen vbsh für die Linien 5, 6 und 7.



1 Zusammenfassung

Die Verkehrsbetriebe Schaffhausen (vbsh) planen ein neues Angebotskonzept für die städtischen Buslinien 5, 6 und 7.

Das neue Angebotskonzept sieht die Neuverknüpfung der Linien vor:

- Der bisherige Ast der Linie 6 nach Falkeneck wird mit dem bisherigen Ast der Linie 5 nach Buchthalen verbunden. Sie bilden die neue Linie 6.
- Der verbleibende Ast der Linie 5 nach Schlossweiher bleibt bestehen; der Bus wendet am Bahnhof.
- Der verbleibende Ast der Linie 6 nach Neuhausen SBB bleibt als Linie 7 bestehen; der Bus wendet am Bahnhof.

Die Linie 5 wird tagsüber mit Gelenkbussen bedient. Für die Linien 6 und 7 sind zu jeder Tageszeit Solobusse ausreichend.

Mit dem neuen Angebotskonzept kann das Quartier Geissberg und der Kantonsspital neu nicht nur zu den Hauptverkehrszeiten tagsüber mit dem für die Stadt üblichen guten 10-Minutentakt bedient werden. Die Neuverknüpfung ermöglicht den Einsatz optimaler Gefässgrössen und damit die Optimierung der Busbeschaffung. Mit der Neuverknüpfung der Linien besteht auf den Stadtbuslinien eine ausreichend lange Ladezeit am Bahnhof für den stabilen Einsatz von Elektrobussen und der Spielraum für Fahrzeitanpassungen infolge geplanter Tempo-30er-Zonen ist genügend gross.

Der Gemeinderat von Neuhausen am Rheinfall unterstützt als Besteller der neuen Linie 7 die Einführung des neuen Angebotskonzeptes.

Das neue Angebotskonzept führt zu höheren Abgeltungen der Stadt von rund 250'000 Franken pro Jahr. Der Stadtrat beantragt dem Grossen Stadtrat mit dieser Vorlage die Genehmigung des dazu notwendigen wiederkehrenden Kredites.

Die Einführung des neuen Angebotskonzeptes ist je nach Beratungsfortschritt im städtischen Parlament auf den Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021 oder ein Jahr später geplant.

Inhalt

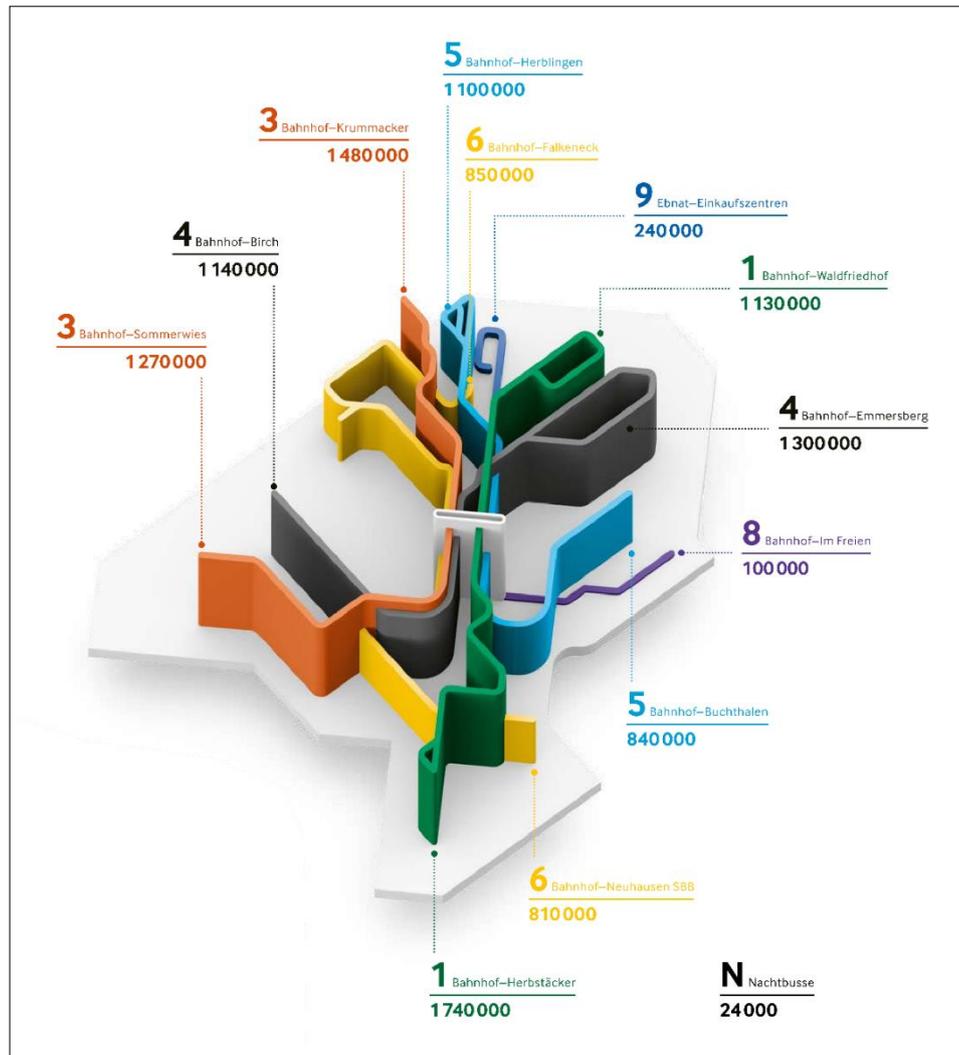
1	Zusammenfassung	2
2	Ausgangslage	4
2.1	Heutiges Busliniennetz.....	4
2.2	Uneinheitliche Taktqualität in den Schaffhauser Quartieren.....	4
2.3	Schlechte Anbindung des Kantonsspitals.....	5
2.4	Entwicklungsgebiet Pantli.....	5
2.5	Mehr Tempo-30-er-Zonen.....	5
2.6	Busgrössen.....	5
2.7	Unterschiedliche Bedürfnisse der Besteller.....	5
3	Zielkonzept	6
3.1	Neuverknüpfung der Linien.....	6
3.2	Fahrplan.....	7
3.2.1	Linie 5 (Bahnhof Schaffhausen – Schlossweiher).....	7
3.2.2	Linie 6 (Buchthalen – Bahnhof Schaffhausen – Falkeneck bzw. Pantli).....	7
3.2.3	Linie 7 (Bahnhof Schaffhausen – Hohfluh – Neuhausen SBB).....	7
3.3	Rollmaterial.....	7
3.4	Betriebliche Auswirkungen.....	7
3.5	Finanzielle Auswirkungen.....	8
4	Weiteres Vorgehen	8
5	Zuständigkeiten	8
6	Würdigung	9
	Anträge:	10

