

An den
Grossen Stadtrat
8200 Schaffhausen

Vorlage des Stadtrats vom 5. Mai 2026

Mehr Bus für Schaffhausen
(Angebotskonzept 2030 der Verkehrsbetriebe Schaffhausen – vbsh)

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet dem Grossen Stadtrat die Vorlage «Mehr Bus für Schaffhausen» (Angebotskonzept 2030 der vbsh). Mit dem Projekt wird das Angebot der vbsh im Stadtbusverkehr in Bezug auf die Linienführung und den Fahrplan ausgebaut.



1. Zusammenfassung

Mit dem Angebotskonzept 2030 für die vbsh im Stadtverkehr wird das Liniennetz bedarfsgerecht erneuert und der Takt verdichtet.

1.1 Bedarf für eine Gesamtüberprüfung des Stadtbusnetzes

Die letzte Gesamtüberprüfung des Stadtbusnetzes der vbsh stammt aus dem Jahre 2007. Seither wurden nur punktuelle Optimierungen (z.B. in Herblingen und im Mühlental) vorgenommen.

Die Stadt hat sich seither stark entwickelt, neue Wohn- und Arbeitsplatzgebiete müssen mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Die allgemeine Verkehrszunahme, Tempo 30 und Baustellen führen dazu, dass der heutige Fahrplan vermehrt nicht mehr eingehalten werden kann. Zudem ergeben sich mit dem Wegfall der Fahrleitungsgebundenheit neue Möglichkeiten der Linienführung.

Taktseitig besteht vor allem am Abend ein Handlungsbedarf: Der vor einigen Jahren eingeführte Halbstundentakt auf dem Bahnnetz passt nicht auf den 20-Minutentakt im Busnetz, was bei jedem zweiten Kurs zu langen Umsteigezeiten führt.

1.2 Neues Angebotskonzept Stadtbus

Unter Beizug eines auf den öffentlichen Verkehr spezialisierten Beratungsbüros und den Bestellern (Stadt Schaffhausen, Gemeinde Neuhausen am Rheinfall, Kanton Schaffhausen) wurde ein neues Angebotskonzept entworfen. Dieses sieht neue Linienführungen und ein angepasstes Taktmuster vor.

Das Konzept wurde im Rahmen einer Vernehmlassung verfeinert und optimiert. Insbesondere wird die Erschliessung der Haltestelle Birch weiterhin gewährleistet und das Fahrplanangebot auf der Linie 9 im Herblingertal wird abends und am Wochenende ausgedehnt sowie die Linienführung im hinteren Herblingertal leicht angepasst. Andere Hinweise zu einzelnen Haltestellen werden im Rahmen der Projektierung geprüft und vertieft.

1.3 Optimierte Linienkonzept

Die wichtigsten Verbesserungen bei der Linienführung sind:

- Die Linie 1, Ast Waldfriedhof, fährt neu via Froberg, Grubenstieg und Stimmerstrasse in das Quartier Niklausen.
- Die Linie 4, Ast Emmersberg/Buchthalen, fährt neu nicht mehr als Rundkurs, sondern in beide Richtungen (Stichlinie) über die Alpen- bzw. Säntisstrasse. In Buchthalen wendet die Linie 4 in einer Quartierschleife und bietet zwei neue Haltestellen bei der Kirche und beim Hofackerzentrum.
- Die Linie 4, Ast Breite/Mühlental wird neu ab Birch über das Mühlental zum Bahnhof Nord verlängert; in umgekehrter Richtung vom Bahnhof Nord via Pilgerbrunnen über die Breite zur Bahnhofstrasse geführt. Damit wird die Stahlgiesserei neu mit einem für die Stadt üblichen 10-

Minutentakt angeschlossen und es entsteht eine Direktverbindung auf die Breite.

- Die Linie 6, Ast Buchthalen/Stimmerstrasse, wird verlängert und fährt neu ab Buchthalen via Gruben bis zum neuen Kreisel am Knoten Gruben-/Stimmerstrasse. Dort wendet der Kurs und bietet Anschluss an die Linie 1 Richtung Bahnhof und Richtung Alpenblick (neues Schulhaus).
- Die Linie 6, Ast Falkeneck wird neu ab Dachsenbühl aufgesplittet (Y-Betrieb) Richtung Pantli und Falkeneck.
- Die Linie 7 verkehrt neu ganztägig im ansonsten üblichen 10-Minutentakt. Zudem wird der Bahnhof Neuhausen SBB auch während der Randverkehrszeiten (abends/sonntags) bedient.
- Die Linie 9 verkehrt neu ab Bahnhof Schaffhausen und ganztägig im 10-Minutentakt und abends sowie sonntags wird das Angebot ausgedehnt. Für Fahrten ins Herblingertal entfällt das Umsteigen von der bisherigen Linie 1. Für eine ausreichende Kapazität wird auf Gelenkbusse umgestellt.
- Die Linie 10 verkehrt neu via Hochstrasse, Gemsgasse und Schweizerbild zum Logierhaus und von dort weiter ins Merishausertal bis Kleinbuchberg (Ersatz bisherige Linie 23a).

1.4 15-Minutentakt in den Randverkehrszeiten

Zur Sicherstellung einer guten Anschlussqualität vom und auf den Bahnverkehr im Halbstundentakt wird der Takt abends und am Sonntag vom bisherigen 20-Minuten- auf den 15-Minutentakt umgestellt.

1.5 Mehrabgeltungen von 3.1 Mio. Franken

Für die Umsetzung des neuen Angebotskonzeptes müssen die Verkehrsbetriebe vbsh vier neue Fahrzeuge mit Ladeinfrastruktur beschaffen. Die betrieblichen Mehrkosten betragen 6.1 Mio. Franken pro Jahr. Davon entfallen 2.8 Mio. Franken auf die unabhängig vom neuen Konzept notwendige Stabilisierung der Umläufe einzelner Linien. Die allgemeine Verkehrszunahme, Tempo 30 und Baustellen führen dazu, dass für die Umläufe mehr Zeit benötigt wird als früher. Auf die konzeptionellen Anpassungen des Zielkonzepts entfallen 3.3 Mio. Franken.

Abzüglich der erwarteten Mehrerträge durch Ticketkäufe führt die Umsetzung des Angebotskonzeptes zu Mehrabgeltungen von 3.1 Mio. Franken, wovon 2.1 Mio. Fr. von der Stadt Schaffhausen, 0.4 Mio. Franken von der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall und 0.7 Mio. Franken vom Kanton Schaffhausen getragen werden müssen.

1.6 Notwendige Infrastrukturmassnahmen

Für die neuen Linienführungen sind umfassende Infrastrukturmassnahmen notwendig. Dazu gehören neue, behindertengerechte Bushaltestellen und Anpassungen an Strassenführungen. Die mit dieser Vorlage beantragten Investitionskosten für bauliche Massnahmen betragen 4.4 Mio. Franken.

1.7 *Schrittweise Umsetzung bis 2030*

Das Angebotskonzept muss in der Stadt Schaffhausen und der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall von den Parlamenten und der Stimmbevölkerung beschlossen werden. In der Stadt Schaffhausen wird über die Mehrabgeltungen von 2.1 Mio. Franken pro Jahr und einen Rahmenkredit von 4.4 Mio. Franken für die Infrastrukturmassnahmen abgestimmt.

Die Umsetzung des Angebotskonzeptes soll in Abhängigkeit der baulichen Massnahmen und der Beschaffung zusätzlicher Busse schrittweise mit Zielhorizont 2030 erfolgen.

Inhalt

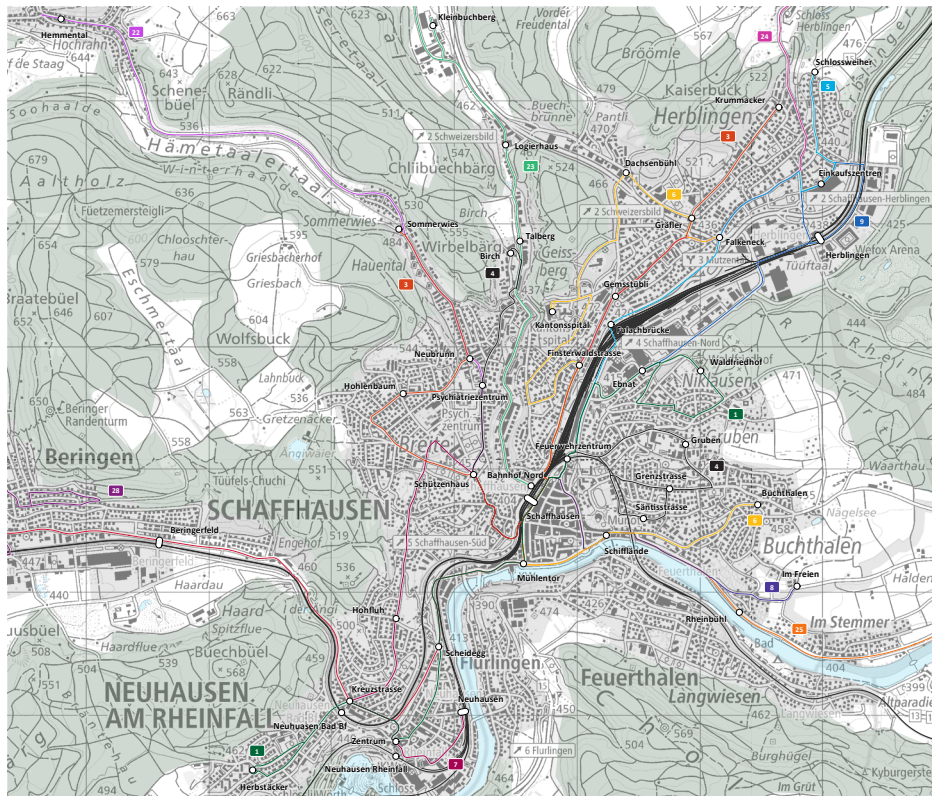
1.	Zusammenfassung	2
1.1	Bedarf für eine Gesamtüberprüfung des Stadtbusnetzes	2
1.2	Neues Angebotskonzept Stadtbus	2
1.3	Optimiertes Linienkonzept	2
1.4	15-Minutentakt in den Randverkehrszeiten	3
1.5	Mehrabgeltungen von 2.9 Mio. Franken	3
1.6	Notwendige Infrastrukturmassnahmen	3
1.7	Schrittweise Umsetzung bis 2030	4
2.	Ausgangslage	6
2.1	Heutiges Angebotskonzept	6
2.2	Veränderungen	7
2.3	Politische Vorstösse	8
2.4	Erschliessung und Nachfragepotenziale	8
2.5	Ergebnis der Vernehmlassung	9
3.	Angebotskonzept Stadtbus 2030	10
3.1	Linienkonzept	11
3.1.1	Übersicht	11
3.1.2	Wichtigste Netzelemente	12
3.1.3	Linienportraits	14
3.1.4	Optionale Elemente	18
3.2	Fahrplan	19
3.3	Fahrzeugbedarf	20
3.3.1	Haupt- und Nebenverkehrszeit	20
3.3.2	Randverkehrszeit	21
3.4	Finanzen	22
3.4.1	Betriebskosten	22
3.4.2	Abgeltungen für die Besteller	23
3.4.3	Investitionsbedarf bei den vbsh (Darlehen)	24
4.	Bauliche Massnahmen	25
4.1	Übersicht der Infrastrukturmassnahmen	25
4.2	Investitionsvolumen für Infrastrukturmassnahmen	28
5.	Umsetzungszeitplan	29
6.	Zuständigkeiten	30
7.	Würdigung	31
	Anträge	32

