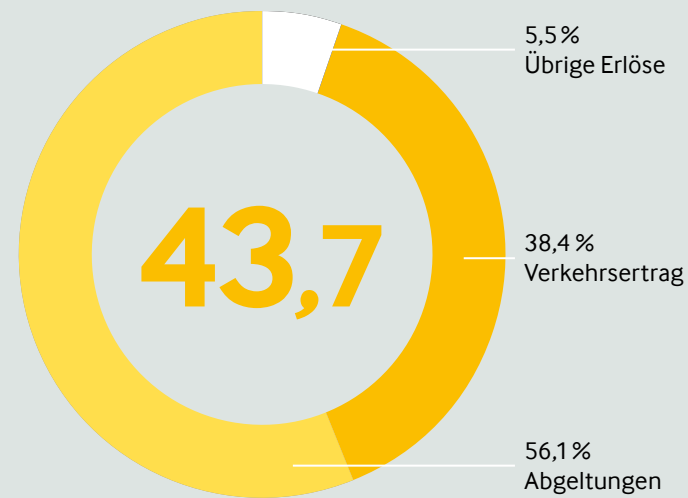


Geschäftsbericht 2025

Verkehrsbetriebe Schaffhausen



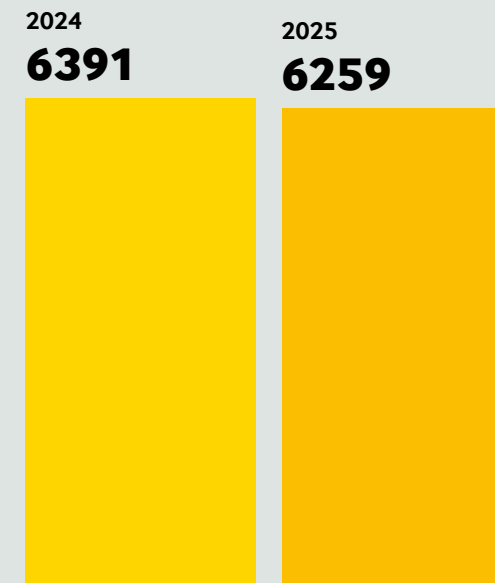
Die vbsh 2025 auf einen Blick



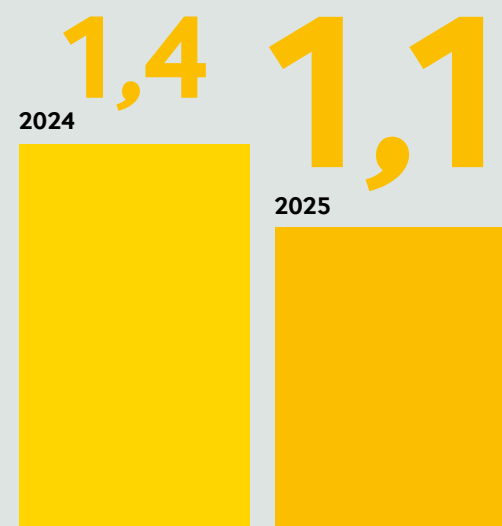
Betriebsertrag
in Mio. CHF

238

**Besetzte Stellen
im Jahresdurchschnitt (FTE)**
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025



CO₂-Ausstoss
der gesamten Dieselflotte, in Tonnen
Regional- und Ortsverkehr



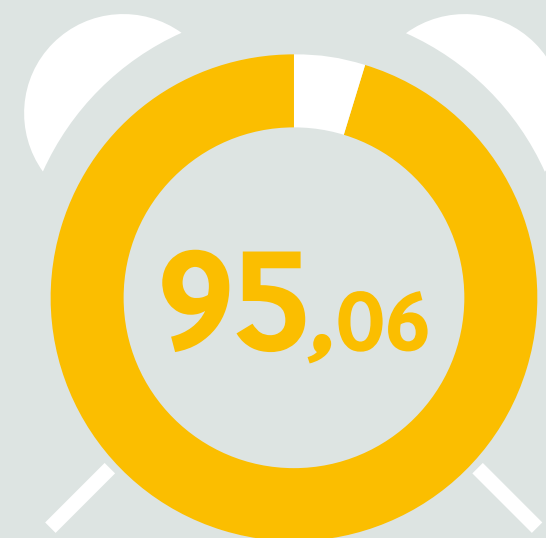
Jahresergebnis
in Mio. CHF



Beförderte Fahrgäste
in Mio.