2 Ausgangslage

2.1 Heutiges Busliniennetz

Das heutige Schaffhauser Stadtbusliniennetz mit den Durchmesserlinien stammt aus dem Jahre 1992 und hat sich im Grundsatz bewährt.

Abbildung 1: Städtische Buslinien mit Fahrgastzahlen (2019)



2.2 Uneinheitliche Taktqualität in den Schaffhauser Quartieren

Die Linie 6 verfügt über einen weniger dichten Takt als die übrigen Stadtbuslinien 1, 3, 4 und 5. Grund dafür sind einerseits die Umlauf- und Anschlussplanungen sowie andererseits unterschiedliche Bedürfnisse der Bestellergemeinden (vgl. Kap. 2.7): Für die Linie 6 ist eine übereinstimmende Bestellung der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall und der Stadt Schaffhausen nötig.

Die Konsequenz daraus ist, dass das Quartier Geissberg und der Kantonsspital (Linienast Schaffhausen Bahnhof – Kantonsspital – Falkeneck) mit einem schlechteren Takt bedient wird als sämtliche übrigen städtischen Quartiere.

2.3 Schlechte Anbindung des Kantonsspitals

Mit der heutigen Linie 6 ist auch der Kantonsspital angeschlossen. Der Kantonsspital ist mit dem reduzierten Takt vergleichsweise schlecht an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Der Kantonsspital verfügt über zu wenig Parkplätze, weshalb eine bessere Anbindung an den öffentlichen Verkehr schon lange gewünscht wird.

2.4 Entwicklungsgebiet Pantli

Für das Entwicklungsprojekt Pantli ist eine Wohnüberbauung projektiert.

Die Stadt sieht vor, die neue Wohnsiedlung im Realisierungsfall mit dem Bus zu erschliessen. Für diesen Fall wird ab der Haltestelle Dachsenbühl ein Y-Betrieb zum Pantli und zum Falkeneck (Umsteigeverbindung) geführt. Im bisherigen 15-Minutentakt würde an den beiden Linienenden lediglich ein 30-Minutentakt resultieren. Mit einem 10-Minutentakt ergibt sich ein Takt alle 20 Minuten an den Linienenden.