2. Ausgangslage

2.1 Heutiges Angebotskonzept

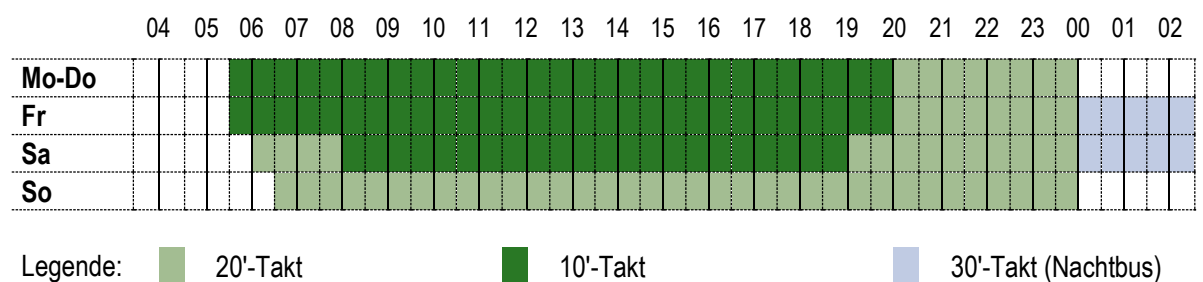
Die letzte Gesamtüberprüfung des Netzes der vbsh stammt aus dem Jahre 2007. Seither wurden punktuelle Optimierungen (z.B. neue Linie 9 im Herblingertal, Verlängerung Linie 5 bis Schlossweiher, neue Linie 10 durch das Mühlental) vorgenommen.

Abbildung 1: Liniennetz vbsh 2024 (Bereich Kernagglomeration)



Der Systemtakt in Schaffhausen ist ein 10-Minutentakt in der Haupt-/Nebenverkehrszeit (Montag bis Samstag 05:30 – 20:00 Uhr) und ein 20-Minutentakt während der Randverkehrszeit (nach 20:00 Uhr und ganzer Sonntag). Einzelne Linien weichen von diesem Muster ab.

Abbildung 2: Heutiges Taktmuster Stadtbusse vbsh im Grundsatz



Die Stärken des heutigen ÖV-Angebots in der Stadt Schaffhausen und der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall liegen in der guten Netzabdeckung der dicht bevölkerten Quartiere, dem dichten Taktangebot tagsüber sowie der direkten Erreichbarkeit des Bahnhofs Schaffhausen und der Innenstadt aus allen Quartieren. Zudem werden in den Hauptverkehrszeiten mit dem 10-Minuten-Takt ausreichende Beförderungskapazitäten bereitgestellt.

Das städtische Busnetz weist aber auch Nachteile auf, die sich negativ auf die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in der Kernagglomeration auswirken. Das Randverkehrszeitenangebot am Abend und am Sonntag führt am Bahnhof Schaffhausen zu ungünstigen Anschlusskonstellationen zwischen der halbstündlich verkehrenden Bahn und den im 20-Minuten-Takt fahrenden Bussen. Die Folge davon sind teilweise lange Umsteigezeiten. Negativ wirkt sich auch die ungenügende Betriebsqualität beim aktuellen Fahrplan aus. Die teilweise zu knapp bemessenen Fahrzeiten führen vermehrt zu Verspätungen und verpassten Anschlüssen. Die Einführung von Tempo 30 und das allgemeine Verkehrswachstum verschärfen diese Situation weiter. Der Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen zur Stabilisierung der Fahrpläne wird unumgänglich.

2.2 Veränderungen

Folgende Rahmenbedingungen begründen einen Handlungsbedarf für eine Gesamtüberarbeitung des Angebotskonzepts:

- Fahrleitungsgebundenheit entfällt: Mit der Umstellung auf Elektrobusse mit Schnellladesystem wurde der fahrleitungsgebundene Trolleybus per Ende 2025 ausgemustert. Dadurch ergeben sich neue Möglichkeiten der Linienführung und -durchbindung.
- Standzeit am Bahnhof: Zu berücksichtigen ist die Notwendigkeit der Zwischenladungen am Bahnhof Schaffhausen (Ladezeit) für die batterieelektrischen Busse und das Rendez-vous-Prinzip zwecks Sicherung der Anschlüsse zwischen den einzelnen Buslinien und auf die Bahnverbindungen.
- Die Stadt ist gewachsen: In den letzten Jahren hat sich die Stadt stark entwickelt (z.B. Mühlental, Schweizersbild, Pantli, Herblingertal) und es sind neue Wohnungen und Arbeitsplätze entstanden oder geplant, die adäquat mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden müssen.
- Die Gemeinde Neuhausen am Rheinfall ist einwohnermässig stark gewachsen.
- Die allgemeine Verkehrszunahme, Tempo 30 und Baustellen führen dazu, dass für die Umläufe mehr Zeit benötigt wird als früher. Das führt dazu, dass der bestehende Fahrplan auf einzelnen Linien und zu gewissen Zeiten nicht mehr fahrbar ist bzw. es zu unerwünschten Verspätungen und Anschlussbrüchen kommt. Der Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen und zusätzlichem Fahrpersonal wird dadurch nötig. Der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges mit Chauffeur führt zu sprungfixen Mehrkosten. Idealerweise wird in diesem Schritt die Linienführung (Verlängerung) angepasst, so dass den Mehrkosten

auch ein Mehrnutzen gegenübersteht, indem der Takt verdichtet und/oder neue Gebiete erschlossen werden.

- Der zwischenzeitlich eingeführte Halbstundentakt auf dem Bahnnetz führt dazu, dass die Anschlussverbindungen vom bzw. auf das Busnetz am Abend und am Sonntag (im 20-Minutentakt) nur bei jedem zweiten Kurs optimiert sind.

2.3 Politische Vorstösse

Zahlreiche politische Vorstösse, die an den Stadtrat Schaffhausen und den Gemeinderat Neuhausen am Rheinfall überwiesen wurden, verlangen mehr Busverbindungen, bessere Anschlüsse und Taktverdichtungen.

Stadt Schaffhausen

- Bereits umgesetzt und abgeschrieben ist das Postulat von Matthias Frick, «Vollständige Anbindung Schweizersbild/Mühlental ans städtische Busnetz» (Nr. 18/2023).
- Das Postulat von Felix Derksen «Bessere Busverbindungen VBSH abends» (Nr. 4/2024) wird mit der vorliegenden Vorlage umgesetzt.

Gemeinde Neuhausen am Rheinfall

- Das Postulat von Fabian Bolli «Busangebot an Abenden und am Wochenende verbessern» (2025.02) wird mit der vorliegenden Vorlage umgesetzt.
- Das Postulat von Thomas Leuzinger «Einführung des 10-Minuten-Taktes auf der Linie 7» (2025.01) wird mit der vorliegenden Vorlage umgesetzt.

2.4 Erschliessung und Nachfragepotenziale

Im Richtplan Siedlung der Stadt Schaffhausen (2019) sind elf Transformationsgebiete ausgeschieden. Diese bieten ein besonders hohes Potenzial für den öffentlichen Verkehr (ÖV) und der Stadtrat hat die flächeneffiziente Erschliessung dieser Gebiete im Gesamtverkehrskonzept der Stadt Schaffhausen vom März 2021 als Schwerpunkt definiert. Diese Gebiete sind bis auf wenige Ausnahmen (z.B. Pantli) bereits heute mit Buslinien räumlich erschlossen, aber nicht überall mit der gleichen Taktfrequenz oder nur mit Umsteigen (z.B. Ebnat/Herblingertal).