17 388 395

Energieverbrauch total
in kWh
Strom und Diesel umgerechnet



**Pünktlichkeit
Ortsverkehr**
in Prozent
Verspätung kleiner als drei Minuten*

* Quelle: Trapeze BI-Tool, 4 438 000 Messpunkte

Inhalt

Editorial	2
Die E-Werkstatt	4
Chronik 2025	10
Fahrgastzahlen	14
Mensch und Umwelt	16
Köpfe	18
Finanzbericht	
Finanzieller Lagebericht	22
Corporate Governance	23
Bilanz	24
Erfolgsrechnung	25
Geldflussrechnung	26
Eigenkapitalnachweis	27
Anhang zur Jahresrechnung	28
Beschluss der Verwaltungskommission	41
Bericht der Revisionsstelle	42
Busflotte	44



kehr – positiv. Im Regionalverkehr erzielen die vbsh mit 2,78 Millionen Fahrgästen sogar ein Spitzenergebnis und die Paradelinie nach Beggingen hat die Millionenmarke wieder geknackt.

Mit der Einweihung der umgebauten Bahnhofstrasse in Schaffhausen ist eine Baustelle abgeschlossen worden, mit dem Regionalbuszentrum steht allerdings bereits die nächste vor der Tür. Hindernisfrei und elektrisch geht es auch im Regionalbusverkehr weiter. Das Mobilitätsassistenzsystem Intros ergänzt die baulichen Massnahmen mit einer digitalen Lösung für blinde und weitere Personen mit Beeinträchtigung. Schweizweit als erstes Unternehmen bekennen wir damit Farbe für Menschen, die sehbehindert oder in einer anderen Form beeinträchtigt sind.

Der Billettverkauf in den Bussen wird mit Mini-Automaten digitaler – nach 30 Jahren Tickete-

ria, Verkauf beim Chauffeur im Regionalbus und Münzautomaten im Stadtbuss eine Modernisierung im Einklang mit der ganzen öV-Branche. Auch werden die stationären Automaten in Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfluss modernisiert.

Mit Zuversicht sehen wir dem Jubiläumsjahr entgegen und freuen uns, nach bald 125 Jahren die Erfolgsgeschichte fortzuschreiben – elektrisch und digital. Letztlich jedoch sind es die Menschen, die in allen Bereichen zum Erfolg beitragen. Die Abteilung Technik rückt in diesem Bericht in den Fokus. An sie, aber auch an alle anderen Mitarbeitenden geht ein grosses und herzliches Dankeschön für ihren Einsatz in einem anspruchsvollen Jahr. Unseren Fahrgästen danken wir, dass sie unser Fahrplanangebot rege und immer öfter nutzen. Wir haben ihre Botschaft für «mehr Bus für Schaffhausen» verstanden und setzen die Arbeit mit Freude fort.

**Trotz vielen Baustellen
entwickeln sich
die Fahrgastzahlen
in beiden Sparten
positiv.**

Auf Erfolgskurs

Mit 14 Millionen Fahrgästen und einem positiven Jahresergebnis von 1,13 Millionen Franken rollen wir den roten Teppich für das Jubiläumsjahr aus. Dank der erfreulichen Entwicklung im Stadt- und im Regionalbusverkehr mit zusätzlichen Angebotserweiterungen in beiden Sparten setzen die vbsh die positive Trendentwicklung fort.

Die Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen entwickelt sich positiv und damit auch die Einnahmen. Die Beschaffung weiterer Elektrobusse treiben wir plangemäss voran. Sieben zusätzliche Solo- und sechs Gelenkbusse ergänzen die bestehende Elektrobusflotte im Ortsverkehr und lösen die Trolleybusse ab. Die Verwaltungskommission in neuer Zusammensetzung bestätigt die Fortschritte hin zu einer leisen und umweltfreundlichen Mobilität – dies ganz im Sinn der Eignerziele.

Trotz den vielen Baustellen in Beringen, Neuhausen am Rheinfluss und Schaffhausen mit temporären Fahrplanänderungen entwickeln sich die Fahrgastzahlen – auch im Ortsver-

Daniel Preisig
Präsident
der Verwaltungskommission

Patrick Altenburger
Geschäftsführer



Die E-Werkstatt

Nach der Ausserdienstsetzung der Trolleybusse im Dezember 2025 haben die vbsh noch zwei Busantriebstechnologien im Einsatz. Zusätzliche batterieelektrische Busse ersetzen in den kommenden Jahren alle noch im Betrieb stehenden Dieselsebusse – für einen pünktlichen, sicheren und sauberen öffentlichen Busverkehr. Wie unterscheiden sich Diesel- und Elektrobusse in der Wartung? Wie gehen die Mitarbeitenden in der Werkstatt mit dem Technologiewandel um?