2.5 Mehr Tempo-30-er-Zonen

In verschiedenen Quartieren wurden Tempo-30er-Zonen eingeführt bzw. eine Einführung ist vorgesehen. Dies verlängert die Fahrzeit, was dazu führt, dass die Reservezeiten kürzer und die Fahrplanstabilität schlechter werden. Im Extremfall führt dies dazu, dass es einen zusätzlichen Bus im Umlauf braucht, was zu erheblichen Mehrkosten führen kann.

2.6 Busgrössen

Die Linie 5 wurde bisher mit Solobussen bedient. Mit dem Ausbau des Herblinger-Linienastes bis Schlossweiher und den gut frequentierten Einkaufszentren muss dieser Linienast tagsüber mit Gelenkbussen bedient werden, währendem nach Buchthalen ganztags Solobusse ausreichend sind. Die Planung der Busgrössen ist wichtig bei der laufenden Beschaffung neuer Busse.

2.7 Unterschiedliche Bedürfnisse der Besteller

Die beiden Besteller Neuhausen am Rheinfall und die Stadt Schaffhausen haben unterschiedliche Bedürfnisse: Während für die Gemeinde Neuhausen am Rheinfall der Takt der Rosenberg-Linie mit Blick auf die Kosten ausreichend ist, möchte die Stadt möglichst auf allen Stadtbuslinien einen gleich guten Takt anbieten.

3 Zielkonzept

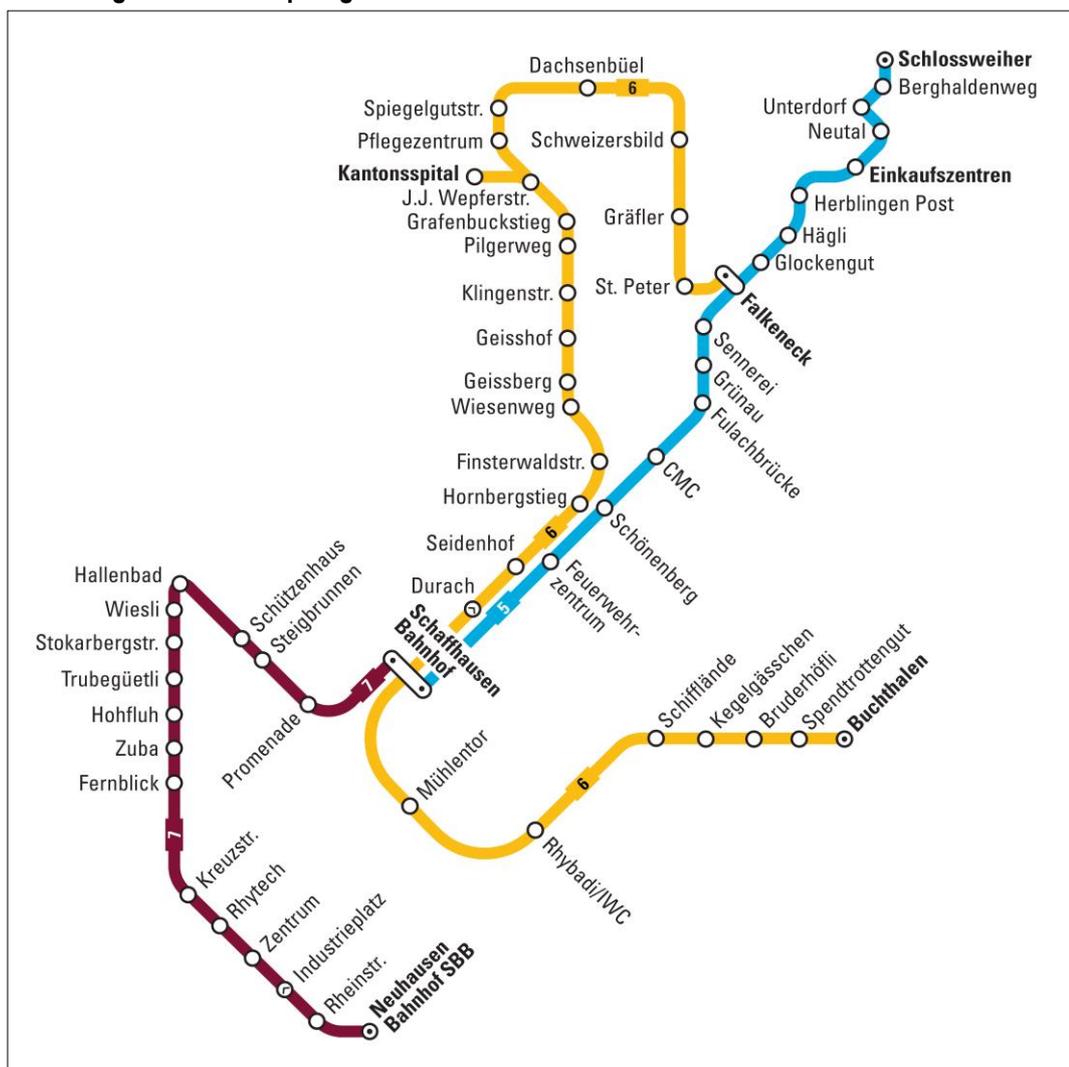
Basierend auf der Ausgangslage (Kap. 2) wurde für die Linien 5, 6 und die neue Linie 7 ein neues Angebotskonzept entworfen.