Der Zehn-Minuten-Takt auf fast allen städtischen Buslinien sorgt für eine dichte zeitliche Verfügbarkeit und kurze Wartezeiten für die mit Stadtbuslinien erschlossenen Gebiete. Davon ausgenommen sind die Linien 8 nach Im Freien und 10 im Schweizersbild sowie die Linie 7, die ausserhalb der Hauptverkehrszeiten auf einen Viertelstundentakt reduziert wird. Die Linie 9 verkehrt während der Nebenverkehrszeit im Zwanzig-Minuten-Takt und das Mühlental wird nur tagsüber und unter der Woche durch verschiedene Linien (10 und 23) annähernd im Zehn-Minuten-Takt bedient, wobei die Pünktlichkeit teilweise mangelhaft ist. Deshalb wurden auch für das Mühlental nochmals andere Ansätze geprüft.

2.5 Ergebnis der Vernehmlassung

An der öffentlichen Mitwirkung vom 22. Januar bis 13 März 2026 haben sich insgesamt 27 Institutionen oder Privatpersonen mit total 93 einzelnen Rückmeldungen beteiligt. Thematisch wurden die Linienführungen am meisten kommentiert, gefolgt von den Haltestellen, den Verkehrszeiten und dem Takt.

Daraus abgeleitet wird die Erschliessung der Haltestelle Birch weiterhin gewährleistet. Zudem wird das Fahrplanangebot auf der Linie 9 im Herblingertal abends und am Wochenende ausgedehnt und die Linienführung im hinteren Herblingertal leicht angepasst. Andere Hinweise zu einzelnen Haltestellen werden im Rahmen der Projektierung geprüft und vertieft.

Zusammengefasst ergeben sich aus der Vernehmlassung folgende Übersicht und Schlussfolgerungen:

Tabelle 1: Zusammenfassung Ergebnisse der Vernehmlassung

Bereich / Linie	Rückmeldung / Forderung	Massnahme
Linie 1	Verlegung der Endhaltestelle zum Alpenblick	prüfen
Linie 1	Verlegung der Haltestelle Buchenstrasse zum Kreisel Ebnat	prüfen
Linie 4	Beibehaltung der Erschliessung Birch	aufnehmen
Linie 4	Kreuzen auf Emmersberg mit Fahrplan lösen	prüfen
Linie 6	Knoten Stimmerstrasse grosszügiger planen	prüfen
Linie 8	Planung Gaswerkareal aufnehmen	prüfen
Linie 8	Abstimmung Busfahrplan mit Linie 25 für Rheinhalde/Rheinbühl	prüfen
Linie 9	Anpassung Routenführung Herblingertal	aufnehmen
Linie 9	Anpassung Verkehrszeiten am Abend	aufnehmen
Haltestellen	Behindertengerechtigkeit berücksichtigen	aufnehmen
Haltestellen	Witterungsschutz mit Bushäuschen	prüfen
Haltestellen	«Schützenhaus» statt «Schützenstrasse»	aufnehmen

Die Detailplanung der Haltestellen wird im weiteren Projektverlauf durchgeführt und entsprechende Rückmeldungen zu diesem Zeitpunkt berücksichtigt. Rückmeldungen zur Fahrplangestaltung fliessen – unabhängig vom Angebotskonzept 2030 – in den ordentlichen Fahrplanprozess ein.

Für die detaillierten Ergebnisse der Vernehmlassung wird auf den separaten Vernehmlassungsbericht verwiesen.

Durch die Anpassungen verändern sich die Betriebskosten und das Volumen für Infrastrukturmassnahmen im Vergleich zur Vernehmlassungsvorlage wie folgt:

- Höhere Betriebskosten für höhere Fahrplanleistung der Linie 9:
 - Bruttokosten: 400'000 Fr./Jahr
 - Mehrabgeltungen: 200'000 Fr./Jahr, davon für die Stadt Schaffhausen 155'000 Fr./Jahr (77.5%) und für den Kanton 45'000 Fr./Jahr (22.5%)
- Investitionsbedarf: -960'000 Fr. (gerundet -1.0 Mio. Fr.)
 - Wegfall Lichtsignalanlage und Anpassung Einmündungsradius am Knoten Lochstrasse/Mühlentalstrasse: -1.230 Mio. Fr.
 - Zusätzliche Haltekanten im Herblingertal «Strassenverkehrsamt» und «Stadion»: +270'000 Fr.

3. Angebotskonzept Stadtbus 2030

Ausgehend von der veränderten Ausgangslage (vgl. Kap. 2) und gestützt auf die Resultate der Vernehmlassung wurde das Angebotskonzept in Bezug auf die Linienführung und den Fahrplan in Zusammenarbeit mit dem darauf spezialisierten Büro «Infras» untersucht und ein neues Zielkonzept festgelegt. Teil der umfangreichen Abklärungen war auch die Prüfung der für die neuen Linienführungen notwendigen baulichen und verkehrlichen Anpassungen wie z.B. neue Haltestellen und ein Kreisel für das Wenden der Busse. Diese Abklärungen zur grundsätzlichen Machbarkeit erfolgten durch das externe Ingenieurbüro «SNZ Ingenieure und Planer AG» mit Einbezug von Tiefbau Schaffhausen.

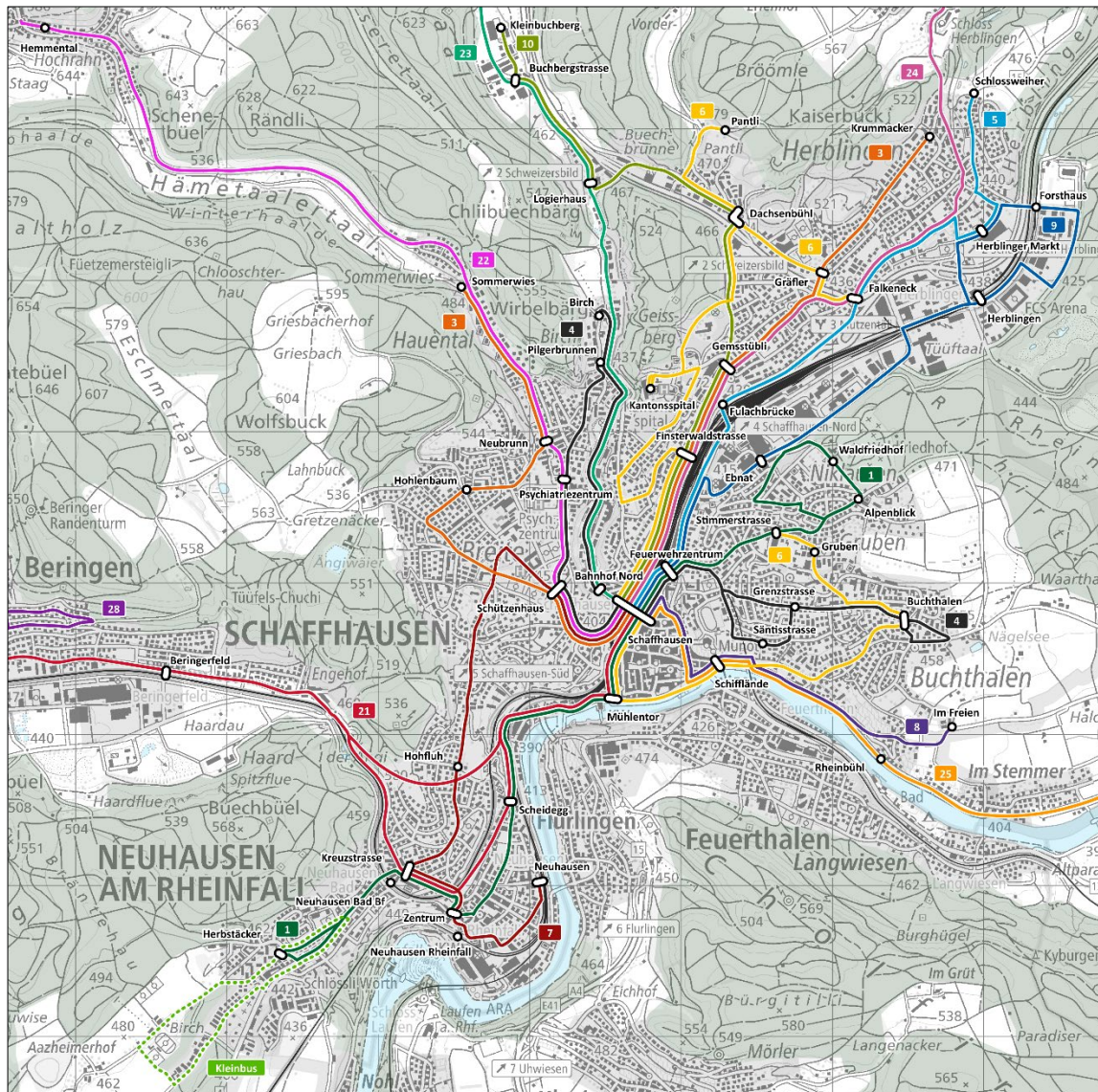
Das Angebotskonzept 2030 baut auf dem heutigen Liniennetz auf, berücksichtigt aber die neue Ausgangslage ohne Trolleybus und mit der vollständigen Elektrifizierung der Stadtbusflotte mit Zwischenladungen am Bahnhof Schaffhausen. Neben lokalen Anpassungen zur Verbesserung der Erschliessung von einzelnen Quartieren und Transformationsgebieten werden auch optimierte Fahrplanmuster und der Viertelstundentakt während der Randverkehrszeit berücksichtigt.

3.1 Linienkonzept

3.1.1 Übersicht

Das Liniennetz baut in vielen Quartieren auf der heutigen Linienführung auf, weist aber im östlichen und nördlichen Teil der Stadt Schaffhausen einige Veränderungen auf, um häufiger und direkter das Zentrum zu erreichen.

Abbildung 3: Neues Liniennetz vbsh im Zentrum



Die wichtigsten Netzelemente des Zielkonzepts lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- 12

zurück via Pilgerbrunnen über die Breite zur Bahnhofstrasse geführt. Damit wird das Mühlental im für die Stadt im Vergleich zu anderen Quartieren üblichen Takt erschlossen und es entsteht von dort eine Direktverbindung auf die Breite.