Marco Leu, Leiter Technik, kennt seinen Fuhrpark wie kein anderer. Anders als bei der Bahn, wo Züge 25 bis 30 Jahre im Einsatz stehen, erreichen Busse ihr Lebensende in der Regel nach 14 bis 16 Jahren – je nach Antriebsart. Hauptgrund für die kürzere Einsatzzeit ist die Korrosion. Wasser und Salz sind dabei die Hauptschädlinge. Die Busse der vbsh legen im Orts- und im Regionalverkehr pro Jahr bis zu 100 000 Kilometer zurück. Das sind weit über eine Million Kilometer über die gesamte Lebenszeit.

Um die Fahrzeuge betriebssicher zu halten, sind kontinuierliche Wartungs- und Reparaturarbeiten durchzuführen. Dabei liegen bei Diesel- und Elektrobusen aufgrund ihrer ver-

schiedenen Antriebstechnologien die Arbeitsschwerpunkte – um nicht zu sagen Schwachpunkte – etwas anders. Dieselsebusse haben ein komplexes Abgassystem. Abgassensoren und Partikelfilter beispielsweise müssen laufend überwacht werden. Der Dieselmotor und das Automatikgetriebe können mit der Zeit undicht werden. Ölverlust ist die Folge.

Elektrobusse werden von einem «simplen» Motor angetrieben und die Irizar-Busse haben kein Getriebe. Der Fokus der Arbeiten liegt daher mehr auf dem Stromabnehmer (Pantograf), generell den Hochvoltkomponenten sowie der Kälte- und Wärmetechnik. Da Abwärme vom Verbrennungsmotor fehlt, muss Wärme zusätzlich erzeugt werden. Auch die Batterien

haben ein eigenes, unabhängiges Thermo-
management. Der Pantograf macht im Ver-
bund mit den Hochvoltbatterien, dem Inverter,
dem Elektromotor und den Ladegeräten das
E-Bus-System aus.

Neben den Fahrzeugen verantwortet Marco
Leu zudem die Depotinfrastruktur. Dazu gehört
auch die betriebsinterne Lackiererei. Die
Durchführung von Spengler- und Lackier-
arbeiten ist ein gutes Beispiel für das Span-
nungsfeld, in dem sich Entscheidungen in der
Fahrzeugtechnik und der dafür benötigten In-
frastruktur bewegen. Betriebssicherheit, Qua-
lität und Kosteneffizienz sind die massgebenden
Faktoren. Denn Entscheidungen über
Reparaturliefe, Auftragsvergabe – inhouse
oder externe Vergabe – haben direkte Auswir-
kungen auf Budget, Verfügbarkeit und Lebens-
dauer der Fahrzeuge.

Checkliste Service und Reparaturen

Service und Wartungsintervalle werden – ähn-
lich wie bei Personewagen – auch bei Bussen
im öffentlichen Verkehr stetig verlängert.
Mechanische Servicearbeiten nehmen ab, je-
doch steigt mit der Digitalisierung der Fahr-
zeuge die Komplexität in der Fahrzeugdiagno-
se. Aufgrund der grossen Laufleistung und der
hohen Anforderungen im öffentlichen Ver-
kehr an Sicherheit und Pünktlichkeit sind
sowohl Diesel- als auch Elektrobusse häufiger
in der Werkstatt als Privatwagen. In aller Regel
werden an jedem Bus zwei bis drei Services
pro Jahr durchgeführt.

Mechanische Arbeiten oder Einstellungen an
den Bremsen, am Fahrwerk, an den Türsystemen,
an den Umsystemen wie etwa der Fahr-
gastinformation oder die Vorbereitung auf die
bei Bussen jährlich obligatorische Motorfahr-
zeugkontrolle sind nahezu identisch.

Wesentliche zusätzliche Service- und War-
tungsarbeiten an Dieselbussen, die beim Elek-
trobuss entfallen, sind folgende:

- Motorrevisionen und Austausch des
Automatikgetriebes (in der Regel je einmal
während der Lebensdauer eines Busses)
- Abgasnachbehandlungsanlage
- Öl- und Filterwechsel am Motor sowie am
Automatikgetriebe
- Einstellung des Ventilspiels

- Austausch des Dieselpartikelfilters
- Wartung der Standheizung

Wesentliche Service- und Wartungsarbeiten an
Elektrobussen hingegen sind:

- Stromabnehmer: Elektrokontakte müssen
sauber gehalten werden, um den Ladevor-
gang sicherzustellen, Prüfung und
Einstellung der Anpresskraft
- Batterien: u. a. Öffnung der Batterien, um
elektrische Verbindungen, Befestigungen,
Sauberkeit und Dichtheit zu überprüfen
- Klimakompressoren: Mehraufwand bei
Gelenkelektrobussen – drei Klimakompres-
soren auf dem Dach anstelle von einem
bei Dieselbussen

Die neue Elektrowerkstatt

Arbeiten an den Batterien können die vbsh
weitgehend selbst ausführen. Dafür wurde im
Depot Ebnet auf der Galerie eine Elektrowerk-
statt eingerichtet. Die Ausrüstung besteht aus
vollisoliertem Hochvoltwerkzeug, Schutzklei-
dung, einem Hubarbeitstisch, Messwerkzeug,
Diagnosegeräten, einem Hallenkran für grosse
Lasten und einer Servicestation für die Arbei-
ten an den Wärmepumpen – einer effizienten
Technologie zur Beheizung und Klimatisierung.

Mit dem Hallenkran werden zu reparierende
Batterien vom Dacharbeitsplatz aus direkt auf
den Hebetisch gehievt. Der Zugang zur Elektro-
werkstatt ist berechtigungsgesteuert und da-
her bewusst eingeschränkt. Das sorgt für eine
ruhige Arbeitsumgebung, was insbesondere
bei Arbeiten an und in der Hochvoltbatterie
wichtig ist. Bei Hochvoltssystemen gelten stren-
gere Sicherheitsvorschriften. Aus gesetzlichen
Gründen müssen diese Tätigkeiten stets von
zwei Personen ausgeführt werden. Darum be-
findet sich auch ein Defibrillator in nächster
Umgebung.

In der Lackiererei führen
die vbsh Spengler-
und Lackierarbeiten
selber aus.





Auf Winterreifen durchs ganze Jahr

Im eigenen Reifencenter mit Hochregallager führen die vbsh alle Reifenarbeiten im Depot Ebnat durch. Grundsätzlich werden auf allen Bussen im Herbst Neureifen montiert, und zwar Winterreifen. So fahren sie mit neuem Profil durch den Winter und dann durch den grössten Teil des Sommers. Bei einem Gelenkelektrobus beträgt die Laufleistung pro Reifen circa 60000 Kilometer – je nach Achse liegt sie etwas darüber oder darunter. Sobald das Reifenprofil in die Nähe des erforderlichen Minimums kommt, wird ein neues Profillaufband – ein zweites Leben – auf die Karkasse aufgezogen und der Reifen auf einer weniger belasteten Mittelachse eingesetzt.

Reinigung – prägend für die Wahrnehmung

Im Berichtsjahr haben die vbsh die Fahrzeugreinigung neu ausgerichtet. Das Ziel: mehr Busse täglich besser reinigen und den Arbeitsplatz der Wagenreiniger sicherer machen. Die Fahrzeugreinigung erfolgt neu am Stellplatz und nicht mehr parallel zum Einsatz des zuständi-

Bei Elektrobussen fallen deutlich mehr Arbeiten auf dem Dach an als bei Dieseln.

gen Depotdienstmitarbeiters. Die Entkopplung der beiden Arbeitsabläufe ermöglicht eine standardisierte Durchführung der Reinigungsarbeiten und stellt sicher, dass bei allen Fahrzeugen gleichbleibend hohe Qualitätsstandards eingehalten werden. Die nächtliche Fahrzeugreinigung führt zu einer verbesserten Fahrzeugverfügbarkeit am Tag und erhöht so die betrieblichen Ressourcen für Sondereinsätze. Auch tragen die Massnahmen wesentlich zu einem gepflegten Erscheinungsbild des Fahrzeugparks bei.

Neu werden durchschnittlich 35 Busse pro Nacht gründlich gereinigt – das ist die Hälfte der gesamten Flotte. Gereinigt werden der Fahrgastraum und der Fahrer Arbeitsplatz – es wird gesaugt und nassgewischt und es werden alle Fenster gereinigt. Die übrigen Fahrzeuge werden besenrein auf die nächste Fahrt geschickt. Spezialarbeiten werden pro Bus und Jahr einmal durchgeführt. Dazu gehören unter anderem die Tiefenreinigung der Fahrgastsitze oder die Reinigung der Deckenflächen und Beleuchtungseinheiten.