3.1 Neuverknüpfung der Linien

Das neue Angebotskonzept sieht die Neuverknüpfung der Linien vor:

- Der bisherige Ast der Linie 6 nach Falkeneck wird mit dem bisherigen Ast der Linie 5 nach Buchthalen verbunden. Sie bilden die neue Linie 6.
- Der verbleibende Ast der Linie 5 nach Schlossweiher bleibt bestehen; der Bus wendet am Bahnhof.
- Der verbleibende Ast der Linie 6 nach Neuhausen SBB bleibt als Linie 7 bestehen; der Bus wendet am Bahnhof.

Abbildung 2: Neuverknüpfung der Linien



3.2 Fahrplan

3.2.1 Linie 5 (Bahnhof Schaffhausen – Schlossweiher)

Die verkürzte Linie 5 soll wie bisher tagsüber im 10-Minutentakt mit Gelenkbussen (18 m) bedient werden; abends im 20 Minuten-Takt.

3.2.2 Linie 6 (Buchthalen – Bahnhof Schaffhausen – Falkeneck bzw. Pantli)

Die neue Linie 6 wird mit dem bisherigen Takt der Linie 5 (tagsüber durchgehend 10 min Takt) mit Solobussen (12 m) bedient. Der Linienast über den Geissberg und Kantonsspital bis zur Endhaltestelle Falkeneck wird neu in einem besseren, für die Stadt üblichen Takt (tagsüber alle 10 Minuten) erschlossen.

Bei einer späteren Entwicklung des Areals Pantli ist ein Y-Betrieb ab Haltestelle Dachsenbühl möglich, wobei die Haltestellen Pantli und Falkeneck tagsüber im 20-Minuten-Takt angefahren werden können.

3.2.3 Linie 7 (Bahnhof Schaffhausen – Hohfluh – Neuhausen SBB)

Die neue Linie 7 wird mit dem Fahrplan der bisherigen Linie 6 bedient, das heisst tagsüber im 15-Minutentakt, sonntags und abends im 20-Minutentakt und in den Hauptverkehrszeiten im 10-Minutentakt.

Eine Fahrplanausdünnung wurde für die Gemeinde Neuhausen am Rheinfluh geprüft, jedoch verworfen. Der Gemeinderat von Neuhausen am Rheinfluh hat dem Stadtrat mitgeteilt, dass er das neue Angebotskonzept mit dem bestehenden Fahrplan unterstützt.

3.3 Rollmaterial

Die Linien 6 und 7 werden durchgehend mit Solobussen bedient.

Auf der Linie 5 kommen tagsüber Gelenkbusse zum Einsatz.

3.4 Betriebliche Auswirkungen

Die Umlaufzeiten der Linien 5, 6 und 7 sind genügend gross für die Einführung der geplanten Tempo-30er-Zonen. Am Bahnhof besteht für alle Linien genügend Zeit für die Nachladung der Elektrobuse.

Um spätabends keine langen und damit unwirtschaftlichen Standzeiten zu erhalten, wird die Linie 5 (Schlossweiher) mit der Linie 7 (Neuhausen SBB) durchgebunden. Der Bus wechselt die Nummer am Bahnhof und die Fahrgäste werden mit einer Ansage («Dieser Bus verkehrt weiter als Linie 7 / 5 nach Neuhausen SBB / Schlossweiher») informiert.

3.5 **Finanzielle Auswirkungen**

Das neue Angebotskonzept verursacht pro Jahr zusätzlich ca. 83'000 Fahrkilometer sowie ca. 5'400 Mitarbeiterstunden.