- **Linie 6, Ast Buchthalen/Stimmerstrasse** fährt bis Buchthalen wie heute und wird neu ab Buchthalen via Gruben bis zum neuen Kreisel am Knoten Gruben-/Stimmerstrasse verlängert. Dort wendet der Kurs und bietet Anschluss an die Linie 1 Richtung Bahnhof und Richtung Alpenblick (neues Schulhaus).
- **Linie 6, Ast Falkeneck** verkehrt wie heute bis Dachsenbühl und wird neu von dort aufgesplittet (Y-Betrieb) Richtung Pantli und Falkeneck.
- **Linie 7** Linienführung wie heute. Neu wird auch auf der Line 7 ganztägig der ansonsten übliche 10-Minutentakt angeboten. Zudem wird der Bahnhof Neuhausen SBB auch während der Randverkehrszeiten (abends/sonntags) bedient.
- **Linie 9** verkehrt neu ab Bahnhof Schaffhausen. Für Fahrten ins Herblingertal entfällt das Umsteigen von der bisherigen Linie 1. Die Linienführung mit der Schlaufenfahrt via Herblinger Markt bleibt unverändert, aber sie wird von der Neutalbrücke via Neutal- und Solenbergstrasse beim neuen Strassenverkehrsamt und dort via Ernst-Müller-Strasse zurück in die Industriestrasse resp. zum Bahnhof Herblingen geführt. Die Bedienung erfolgt neu aber ganztägig im 10-Minutentakt und wird abends und sonntags ausgedehnt. Für eine ausreichende Kapazität wird die Linie auf Gelenkbusse umgestellt.
- **Linie 10** verkehrt neu via Hochstrasse, Gemsgasse und Schweizersbild zum Logierhaus und von dort weiter ins Merishausertal bis Kleinbuchberg (Ersatz bisherige Linie 23a).
- **Linie 21** (Regionalverkehr) bleibt unverändert. Halbstundentakt via Neuhausen mit Anschlüssen an Fernverkehr in Schaffhausen. Zusätzlich zwei Eilkurse pro Stunde durch Galgenbucktunnel.
- **Linie 23** (Regionalverkehr) mit Linienführung wie heute via Mühlental nach Merishausen/Bargen mit Verlängerung ab Bahnhof Nord bis Regionalbuszentrum.
- **Linie 25** (Regionalverkehr) verkehrt zwischen Bahnhof Schaffhausen und Schiffflände neu in beiden Richtungen via Bachstrasse. Damit wird ein dichteres und besser merkbares Angebot in der Bachstrasse geschaffen.
- **Kleinbuslinie, Langriet** wird als Verlängerung der Linie 1 ab Herbstäcker und Versuchsbetrieb auf dem Gebiet der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall eingeführt. Sie verkehrt ab Herbstäcker über die Freizeitanlagen Langriet, den Werkhof und den Friedhof bis zum Anschluss der Haltestelle Durstgraben. Der Gemeinderat von Neuhausen am Rheinfall hat beschlossen, die Linie am Wochenende zu betreiben.

3.1.3 Linienportraits

Nachfolgend sind in Form von Linienportraits für alle Linien die wichtigsten Kennwerte des Zielangebots aufgeführt.

1 Schaffhausen Waldfriedhof – Neuhausen Herbstäcker¹

Linienführung Waldfriedhof – Stimmerstrasse – Froberg – Schaffhausen Bahnhof – Mühltor – Neuhausen Zentrum – Herbstäcker
(Schleife im Einrichtungsbetrieb ab Stimmerstrasse via Niklausen und Waldfriedhof zurück nach Stimmerstrasse)

Angebotsniveau	HVZ 10'-Takt	NVZ 10'-Takt	RVZ 15'-Takt
Wichtigste Anschlüsse	Schaffhausen Bahnhof ▪ Bahn alle Richtungen ▪ Bus alle Richtungen	Ebnat mit Fussweg (ca. 80 m) via Areal Hombergerhaus ab neuer Haltestelle an Buchenstrasse oder beim Kreisel ▪ nach Schaffhausen Bahnhof L9 ▪ v/n Herblingen (Umsteigezeit eher lang)	Stimmerstrasse ▪ v/n Buchthalen L6
Gefässgrösse	Gelenkbus (Standardbus während RVZ falls betrieblich sinnvoll)		
Infrastruktur	▪ Busbucht Haltestelle Waldfriedhof in Fahrtrichtung Alpenblick/Bahnhof oder Endhaltestelle Alpenblick ▪ Neue Haltestelle in Buchenstrasse im Bereich Kreisel Ebnat oder näher beim Kreisel ▪ neue Haltekanten an der Gruben- und Stimmerstrasse		

3 Schaffhausen Krummacker – Bahnhof – Sommerwies

Linienführung Krummacker – Falkeneck – Gräfler – Gemsstübli – Schaffhausen Bahnhof – Schützenhaus – Hohlenbaum – Neubrunn – Sommerwies

Angebotsniveau	HVZ 10'-Takt	NVZ 10'-Takt	RVZ 15'-Takt
Wichtigste Anschlüsse	Schaffhausen Bahnhof ▪ Bahn alle Richtungen ▪ Bus alle Richtungen	Gemsstübli ▪ v/n Bagen L23 (mit Optimierungen ist ein 1'-Anschluss denkbar. Anschlussstabilität abzuklären.)	Falkeneck ▪ v/n Kantonsspital L6 (mit Optimierungen ist ein 1'-Anschluss denkbar. Anschlussstabilität abzuklären.)
Gefässgrösse	Gelenkbus (Standardbus während RVZ falls betrieblich sinnvoll)		
Infrastruktur	–		

¹ Die Verlängerung der Linie 1 mit einer Kleinbuslinie ab Herbstäcker in die Freizeitanlagen im Langriet ist Gegenstand der Kreditvorlage der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall und wird hier der Vollständigkeit halber erwähnt.

4

Schaffhausen Buchthalen – Bahnhof – Pilgerbrunnen – Mühlfental – Bahnhof Nord

Linienführung Buchthalen – Säntis-/Alpenstrasse – Schaffhausen Bahnhof – Schützenhaus – Psychiatriezentrum – Pilgerbrunnen – Birch (in eine Fahrtrichtung) – Mühlfental – Bahnhof Nord

Angebotsniveau	HVZ 10'-Takt	NVZ 10'-Takt	RVZ 15'-Takt
----------------	-----------------	-----------------	-----------------

Wichtigste Anschlüsse **Schaffhausen Bahnhof Bahnhof Nord**
 ■ Bahn alle Richtungen ■ Bahn alle Richtungen
 ■ Bus alle Richtungen

Gefässgrösse Gelenkbus (Standardbus während RVZ falls betrieblich sinnvoll)

Infrastruktur

- Betriebliche Organisation der Buskreuzungen auf der Alpenstrasse mit bestehender Bordtechnologie im Bus oder fahrplantechnisch
- Buchthalen: Neue Haltestelle für Einstieg in Fahrtrichtung Stadt in Alpenstrasse sowie neue Haltestelle für Ausstieg und Standzeit in Büsingerstrasse.
- Neue Halteketten an der Alpenstrasse in Fahrtrichtung Bahnhof an den Haltestellen: Künzleheim, Feldstrasse, Grenzstrasse, Zündelgut und Dürstlingweg
- Neue Halteketten an der Säntisstrasse in Fahrtrichtung Bahnhof an den Haltestellen. Betroffene Haltestellen: Rosenbergstrasse, Säntisstrasse und Huus Emmersberg

5

Schaffhausen Schlossweiher – Bahnhof

Linienführung Schlossweiher – Herblinger Markt – Falkeneck – Fulachbrücke – Schaffhausen Bahnhof

Angebotsniveau	HVZ 10'-Takt	NVZ 10'-Takt	RVZ 15'-Takt
----------------	-----------------	-----------------	-----------------

Wichtigste Anschlüsse **Schaffhausen Bahnhof**
 ■ Bahn alle Richtungen
 ■ Bus alle Richtungen

Gefässgrösse Gelenkbus (Standardbus während RVZ falls betrieblich sinnvoll)

Infrastruktur –

6

Schaffhausen Falkeneck / Pantli – Bahnhof – Stimmerstrasse

Linienführung Falkeneck / Pantli – Kantonsspital – Geissberg – Schaffhausen Bahnhof – Mühltentor – Buchthalen – Gruben – Knoten Stimmer-/Grubenstrasse

Angebotsniveau	HVZ 10'-Takt	NVZ 10'-Takt	RVZ 15'-Takt
Wichtigste Anschlüsse	Schaffhausen Bahnhof Stimmerstrasse ▪ Bahn alle Richtungen ▪ Bus alle Richtungen		Falkeneck ▪ v/n Krummacker L3 (mit Optimierungen ist ein 1'-Anschluss denkbar. Anschlussstabilität abzuklären.)
Gefässgrösse	Standardbus		
Infrastruktur	▪ Neuer Kreisel am Knoten Stimmer-/Grubenstrasse ▪ Neue Haltekanten in Fahrtrichtung Bahnhof an den Haltestellen: Gruben und Winkelriedstrasse ▪ Neue Haltestellen Stimmerstrasse in der Grubenstrasse im Bereich des neuen Kreisels ▪ Neue Haltestelle Pantli (bereits im Bau)		

7

Schaffhausen Bahnhof – Neuhausen SBB

Linienführung Schaffhausen Bahnhof – Belairpark – Neuhausen Hohfluh – Kreuzstrasse – Zentrum – Rheinstrasse – Neuhausen SBB