Herausforderung Zukunft

Um auch künftig qualifizierte Fachkräfte in der Werkstatt zu haben, bilden die vbsh kontinuierlich Nachwuchs aus. Per Ende 2025 stehen vier Lernende als Automobilmechatroniker EFZ mit der Fachrichtung Nutzfahrzeuge im Dienst der vbsh. Die Lernenden der Generation Z erleben dabei ein Déjà-vu. Sie wuchsen als Erste in ihrer Jugend vollständig mit dem Mobiltelefon auf. Nun wachsen sie als Erste mit der Elektromobilität in ihre berufliche Zukunft!

Freude an neuer Technologie

In der Werkstatt findet ein technologischer Wandel statt. Bald sind die vbsh im Stadtbusverkehr rein elektrisch unterwegs. Haben wir schon einmal gefragt, was das für die Mitarbeitenden bedeutet, die sich täglich die Hände schmutzig machen? Lars Erb gibt Antworten auf unsere Fragen.

Im Artikel ist viel die Rede von Technik und Technologie. Wie erlebst Du persönlich den Wandel von Verbrennern hin zu E-Bussen?

Ich bin ausgebildeter Automobilmechatroniker, Diagnostiker und Betriebswirt sowie Experte an Lehrabschlussprüfungen. Heute ist im öV der batterieelektrische Antrieb Realität – mehr noch, er ist selbstverständlich. Für mich hat es von Anfang an nur eine Devise gegeben: Freude entwickeln an der neuen Technologie. Das rate ich auch allen meinen Mitarbeitenden im Team.

Du sprichst das Team an: Was bedeutet die Umstellung auf eine rein elektrische Flotte für das Werkstattpersonal?

Über die Selbstmotivation hinaus ist kontinuierliche Weiterbildung erforderlich. Der Antrieb eines Batteriebusses unterscheidet sich fundamental von dem eines Dieselnbusses. Dabei wollen wir alle mitnehmen, wobei die mittlere Generation im Alter von 30 bis 45 Jahren bereits einen guten Kenntnisstand bei der Instandhaltung von Stromern hat. Doch aufgepasst: Wir müssen in der Werkstatt noch bis gegen 2035 – wenn alle Busse im Regionalverkehr elektrisch unterwegs sein werden – über Dieselkompetenz verfügen, praktisch und in der beruflichen Bildung.

Wird denn die Arbeit nicht langweiliger mit der Reduktion auf nur noch eine Technologie?

Sie wird sicher nicht langweiliger, wenn, dann eher einseitiger. Es ist aber spannend, neue Materie kennen zu lernen, und bei den vbsh haben wir uns auch die Kompetenz erarbeitet, Reparaturen an der Batterie zu machen. Ein Elektromotor hat zwar wenige Bauteile – dafür sind komplexere Steuerungen, Kabelbäume mit vielen Steckern und generell viel mehr Elektronik zu meistern.

Wo siehst Du den grössten Handlungsbedarf, wo siehst Du noch «Baustellen»?

E-Busse sind in vielerlei Hinsicht komplexer. Technisch, wie erwähnt, aber es sind eben auch mehr Dokumentationsnachweise erforderlich und immer wieder Schulungseinheiten nötig. Die Arbeitssicherheit ist anspruchsvoller und die Personal- sowie die Ressourcenplanung sind eine Herausforderung. Viele Arbeiten an den E-Bussen erfolgen intern oder in enger Abstimmung mit den Herstellern. Wir stellen uns diesem Lernprozess und bauen laufend weitere Kompetenzen auf im Team. Das bringt mehr Eigenverantwortung für den Einzelnen – bietet aber eben auch die Chance, wertvolles Know-how im Bereich Hochvolttechnik und Elektromobilität aufzubauen.



Lars Erb (34), Leiter Werkstatt, kam Anfang 2025 von Stadtbus Winterthur zu den vbsh.

Ereignisse 2025

Die vbsh starten mit positiven Zahlen ins Jahr: mehr Fahrgäste, höherer Umsatz und mit 1,4 Millionen Franken ein besseres Jahresergebnis als im Vorjahr. Aus Sicht des Fahrbetriebs ist 2025 jedoch ein schwieriges Jahr. Es ist geprägt von Baustellen, Umleitungen, Fahrplanumstellungen, die leider oft auch zu Verspätungen führen. Mit der Umstellung auf den digitalen Vertrieb der Tickets in den Bussen profitieren die vbsh von einer erprobten und zukunftsfähigen Technologie, die bereits im Kanton Graubünden und in anderen Regionen im Einsatz steht. Zum Fahrplanwechsel verschwinden nach fast 60 Jahren die Trolleybusse aus dem Stadtbild. Ihr Beitrag zu einem pünktlichen, sauberen und sicheren Busverkehr wird gegen Ende des Jahres ausführlich gewürdigt.