Die Kosten teilen sich wie folgt auf:

Tabelle 3: Finanzielle Auswirkungen, Bruttokosten und Abgeltungen

in Franken/Jahr	Gesamtkosten	Neuhausen	Stadt Schaffhausen
Bruttokosten	630'000	6'000	624'000
Abgeltungen	252'000	2'400	249'600

Bei der Berechnung der Abgeltungen als wiederkehrende Mehrausgaben für die Besteller wurde von einer Eigenwirtschaftlichkeit von 60 % ausgegangen. 2019 (vor Corona und mit neu eingeführter Linie 9) konnten die vbsh auf dem Stadtbusnetz eine Eigenwirtschaftlichkeit von 60.4 % ausweisen. Bei der Verbesserung des Angebotes wird mit einer anfänglich tieferen Eigenwirtschaftlichkeit gerechnet. Längerfristig dürfte sich die Eigenwirtschaftlichkeit beim langjährigen Mittel über 60% einpendeln.

4 **Weiteres Vorgehen**

Das neue Angebotskonzept kann je nach Beratungsfortschritt im Grossen Stadtrat auf den Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2021 oder ein Jahr danach eingeführt werden.

5 **Zuständigkeiten**

Die Bruttokredite für den Angebotsausbau werden von der Verwaltungskommission der Verkehrsbetriebe als selbständige Anstalt beschlossen.

Die Mehrkosten bei den Abgeltungen an die ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs aufgrund Angebotsausbauten (wie hier primär vorliegend) müssen von den Bestellergemeinden unter Beachtung der ordentlichen Finanzkompetenzen bewilligt werden.

In Neuhausen am Rheinfall bleiben die Abgeltungen weitgehend stabil (kalkulatorischer Anstieg von +2'400 Franken/Jahr), weshalb der Gemeinderat in eigener Kompetenz über die Angebotsanpassung entscheiden kann. Ein entsprechender Gemeinderatsbeschluss liegt vor.

In der Stadt Schaffhausen liegen die Mehrabgeltungen bei 249'600 Franken pro Jahr. Die Bewilligung von neuen, jährlich wiederkehrenden Ausgaben zwischen 100'000 und 300'000 Franken obliegt dem Grossen Stadtrat mit fakultativem Referendum (Art. 25 lit. f Stadtverfassung).

6 Würdigung

Das neue Angebotskonzept bietet folgende Vor- und Nachteile:

- ↗ Das Quartier Geissberg und der Kantonsspital wird mit einem besseren Takt erschlossen.
- ↗ Alle Stadtschaffhauser Quartiere werden mit einer einheitlichen Fahrplan-Qualität bedient.
- ↗ Auf den Linien 5 und 7 bleibt das Angebot unverändert (kein Angebotsabbau, insbesondere auch nicht an den Haltestellen auf Stadtgebiet «Hallenbad» und «Stokarbergstrasse»)
- ↗ Mit der Neuverknüpfung der Linien können die passenden Busgrössen eingesetzt werden und damit die Beschaffung optimiert werden.
- ↗ Mit der Entkopplung des Linienastes Schaffhausen – Hohfluh – Neuhausen SBB gewinnt die Gemeinde Neuhausen am Rheinfall mehr Bestellerautonomie.
- ↗ Mit der Neuverknüpfung der Linien besteht auf den Stadtbuslinien eine genügend lange Ladezeit am Bahnhof für den Einsatz von Elektrobusen.
- ↗ Es entsteht ein genügender Spielraum für Fahrzeitanpassungen aufgrund geplanter Tempo-30er-Zonen.
- ↘ Das neue Angebotskonzept ist für die Stadt mit höheren Abgeltungen (Mehrkosten von 249'600 Franken pro Jahr) verbunden.
- ↘ Aufgrund der Durchbindung der Linien 7 und 5 am Abend entstehen leicht abweichende Abfahrtszeiten (so wie aktuell Richtung Kantonsspital).

Gestützt auf den vorstehenden Ausführungen stellt Ihnen der Stadtrat folgende

Anträge:

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrats vom 30. März 2021 betreffend «Neues Angebotskonzept der Verkehrsbetriebe Schaffhausen vbsh für die Linien 5, 6 und 7».
2. Der Grosse Stadtrat stimmt dem neuen Angebotskonzept zu und bewilligt die in diesem Zusammenhang höheren Abgeltungen der Stadt Schaffhausen an die Verkehrsbetriebe Schaffhausen vbsh ab frühestens 2022 im Umfang von 249'600 Franken/Jahr zu Lasten Konto 3300.3634.00.
3. Ziffer 2 dieses Beschlusses untersteht nach Art. 25 lit. f in Verbindung mit Art. 11 der Stadtverfassung dem fakultativen Referendum.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATS



Peter Neukomm
Stadtpräsident



Yvonne Waldvogel
Stadtschreiberin