Angebotsniveau	HVZ 10'-Takt	NVZ 10'-Takt	RVZ 15'-T. bis Neuhausen SBB
Wichtigste Anschlüsse	Schaffhausen Bahnhof Neuhausen SBB ▪ Bahn alle Richtungen ▪ Bus alle Richtungen		▪ v/n Zürich ▪ v/n Winterthur
Gefässgrösse	Standardbus		
Infrastruktur	–		

8

Schaffhausen Im Freien – Bahnhof

Linienführung Im Freien – Rebhangstrasse – Bachstrasse – Schaffhausen Bahnhof

Angebotsniveau	HVZ 30'-Takt	NVZ 30'-Takt	RVZ 60'-Takt (Bus-Taxi)
Wichtigste Anschlüsse	Schaffhausen Bahnhof ▪ v/n Bülach – Zürich ▪ v/n Thayngen – Singen ▪ v/n Winterthur ▪ v/n Beringen ▪ v/n Stein am Rhein ▪ Bus alle Richtungen		
Gefässgrösse	Standardbus		
Infrastruktur	–		

9

Schaffhausen Bahnhof – Ebnat – Herblingen Bahnhof – Forsthaus

Linienführung Schaffhausen Bahnhof – Fulach – Ebnat – Im Majorenacker – Herblingen Bahnhof – Herblinger Markt – Forsthaus – Solenbergstrasse

Angebotsniveau	HVZ 10'-Takt	NVZ 10'-Takt	RVZ 15'-Takt bis 22 Uhr
----------------	-----------------	-----------------	----------------------------

Wichtigste **Schaffhausen Bahnhof Ebnat**

Anschlüsse ■ Bahn alle Richtungen ■ von Stimmerstrasse, nach
■ Bus alle Richtungen Waldfriedhof L1

Gefässgrösse Gelenkbus

Infrastruktur ■ Ertüchtigung Brücke Neutalstrasse
■ Neue Haltestellen im hinteren Herblingertal

10

Schaffhausen Bahnhof – Schweizersbild – Kleinbuchberg

Linienführung Schaffhausen Bahnhof – Gemsstübli – Dachsenbühl – Logierhaus – Kleinbuchberg

Angebotsniveau	HVZ 30'-Takt	NVZ 30'-Takt	RVZ –
----------------	-----------------	-----------------	----------

Wichtigste **Schaffhausen Bahnhof**

Anschlüsse ■ v/n Thayngen
■ v/n Beringen
■ Bus alle Richtungen

Gefässgrösse Standardbus

Infrastruktur ■ Umgestaltung Haltestelle Gemsstübli
■ Neue Haltestelle Gemshalde

23

Schaffhausen – Kleinbuchberg – Barga

Linienführung Schaffhausen Bahnhof – Bahnhof Nord – Stahlgiesserei – Logierhaus – Barga

Angebotsniveau	HVZ 30'-Takt	NVZ 30'-Takt ²	RVZ 60'-Takt
----------------	-----------------	------------------------------	-----------------

Anschlüsse **Schaffhausen Bahnhof** ■

- v/n Bülach – Zürich
- v/n Thayngen – Singen
- v/n Winterthur
- v/n Beringen
- v/n Stein am Rhein
- Bus alle Richtungen

Gefässgrösse Standardbus

Infrastruktur –

² Vorbehältlich Bestellung Kanton

3.1.4 Optionale Elemente

Im Rahmen der Abklärungen wurden verschiedene Alternativen geprüft. Folgende Optionen können ggf. auch in einem späteren Schritt berücksichtigt werden:

- **Linie 22 mit Anschluss KSS Freizeitpark**

Als Alternative zur heutigen Linienführung via Nordstrasse kann die Linie 22 künftig ohne Fahrzeitverlängerung via Breitenaustrasse geführt werden. Mit dieser Umlegung könnte eine neue Haltestelle mit kürzerem Zugangsweg zum Freizeitpark (KSS) realisiert werden. Diese Option ist im Zusammenhang mit der gesamten verkehrlichen Situation auf der Breite und im Hinblick auf die 2030 geplante Fertigstellung des Hallenbadneubaus zu prüfen und würde die Einrichtung einer neuen Haltestelle erfordern.

- **Linie 6 via Winkelriedstrasse**

Zwischen der Haltestelle Buchthalen und der Haltestelle Winkelriedstrasse verkehrt die Linie 6 gemäss Zielkonzept via Alpen- und Kesselstrasse. Als Alternative kann die Linie 6 auch via Winkelriedstrasse geführt werden. Damit liesse sich die Erschliessung des Quartiers verbessern, jedoch ist im aktuellen Zustand mit den beidseitig angeordneten Längsparkfeldern kein Linienbetrieb in der Winkelriedstrasse möglich. Um die Befahrbarkeit mit Bussen zu gewährleisten, müssten die Winkelriedstrasse umgestaltet und voraussichtlich Parkfelder aufgehoben werden. Weil zusätzlich auch der Anschluss an die Linie 1 bei der Stimmerstrasse zeitlich knapp bemessen ist, wurde im Zielkonzept darauf verzichtet.

- **Alternative Führung der Linie 9 in Herblingen**

Die Brücke der Neutalstrasse kann aufgrund der Gewichtsbeschränkung heute nicht mit Gelenkbussen befahren werden. Da aufgrund der Verlängerung bis zum Bahnhof Schaffhausen Gelenkbusse auf der Linie 9 eingesetzt werden, muss für die Umsetzung des Zielkonzepts die Brücke an der Neutalstrasse ertüchtigt werden. Die Brücke befindet sich im Eigentum des ASTRA und ob eine Sanierung bis 2030 erfolgt, ist zurzeit in Klärung. Als Rückfallebene, falls eine Sanierung nicht rechtzeitig stattfindet, ist zeitlich begrenzt eine alternative Linienführung denkbar. Dabei überquert die Linie 9 die Autobahn und Bahnlinie nicht und das Linienende befindet sich bei der Haltestelle Forsthaus statt wie heute bei der Haltestelle Herblinger Markt.

3.2 Fahrplan

Zusätzlich zu den Anpassungen am Liniennetz soll bei allen Linien ein optimiertes Fahrplanmuster umgesetzt werden, mit einer Standzeit am Bahnhof Schaffhausen von fünf Minuten zur Sicherung der Anschlüsse (Rendez-vous-Prinzip) sowie für den Ladevorgang und um allfällige Verspätungen auszugleichen. Zudem sollen damit die heute angespannten Fahrzeiten, die sich mit Tempo 30, Baustellen und dem allg. Verkehrswachstum verschärfen, entspannt werden. Mit dem Angebotskonzept 2030 wird sichergestellt, dass die Umlaufzeiten auch bei Tempo 30 sowie Baustellen ausreichen und keine Verspätungsübertragung auf andere Linien oder -abschnitte stattfindet.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die generelle Definition der zeitlichen Ausprägung der Haupt-, Neben- und Randverkehrszeiten:

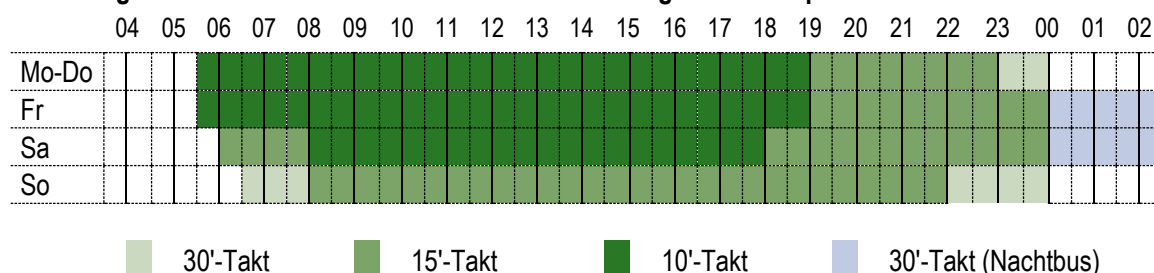
Tabelle 2: Neues Fahrplanmuster Angebotskonzept 2030

	Hauptverkehrszeit HVZ	Nebenverkehrszeit NVZ	Randverkehrszeit RVZ
Montag - Freitag	05:30 – 08:00 Uhr 16:00 – 20:00 Uhr	08:00 – 16:00 Uhr	20:00 – 24:00 Uhr
Samstag	–	06:00 – 19:00 Uhr	19:00 – 24:00 Uhr
Sonntag	–	–	06:30 – 24:00 Uhr

Die Verdichtung zum Viertelstundentakt während der Randverkehrszeit soll mit Ausnahme der Linie 8 (Bus-Taxi), der Linie 9 und der Linie 10 (Arbeitsplatzlinien) auf allen städtischen Linien umgesetzt werden. Dabei bleibt das Liniennetz gegenüber dem HVZ/NVZ-Angebot unverändert.

Die folgende Abbildung zeigt das Angebotsniveau des Zielkonzepts für alle städtischen Buslinien (ausser den Linien 8, 9 und 10). Das Abendangebot wird von Mo-Do basierend auf der veränderten Nachfrage ab ca. 23 Uhr (am Sonntagabend ab ca. 22 Uhr) auf einen 30-Minuten-Takt ausgedünnt; am Samstag wird weiterhin tagsüber der 10-Minuten-Takt angeboten.

Abbildung 5: Taktmuster Stadtbusse vbsh des neuen Angebotskonzeptes 2030



Die Linie 9 (heute primär eine Arbeitsplatzlinie) soll im Zielkonzept während der folgenden Zeiten nicht bedient werden:

- Montag bis Freitag ab 22 Uhr
- Samstag ab 22 Uhr
- Sonntag vor 8 Uhr und nach 22 Uhr

Das Kinopolis könnte zu diesen Zeiten mit einer Stichfahrt der Linie 1 ab Ebnat bis Falkeneck bedient werden. Im 15'-Takt-Umlauf der Linie 1 besteht hierfür genügend Zeitreserve. Ein zusätzliches Fahrzeug ist nicht nötig. Für Fahrgäste zum Waldfriedhof ergibt sich zu diesen Zeiten eine Fahrzeitverlängerung von ca. 6 Minuten.