Bahnersatz Winterthur – Andelfingen

Ab Anfang Januar zeigt sich am Winterthurer Hauptbahnhof für Fahrgäste, die nach Andelfingen wollen, ein ungewohntes Bild: Ein Bus der vbsh wartet auf sie. Bedingt durch die Gleissanierung in Henggart fahren die vbsh während 58 Nächten zwischen Januar und Mai jeweils von Sonntag bis Donnerstag ab 21:45 Uhr bis Betriebsschluss den Bahnersatzverkehr zwischen Winterthur und Andelfingen. Der willkommene Auftrag erfolgt zusammen mit der Bus Ostschweiz AG (BOS) – zwei Gelenkbusse der vbsh und einer der BOS stehen im Einsatz.



Verwaltungskommission in neuer Zusammensetzung

Am 17. Februar 2025 tagt die Verwaltungskommission erstmals in neuer Zusammensetzung im Busdepot Ebnet. Neu in die Kommission hat der Stadtrat der Stadt Schaffhausen Till Hardmeier, Nicole Silvestri und Felix Tenger gewählt. Letzterer übernimmt dabei die neue Funktion des Vertreters der Gemeinde Neuhausen am Rheinfl. Daniel Preisig bleibt Präsident der Kommission, während Daniel Borer weiterhin das Amt des Vizepräsidenten bekleidet.

Fahrplanänderungen auf den Linien 1 und 9

Ab dem 1. April ändern sich die Fahrpläne der Linien 1 und 9. Wegen Bauarbeiten an der Klettgauerstrasse in Neuhausen am Rheinfl müssen die Fahrleitungen zwischen Neuhausen Zentrum und Herbstäcker zurückgebaut werden. Als Folge davon verkehren die Trolleybusse weiterhin im 10-Minuten-Takt zwischen Waldfriedhof und Neuhausen Zentrum. Dort steigen die Fahrgäste auf Diesel-Ersatzbusse um, die bis Herbstäcker fahren. Verschobene Abfahrtszeiten auf der Linie 1 führen zu leichten Anpassungen auf der Linie 9, um Anschlüsse und Pünktlichkeit sicherzustellen.

Erneut positives Jahresergebnis

Der Stadtrat genehmigt an seiner Sitzung vom 6. Mai 2025 die Jahresrechnung und den Geschäftsbericht 2024 der vbsh. Der leicht höhere Umsatz von 43,7 Mio. Franken und das positive Jahresergebnis von 1,4 Mio. Franken führen unter anderem zu einem höheren Anteil des Verkehrsertrags und einer leichten Reduktion der Abgeltungen. Die positive Entwicklung der Verkehrsnachfrage spiegelt sich im positiven Jahresergebnis wider.



Tour de l'Alliance SwissPass gastiert in Schaffhausen

Am 13. Juni 2025 sind die vbsh Gastgeber eines ganz besonderen Anlasses der Alliance SwissPass. Die Branchenorganisation des öffentlichen Verkehrs hat 2021 die Tour de l'Alliance SwissPass ins Leben gerufen – ein jährlich stattfindendes Veranstaltungsformat, das auf regionalen Austausch und Networking setzt. Den vbsh ist es eine Ehre, Vertreterinnen und Vertreter aus Transportunternehmen und Verbänden der Ostschweiz, aus Zürich, dem Aargau und beider Basel in Schaffhausen willkommen zu heissen.

Die Bahnhofstrasse weiterhin im Fokus

Belagsarbeiten an der Bahnhofstrasse und dem Obertorkreisel am Samstag, 5. Juli, und Sonntag, 6. Juli, machen die Vollsperrung der Bahnhofstrasse zwischen Löwengässchen und Obertorkreisel erforderlich. Dies hat massive Auswirkungen auf die Buslinien der vbsh und die Verkehrsführung in der Stadt. Kundenlenker der vbsh stehen im Einsatz, um den Fahrgästen bei der Orientierung zu helfen.



Gegen Ende der Bauarbeiten am Bahnhof werden zwölf neue Abfahrtsanzeigen an den Lademasten montiert. Diese sind mit einem Taster zur Vorlesefunktion ausgestattet, was insbesondere für sehbehinderte Fahrgäste eine spürbare Verbesserung bedeutet. Weiter werden vier doppelseitige Grossmonitore installiert – diese bieten eine übersichtliche Darstellung der nächsten Abfahrten in Echtzeit.

Einweihung der Bahnhofstrasse

Am 30. August wird die aufgewertete und hindernisfreie Bahnhofstrasse feierlich eingeweiht.

Nach mehrjähriger Bauzeit ist der wichtigste Verkehrsknotenpunkt Schaffhausens fit für die Zukunft. Die Haltekanten sind auf 22 cm erhöht worden und ermöglichen einen stufenlosen Einstieg. Breite Trottoirs und neue Sitzgelegenheiten sowie sechs begrünte Haltestellendächer laden zum Verweilen ein. Damit nehmen auch die Einschränkungen für die Fahrgäste und den Fahrbetrieb ein Ende.



Weitere Bauarbeiten und Umleitungen

Nach der Baustelle ist vor der Baustelle: Mit der Aufwertung des Bereichs Adlerunterführung bis Schwabentor werden die Verkehrsabläufe effizienter organisiert und die Sicherheit für den Fuss- und den Veloverkehr verbessert. Der Bereich vor dem Schwabentor wird verkehrsfrei und ökologisch aufgewertet. Im Rahmen der rund zweieinhalbjährigen Bauarbeiten – bis Mai/Juni 2028 – werden zudem Leitungen für den Wärmeverbund Altstadt Nord verlegt, Werkleitungen erneuert und der Durachkanal instand gestellt. Haltestellen müssen während der Bauzeit verschoben werden.



Intros

An der Einweihung der Bahnhofstrasse stellen die vbsh – zusammen mit Trapeze und der Behindertenkonferenz – das Mobilitätsassistenzsystem Intros der Öffentlichkeit vor. Als erstes Transportunternehmen der Schweiz rüsten die vbsh die gesamte Busflotte mit Intros aus. Die digitale Lösung erleichtert blinden und mobilitätseingeschränkten Menschen die Nutzung des öV. Mit der Kombination aus Smartphone-App und Fahrzeugmodul können Fahrgäste einfahrende Busse identifizieren, Ein- und Ausstiegswünsche übermitteln, ein Türfinde-Signal auslösen und Informationen zu den nächsten Haltestellen abrufen.

30 Jahre Ticketeria

Am 30. Oktober 2025 feiert die Ticketeria am Bahnhof ihr 30-jähriges Bestehen. Bis Herbst 1995 – in den Anfängen des stationären Verkaufs am Bahnhof – gab es nur einen Verkaufswagen, der immer über das Monatsende an der Schwertstrasse aufgestellt wurde. Von den Anfängen des Abonnementverbundes Flextax bis heute hat sich die Ticketeria zu einem umfassenden Kundencenter entwickelt, das den Fahrgästen und Touristen ein Vollsortiment an öV-Tickets, persönlichen Kontakt und persönliche Beratung bietet.



Neue Mini-Automaten in allen Bussen

Mitte November geben die vbsh bekannt, dass am 14. Dezember 2025 neue Mini-Automaten zum Verkauf von Billetten in ihren Bussen eingeführt werden. Damit wird der Ticketverkauf im Bus bargeldlos. Wer weiterhin bar bezahlen oder ein Papierticket beziehen möchte, kann dies wie bisher in der Ticketeria am Bahnhof Schaffhausen oder an den stationären Automaten tun. Die bisherigen Automaten und Kassensysteme in den vbsh-Bussen haben das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Überdies wird per Ende 2025 die 3G-Mobilfunktechnologie in der Schweiz abgeschaltet.



Ab Fahrplanwechsel ohne Trolleybusse unterwegs

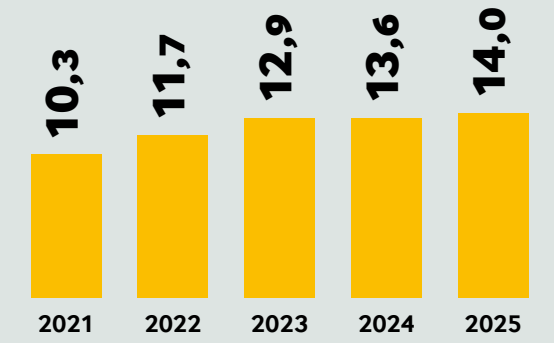
Mit dem Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2025 nehmen die vbsh kleinere Anpassungen im Stadt- und im Regionalbusverkehr vor. Wie bereits im November 2024 angekündigt, werden die sieben Trolleybusse der vbsh auf der Linie 1 durch sechs Gelenkelektrobusse des Herstellers Irizar ersetzt. Die Trolleybusse werden anlässlich des Behördenanlasses vom 10. Dezember 2025 feierlich verabschiedet – unter anderem mit einem Infofilm, der auf der Website der vbsh abrufbar ist, und mit Abschiedsfahrten am 14. Dezember 2025.