3.3 Fahrzeugbedarf

3.3.1 Haupt- und Nebenverkehrszeit

In der Haupt- und Nebenverkehrszeit werden insgesamt vier neue Fahrzeuge benötigt.

Tabelle 3: Fahrzeugbedarf im neuen Angebotskonzept während der Haupt- und Nebenverkehrszeit

Linie	Fahrzeuge 2025		Zusätzliche Fahrzeuge wegen längeren Fahrzeiten		Zusätzliche Fahrzeuge wegen Angebotsausbau Zielkonzept		Fahrzeuge Zielkonzept	Bemerkung
	HVZ	NVZ	HVZ	NVZ	HVZ	NVZ		
1	6	6	-	-	-	-	6	
3	6	6	-	-	-	-	6	
4	4	4	+2	+2	-	-	6	Je ein Fahrzeug pro Linienast erforderlich, da die heutigen Umlaufzeiten künftig nicht mehr ausreichen. Ein zusätzliches Fahrzeug für die kurzfristige Stabilisierung wurde von der Stadt Schaffhausen bereits beschlossen.
5	4	4	-	-	-	-	4	
6	6	6	-	-	+1	+1	7	Zusätzliches Fahrzeug für Verlängerung bis Stimmerstrasse
7	4	3	-	-	-	+1	4	10'-Takt in NVZ statt 15'-Takt
8	1	1	-	-	-	-	1	
9	2	2	+1	+1	-	-	3	Das zusätzliche Fahrzeug wird für die Verlängerung bis zum Bahnhof Schaffhausen benötigt. Ohne diese Konzeptanpassung wäre jedoch ein zusätzliches Fahrzeug auf der Linie 1 erforderlich. Deshalb ist das Fahrzeug in der Spalte wegen längeren Fahrzeiten aufgeführt.
10	1	1	-	-	-	-	1	
23	2	2	-	-	-	-	2	
Summe	36	35	+3	+3	+1	+2	40	

Die längeren Fahrzeiten auf bereits heute knappen Umläufen erfordern wegen der allgemeinen Verkehrszunahme und Tempo 30 kurzfristig zusätzliche Fahrzeuge während der HVZ und NVZ (Linien 1 und 4). Somit sind auch ohne Konzeptanpassungen drei zusätzliche Fahrzeuge gegenüber 2025 erforderlich, um eine genügende Fahrplanstabilität auf diesen beiden Linien zu gewährleisten.

Für den Betrieb gemäss Zielkonzept sind tagsüber zwei weitere Fahrzeuge erforderlich:

- Die Verlängerung der Linie 6 bis Stimmerstrasse benötigt ein zusätzliches Fahrzeug während der HVZ und NVZ.
- Für den 10-Minutentakt während der Nebenverkehrszeit auf der Linie 7 ist ein weiteres Fahrzeug erforderlich. Dieses Fahrzeug muss nicht neu beschafft werden, da es während der HVZ bereits im Einsatz ist.

Durch die geänderte Führung der Linie 1 muss dort trotz der heute knappen Umlaufzeit kein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden. Dieses wird stattdessen für die Verlängerung der Linie 9 ab Ebnet bis Bahnhof Schaffhausen benötigt.

3.3.2 Randverkehrszeit

In der Randverkehrszeit sind gemäss Zielkonzept deutlich mehr Fahrzeuge unterwegs als heute. Die Verdichtung vom heutigen 20-Minutentakt zum 15-Minutentakt erfordert den Einsatz von zusätzlich 14 Fahrzeugen. Diese Fahrzeuge sind aus der bestehenden, für die Haupt- und Nebenverkehrszeiten dimensionierten Flotte vorhanden und müssen nicht zusätzlich beschafft werden. Die folgende Tabelle zeigt die benötigte Anzahl Fahrzeuge in der Randverkehrszeit.

Tabelle 4: Fahrzeugbedarf im neuen Angebotskonzept in der Randerkehrszeit

Linie	Fahrzeuge 2025	Zusätzliche Fahrzeuge wegen längeren Fahrzeiten	Zusätzliche Fahrzeuge wegen Angebotsausbau Zielkonzept	Fahrzeuge Zielkonzept	Bemerkung
	RVZ	RVZ	RVZ	RVZ	
1	3	+1	+1	5	
3	2	+1	+2	5	
4	2	+1	+1	4	
5	3	+1	-	4	Fahrzeugbedarf 2025 inkl. Fahrzeuge für Angebot Linie 7 (Durchbindung Linie 5 und 7)
6	3		+2	5	
7	-		+3	3	Fahrzeugbedarf 2025 siehe Linie 5.
8	-		-	-	Bus-Taxi
9	1		+1	2	
10	-		+1	1	
23	1		-	1	
Summe	15	+4	+11	30	

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Verdichtung am Abend mit der zukünftigen Busflotte für den Tagesbedarf produziert werden kann und keine zusätzlichen Fixkosten entstehen.

3.4 Finanzen

3.4.1 Betriebskosten

Die nachfolgende Tabelle zeigt die erwarteten betrieblichen Mehrkosten für die Umsetzung des Zielkonzepts. Dabei handelt es sich um eine grobe Abschätzung³ anhand der Fahrplanstunden pro Linie.

Tabelle 5: Mehrkosten für die Umsetzung des neuen Angebotskonzeptes

Zusammenstellung der Mehrkosten in 1'000 Franken pro Jahr Preisbasis 2024		Mehrkosten Betrieb HVZ	Mehrkosten Betrieb NVZ	Mehrkosten Betrieb RVZ	Mehrkosten Fahrzeuge	Mehrkosten Total
11	Zusätzliche Kosten wegen längeren Fahrzeiten HVZ/NVZ & RVZ	669	1'050	852	232	2'803
12	Gebundene Mehrkosten	669	1'050	852	232	2'803
21	Angebotsausbau Zielkonzept 15'-Takt während der RVZ	-	--	2'245	--	2'245
22	Angebotsausbau Zielkonzept übrige Elemente HVZ und NVZ	122	827	--	105	1'054
23	Konzeptbedingte Mehrkosten	122	827	2'245	105	3'299
31	Mehrkosten total (Pos. 12 + Pos. 23)	791	1'877	3'097	337	6'102

Die Umsetzung des neuen Angebotskonzeptes führt zu betrieblichen Mehrkosten von 6.1 Mio. Franken pro Jahr. Davon entfallen 3.3 Mio. Franken auf konzeptionellen Anpassungen des Zielkonzepts.

Zusätzlich müssen ca. 2.8 Mio. Franken Mehrkosten pro Jahr für die Stabilisierung der Umläufe der Linien 1 und 4 in der HVZ/NVZ und der Linien 1, 3, 4 und 5/7 in der RVZ wegen längeren Fahrzeiten aufgewendet werden, welche auch bei der Fortführung des Status quo anfallen würden. Die allgemeine Verkehrszunahme, Tempo 30 und Baustellen führen dazu, dass für die Umläufe mehr Zeit benötigt wird als früher.

³ Dieser Abschätzung liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- Fahrplanstunden je Tag und Verkehrszeit anhand der definierten Taktiveaus (exkl. Ein- und Aussetzfahrten)
- Anzahl Tage pro Jahr
 - 199 Montage bis Donnerstage
 - 52 Freitage
 - 52 Samstage
 - 62 Sonntage
- Kostensatz Personal- und Energiekosten pro produktive Stunde für Gelenk- und Standardbusse bei vollständig elektrischem Betrieb: 130 Franken (Durchschnittssatz)
- Sprungfixe Fahrzeugkosten für Betrieb und Unterhalt sowie Abschreibungen pro Jahr bei vollständig elektrischem Betrieb)
 - 49'700 Franken für zusätzliche Standardbusse
 - 77'400 Franken für zusätzliche Gelenkbusse
- Preisstand 2024

3.4.2 Abgeltungen für die Besteller

Mit dem Angebotsausbau darf auch eine Zunahme der Nachfrage und damit der Erträge erwartet werden. Dies bedeutet, dass die öffentliche Hand in Form der Abgeltungen nur den Teil der Bruttomehrkosten tragen muss, und zwar jener der nicht über höhere Fahrgasterträge eingespielt werden kann.

Nachfrageabschätzungen sind erfahrungsgemäss schwieriger und auch mit grösseren Unsicherheiten behaftet als Kostenschätzungen. Die Abschätzung der Grössenordnung der zusätzlichen Abgeltungen basiert auf der Annahme, dass mit dem vorgeschlagenen Zielkonzept mittel- bis langfristig ein Kostendeckungsgrad über das gesamte städtische Busnetz von 50% erreicht wird. Bei Gesamtmehrkosten von 6.1 Mio. Franken sind dazu Mehrerträge von rund 3.1 Mio. Franken pro Jahr erforderlich. Dies entspricht Mehrerträgen von +20% gegenüber heute bzw. bei gleichbleibendem Erlössatz pro Fahrgast einer Nachfragesteigerung von ebenfalls 20%, was auch von den Experten der Infras als realistisch eingeschätzt wird.

Die verbleibenden, ungedeckten Kosten in der Höhe von 3.1 Mio. Franken werden von der Stadt Schaffhausen, der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall und dem Kanton Schaffhausen in Form von Abgeltungen gemeinsam getragen.

Der Kanton beteiligt sich nach der Zustimmung der Stimmbevölkerung vom 7. März 2026⁴ mit 22.5% und maximal 4.5 Mio. Franken an den Abgeltungen. Die Besteller Neuhausen am Rheinfall und Stadt Schaffhausen teilen die Kosten für die gemeinsamen Linien anteilig auf⁵.

⁴ Kantonale Volksabstimmung vom 7. März 2026 zur Änderung des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs (Erhöhung Ortsverkehrsbeitrag)

⁵ Vgl. Vereinbarung zwischen der Stadt Schaffhausen und der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall über die gemeinsame Förderung des öffentlichen Verkehrs, RSS 7400.3, <https://www.stadt-schaffhausen.ch/rechtsammlung/sammlung/2601706>

Tabelle 6: Herleitung der Mehrabgeltungen für Kanton, Stadt und Neuhausen

Alle Angaben in 1'000 Franken	Mehrkosten pro Linie inkl. sprungfixe Kosten	Mehrabgeltungen inkl. sprungfixe Kosten bei gleichbleibendem Kostendeckungsgrad	Mehrabgeltungen Kanton	Mehrabgeltungen Schaffhausen	Mehrabgeltungen Neuhausen
Linie 1	572	286	64	119	103
Linie 3	500	250	56	194	--
Linie 4	1'660	830	187	643	--
Linie 5	25	12	3	10	--
Linie 6	1'089	545	123	422	--
Linie 7	1'103	552	124	170	258
Linie 8	--	--	--	--	--
Linie 9	805	302	113	389	--
Linie 10	270	135	30	105	--
Linie 23	-121	-61	-47	-14	--
Total	5'703	2'851	655	2'037	361

Die Stadt Schaffhausen trägt demnach Mehrabgeltungen von 2.037 Mio. Franken/Jahr. Für die Mehrabgeltung wird ein aufgerundeter Betrag von 2.1 Mio. Franken beantragt (vgl. Antragsziffer 2).

Auf die Gemeinde Neuhausen am Rheinfall entfallen 361'000 Franken/Jahr. Für die Taktverbesserung auf der Linie 7 ist die Zustimmung beider Gemeinden notwendig.

3.4.3 *Investitionsbedarf bei den vbsh (Darlehen)*

Investitionen finanzieren die vbsh gemäss Organisationsverordnung über Darlehen der Stadt Schaffhausen.

Für die vier für das neue Konzept nötigen, zusätzlichen Fahrzeuge inkl. Ladeinfrastruktur (im Depot und ggf. an der Haltestelle «Bahnhof Nord») gewährt die Stadt Schaffhausen den vbsh ein Darlehen in Höhe von 3.8 Mio. Franken.

4. Bauliche Massnahmen

Zur Umsetzung des neuen Angebotskonzepts in der Stadt Schaffhausen und in der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall sind verschiedene bauliche Massnahmen notwendig. Zu den baulichen Massnahmen gehören:

- neue Haltestellen bzw. Haltekanten
- Verschiebung bestehender Haltekanten
- ein neuer Kreisel
- geringfügige Strassenanpassungen
- Ertüchtigung der Tragfähigkeit einer Brücke

Die Machbarkeit wurde im Rahmen einer separaten Studie unter Einbezug von Tiefbau Schaffhausen geprüft. Gestützt auf die bisherigen Abklärungen werden die konkreten Planungen nach der Genehmigung des Kredits für diese Massnahmen gestartet. Je nach Ausgestaltung der Haltestellen können vereinzelte Parkplätze in den Quartieren betroffen sein.

4.1 Übersicht der Infrastrukturmassnahmen

In Tabelle 7 sind die baulichen Massnahmen einzeln aufgeführt.

Tabelle 7: Infrastrukturmassnahmen für die Umsetzung des Angebotskonzeptes

Linie	Massnahme	Erläuterungen
1	Busbucht Haltestelle Waldfriedhof in Fahrtrichtung Alpenblick/Bahnhof oder Verschiebung Endhaltestelle zum Alpenblick	▪ Umgestaltung für die Standzeit an der Endhaltestelle Waldfriedhof oder Alpenblick ▪ Standzeit für Gewährleistung der Anschlüsse an Stimmerstrasse (pünktliche Abfahrt) und bessere Betriebsstabilität im Ereignisfall
1	Neue Haltestelle an der Buchenstrasse oder bei Kreisel	▪ Haltekante in Fahrtrichtung Kreisel Ebnat mit Umsteigemöglichkeit auf Linie 9
1	Neue Haltekanten und Verschiebung bestehender Haltekanten an der Gruben- und Stimmerstrasse	▪ Froberg. Verschiebung der Haltekante stadteinwärts, Umsteigemöglichkeit auf Linie 4 (<i>Umsetzung und Finanzierung im Rahmen des AP4G-Projekts Grubenstrasse</i>) ▪ Grubenstieg: Neue Haltekante stadtauswärts ▪ Stimmerstrasse: Neue Haltekante stadtauswärts ▪ Birkenstrasse: Neue Haltekante stadteinwärts; Verschiebung der bestehenden Haltekante stadtauswärts zur Sicherstellung der Anfahrbarkeit der behindertengerechten Haltekante

Linie	Massnahme	Erläuterungen
4	Knoten Loch-/Mühlentalstrasse, Haltestelle Pilgerbrunnen	▪ Haltestelle Pilgerbrunnen: Verschiebung und behindertengerechte Ausgestaltung beider Haltekanten
4	Alpenstrasse Organisation der Buskreuzungen	▪ Begegnungsfall Bus-Bus ist an einzelnen Stellen nicht gewährleistet (Bus müsste auf Trottoir ausweichen): Betriebliche Lösungen Bus oder fahrplantechnisch ▪ Auf weitergehende Massnahmen (baulich, Signalisation) wird wenn möglich verzichtet.
4	Neue Haltekanten in Buchthalen	▪ Die Linie 4 wendet in Buchthalen via Büsinger- und Alpenstrasse. Dafür sind zwei neue Haltekanten erforderlich. ▪ Hofackerzentrum: Neue Haltestelle an der Alpenstrasse; Haltekante stadteinwärts ▪ Buchthalen Kirche: Neue Haltestelle an der Büsingerstrasse (Standzeit an Endhaltestelle); Haltekante stadtauswärts
4	Neue Haltekanten an der Alpenstrasse	▪ Aufgrund der neuen Linienführung sind Haltekanten bei den folgenden Haltestellen neu auch stadteinwärts notwendig: ▪ Künzleheim ▪ Feldstrasse ▪ Grenzstrasse ▪ Zündelgut Eine neue Haltestelle wird beim Dürstlingweg erstellt (2 Haltekanten)
4	Neue Haltekanten an der Sântisstrasse	Aufgrund der neuen Linienführung sind Haltekanten bei den folgenden Haltestellen neu auch stadteinwärts notwendig: ▪ Rosenbergstrasse ▪ Sântisstrasse ▪ Huus Emmersberg Alternativ können alle Kurse der Linie 4 in Richtung Bahnhof via Alpenstrasse verkehren und die Sântisstrasse würde wie heute nur in eine Richtung bedient.
6	Neuer Kreisel am Knoten Stimmer-/Grubenstrasse	Kreisel ist für Wendemanöver der Linie 6 Erforderlich (Umsetzung und Finanzierung im Rahmen des AP4-Projekts Grubenstrasse)
6	Neue Haltestelle Stimmerstrasse in der Grubenstrasse	▪ Linie 6 wendet im neuen Kreisel am Knoten Stimmer-/Grubenstrasse

Linie	Massnahme	Erläuterungen
		▪ Haltestellen Stimmerstrasse für Umstieg zwischen Linien 1 und 6 erforderlich ▪ Neue Haltekante im Bereich des Kreisels, mit Busbucht für das Abwarten der Standzeit und sicherere Anschlüsse an Linie 1
6	Neue Haltekanten an der Kesselstrasse Gruben und Winkelriedstrasse in Fahrtrichtung Bahnhof	▪ Neue Haltekanten Winkelriedstrasse und Gruben in Fahrtrichtung Buchthalen und Schaffhausen Bahnhof
6	Neue Haltestelle Pantli	▪ Realisierung zusammen mit Überbauung ▪ Finanzierung vertraglich an Immobilienentwickler übertragen
6	Haltestelle Buchbrunnen	▪ Ausbau und hindernisfreie Gestaltung im Rahmen des AP4-Projekts «Aufwertung Schweizersbildstrasse», unter Berücksichtigung des Angebotskonzepts. ▪ Finanzierung über AP4-Projekt
9	Ertüchtigung Brücke Neutalstrasse für Gelenkbusse	▪ Wegen der Verlängerung bis zum Bahnhof müssen auf der Linie 9 Gelenkbusse eingesetzt werden. ▪ Umsetzung und Finanzierung über Projekt Neutalbrücke, Federführung ASTRA, Mitfinanzierung Stadt ▪ Als Rückfallebene alternative Linienführung ohne Bedienung der Haltestelle Herblinger Markt möglich
9	Neue Haltestellen im Herblingertal	▪ Neue Haltekanten entlang neuer Linienführung im hinteren Herblingertal (Strassenverkehrsamt, Stadion)
10	Haltestelle Gernsstübli in der Gernsgasse	▪ Neue Haltekanten in beide Richtungen
10	Neue Haltestelle Gernshalde	▪ Neue Haltekanten in beide Richtungen
10	Haltestelle Logierhaus	▪ Ausbau der heutigen provisorischen Haltekanten ▪ Umsetzung und Finanzierung im Rahmen des AP4-Projekts Schweizersbildstrasse

Auf dem Gebiet der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall ist einzig der Bau neuer Haltestellen für den Betrieb der Kleinbuslinie im Langriet erforderlich.

4.2 Investitionsvolumen für Infrastrukturmassnahmen

Die Investitionskosten für die Massnahmen auf dem Stadtgebiet und in der Zuständigkeit der Stadt werden anhand von Kennwerten auf 4.7 Mio. Franken beziffert. Davon gelten 0.8 Mio. Franken als gebundene Ausgaben (behindertengerechter Ausbau der Bushaltestellen).

Tabelle 8 gibt Auskunft, wie sich die Investitionskosten zusammensetzen. Dabei wurden folgende Ansätze verwendet:

- Standardwerte für neue Haltekante / Anpassung Haltekante: 135'000 Franken
- Weitergehende Massnahmen: individuelle Kostenschätzung

Tabelle 8: Investitionskosten für bauliche Massnahmen

Linie	Ast	Massnahme Erläuterung	Investition [1'000 Fr.]		
			Total	davon gebunden (BehiG)	davon neue Ausgaben
1	Waldfriedhof	5 Haltekanten 1 Neugestaltung Haltestelle mit Busbucht	1'015	270	745
4	Buchthalen	10 Haltekanten	1'350	-	1'350
	Birch, Mühlental	Haltestelle Pilgerbrunnen	270	270	-
6	Buchthalen, Stimmerstrasse	4 Haltekanten Haltestelle Stimmerstrasse mit Busbucht	980	-	980
9	Herblingertal	2 Haltekanten	270		270
10	Schweizersbild, Kleimbuchberg	4 Haltekanten	540	135	405
Reserve, Diverses, Rundung			775	125	650
Total			5'200	800	4'400

Die Kosten wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie anhand von Kennwerten grob ermittelt. Eine Vertiefung erfolgt in der Detailplanung nach der Zustimmung zum Angebotskonzept.

Die Kostenschätzung basiert auf der Preisbasis April 2025 inkl. 8.1% MwSt. (Baukostenindex, Region Ostschweiz, Tiefbau, April 2025: Stand 118.7).

Für die Umsetzung der baulichen Massnahmen in der Zuständigkeit der Stadt Schaffhausen wird zusammen mit den Mehrabgeltungen ein Rahmenkredit über aufgerundet 4.4 Mio. Franken beantragt.

Die gebundenen Kosten, die für die Anpassung von bestehenden Haltestellen nach dem Behindertengleichstellungsgesetz sowieso notwendig sind, werden über den Investitionskredit finanziert, der jeweils für den hindernisfreien Ausbau der Bushaltestellen mit dem Budget beantragt wird.

Haltestellen in bereits laufenden Strassenprojekten werden in dessen Rahmen geplant, kreditbewilligt und umgesetzt. Dies betrifft die Haltestellen im Bereich der Grubenstrasse (Linie 1 und 4) sowie jene im Bereich Schweizersbild (Linie 6 und 10) und Pantli (Linie 6).

5. Umsetzung

Die Umsetzung des Angebotskonzepts erfolgt mit Zielhorizont 2030. Sie bedingt die vorgängige Umsetzung der zwingenden Infrastrukturmassnahmen sowie die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge durch die vbsh. Um die Baustellenbelastung und die Kosten so tief wie möglich zu halten, werden die Bauarbeiten bestmöglich mit anderen Projekten abgestimmt (Aufwertungen, Strassen- und Leitungssanierungen, Wärme- und Kältenetze etc.). In der Übergangsphase sind allenfalls auch provisorische Haltestellen notwendig.

Einzelne Elemente des Angebotskonzeptes – wie beispielsweise die Erschliessung im Pantli – können vorgezogen werden.

6. Zuständigkeiten

Für die einzelnen die Stadt betreffenden Geschäfte gelten folgende Zuständigkeiten:

Tabelle 9: Zuständigkeiten

Kap.	Teilgeschäft	Art	Zuständigkeit	Antragsziffer
3.4.2	Mehrabgeltung an die vbsh	Neue, wiederkehrende Ausgabe über 2.1 Mio. Fr.	Neue, wiederkehrende Ausgaben über 300'000 Fr. liegen gemäss Art. 10 lit. e in der Kompetenz des Grossen Stadtrates mit obligatorischem Referendum.	2
4.2	Investitionen in die bauliche Infrastruktur	Rahmenkredit für Investitionen in bauliche Massnahmen von 4.4 Mio. Fr.	Neue, einmalige Ausgaben über 2 Mio. Fr. liegen gemäss Art. 10 lit. D in der Kompetenz des Grossen Stadtrates mit obligatorischem Referendum.	3
3.4.3	Finanzierungsdarlehen an die vbsh	Darlehensvergabe über 3.8 Mio. Fr.	Darlehensvergaben über 500'000 Fr. obliegen gemäss Art. 27 Abs. 1 lit. e dem Grossen Stadtrat in abschliessender Kompetenz. Da es sich um projektbezogene Investitionen handelt, fällt die Darlehensvergabe nicht unter die jährlich mit Budgetbeschluss genehmigte Kompetenzdelegation an den Stadtrat (vgl. Budgetbotschaft, letzter Antrag).	4

Für die Umsetzung von Änderungen, welche Linien nach Neuhausen am Rheinfall betrifft, ist auch die Zustimmung der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall notwendig.

7. Würdigung

Das neue Angebotskonzept 2030 der vbsh im Stadtbusverkehr bringt folgende Vor- (↗) und Nachteile (↘):

- ↗ Adäquate ÖV-Erschliessung wachsender Quartiere (Herblingertal, Ebnet, Mühltal, Schweizersbild, Merishausertal, Pantli, Buchthalen)
- ↗ Besseres ÖV-Angebot (Quartiere Emmersberg, Gruben, Mühltal, Buchthalen, Herblingertal)
- ↗ Neue Quartierverbindungen (Gruben-Niklausen, Gruben-Buchthalen, Mühltal-Breite), neue Direktverbindung vom Bahnhof nach Herblingen (Linie 9)
- ↗ Bessere Anschlüsse von/auf Bahn dank 15-Minutentakt abends und am Sonntag
- ↗ Einheitliches, gut merkbares Taktmuster (auch auf Linie 7)
- ↗ Bessere Fahrplanstabilität und weniger Stress für Fahrpersonal (dank Entlastung der Umläufe)
- ↘ Mehrabgeltungen von 2.1 Mio. Franken pro Jahr für die Stadt Schaffhausen
- ↘ Bauliche Infrastrukturmassnahmen von 4.4 Mio. Franken
 - Den Mehrkosten steht eine grosse Angebotsverbesserung gegenüber
 - Der Kanton übernimmt 22.5% der Mehrabgeltungen
 - ca. 50% der betrieblichen Mehrkosten fallen unabhängig vom neuen Angebotskonzept an und gelten als gebunden (Stabilisierung der Umläufe)
 - Die Infrastrukturmassnahmen werden wo immer möglich zusammen mit Strassensanierungen oder -aufwertungen gemacht.
- ↘ Punktuell schlechteres ÖV-Angebot
 - Keine Direktverbindung von den Haltestellen Winkelriedstrasse und Gruben via Froberg zum Bahnhof
 - Attraktive Umsteigeverbindung auf Linie 1 (zum Bahnhof und ins Niklausen)
 - Direktverbindung via Buchthalen zum Bahnhof
- ↘ Punktuelle Beeinträchtigung des Strassenverkehrs durch neue Strassenhaltestellen
 - Beeinträchtigung wird möglichst klein gehalten (Busbuchten bei Endhaltestellen mit Wartezeit)
- ↘ Baustellenlast für Umsetzung Infrastrukturmassnahmen
 - Die Infrastrukturmassnahmen werden, wenn möglich zusammen mit Strassensanierungen oder -aufwertungen gemacht, um die Belastung möglichst klein zu halten.
 - Die Stadt informiert proaktiv über Einschränkungen bei Baustellen.

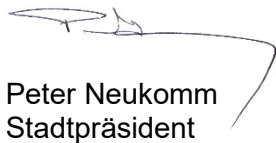
Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellt der Stadtrat dem Grossen Stadtrat die folgenden

Anträge:

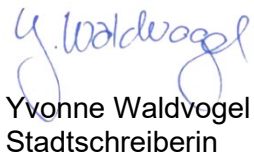
1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrats vom 5. Mai 2026 betreffend «Mehr Bus für Schaffhausen (Angebotskonzept vbsh 2030)».
2. Der Grosse Stadtrat bewilligt einen wiederkehrenden Kredit in der Höhe von 2.1 Mio. Franken/Jahr (Konto 3300.3634.00 Beiträge an öffentliche Unternehmungen) für die Mehrabgeltungen an den Ortsverkehr.
3. Der Grosse Stadtrat bewilligt einen Rahmenkredit von 4.4 Mio. Franken (INV00918) für die Erstellung der für die Umsetzung des Angebotskonzeptes 2030 notwendigen Haltestellen- und Strasseninfrastruktur.
4. Der Grosse Stadtrat bewilligt unter dem Vorbehalt der Rechtskraft von Ziffer 2 und 3 ein Darlehen über 3.8 Mio. Franken an die vbsh (INV00919) für die Beschaffung der zusätzlich für die Umsetzung des Angebotskonzeptes benötigten Fahrzeuge und der dazugehörenden Ladeinfrastruktur.
5. Ziffer 2 und 3 dieses Beschlusses werden gem. Art. 10 lit. d und e der Stadtverfassung gemeinsam dem obligatorischen Referendum unterstellt.
6. Das am 12. November 2024 vom Grossen Stadtrat überwiesene Postulat von Felix Derksen «Bessere Busverbindungen VBSH abends» (Nr. 4/2024) wird abgeschrieben.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATS



Peter Neukomm
Stadtpräsident



Yvonne Waldvogel
Stadtschreiberin

Beilagen:

1. Liniennetz Zielkonzept
2. Liniennetzplan mit Haltestellen Zielkonzept
3. Vernehmlassungsbericht