Fahrgastzahlen 2025

Mehr Fahrgäste im Orts- und Regionalverkehr
Insgesamt 14,0 Millionen Fahrgäste sind eine weitere Steigerung um 2,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr – erreicht in einem um eine Woche kürzeren Fahrplanjahr. Die Stadtbuslinien weisen ein Plus von 3,3 Prozent aus. Ein Teil des Wachstums geht auf das Konto der neuen Linie 10 und des baustellenbedingten Umsteigens auf der Linie 1 in Neuhausen Zentrum. Die verschiedenen Baustellen an der Bahnhofstrasse mit den wiederholt ändernden Abfahrtsorten führen zu deutlichen Verschiebungen zwischen den verschiedenen Linien. **Ein Vergleich mit dem Vorjahr ist daher nur bedingt möglich.** Die Regionallinien verzeichnen ein Plus von 0,8 Prozent. Die Paradelinie 21 legt mit den zusätzlichen Expresskursen durch den Galgenbucktunnel noch einmal deutlich zu.



Fahrgäste in Millionen



Ortsverkehr Schaffhausen / Neuhausen am Rheinflall

11,23 Mio. Fahrgäste

Regionalverkehr

2,78 Mio. Fahrgäste

30,4 Tsd. Anteil Nachtbus-Fahrgäste

29,2 Tsd. Anteil Nachtbus-Fahrgäste

23,2 Mio. Personenkilometer

16,5 Mio. Personenkilometer

55,2 km Streckennetz

101 km Streckennetz

46 Busse

25 Busse

Nicht ausgewiesen sind die Nachtbuslinien des Ortsverkehrs N1 bis N4 sowie die Nachtbusse N76 und N77 des Regionalverkehrs. Die Fahrgäste der übrigen Nachtbusse des Regionalverkehrs sind in den Linien 21 bis 25 inkludiert.

vbsh – gut für Mensch und Umwelt

Die vbsh setzen sich in allen Bereichen ihres öffentlichen Wirkens aktiv für den Umweltschutz ein und achten dabei konsequent auf einen verantwortungsvollen Umgang mit natürlichen Ressourcen. Die weitere Elektrifizierung der Busflotte verläuft nach Plan. Für die Elektrifizierung und den behindertengerechten Ausbau des Regionalbuszentrums (RBZ) erhalten die vbsh die Baubewilligung. Zur Sorgfalt im Umgang mit Boden, Luft und Wasser trägt bei den vbsh auch der Reinigungsdienst bei.

Flotte Stadtverkehr

Per Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025 stellen die vbsh ihre sieben Trolleybusse auf der Linie 1 ausser Dienst und ersetzen sie durch sechs Irizar-Gelenkbusse. Zu den bereits im Einsatz stehenden 15 Elektrobusen des Typs Irizar IE Tram gesellen sich im ersten Halbjahr 2025 im Stadtverkehr zusätzlich sieben weitere Standardbusse des spanischen Herstellers, sodass die Elektrobusflotte Ende 2025 total 28 Fahrzeuge umfasst. Bis Ende 2028 wird die gesamte

Vorserienfahrzeuge des Typs eCitaro ist erfolgt, die Auslieferung ist für Mitte 2026 vorgesehen. Die beiden ersten Fahrzeuge werden in der Folge im Linienverkehr auf Herz und Nieren getestet. Weitere elf Elektrobusse folgen dann im vierten Quartal 2027.

Seitens der Ladeinfrastruktur wurde ein weiterer Meilenstein erreicht: Die Baubewilligungen für die Elektrifizierung – insbesondere den Bau von Schnellladestationen – und für den behindertengerechten Ausbau des Regionalbuszentrums (RBZ) wurden erteilt. Um die Abwärme der Ladestationen sinnvoll zu nutzen – und nicht an die Umgebung abzuführen –, wurde in unmittelbarer Nähe ein geeigneter Abnehmer gefunden. Die vbsh schliessen mit der Schaffhauser Kantonalbank einen Abnahmevertrag für die Abwärme und realisieren damit neben der bestehenden Energiepartnerschaft mit der Post eine zweite erfolgversprechende Kooperation.

Energieverbrauch

Der Stromverbrauch sinkt 2025 leicht – trotz der Inbetriebnahme weiterer Elektrobusse im Stadtbusverkehr und einer nochmals besseren Auslastung. Der Effekt ist auf die Einschränkungen auf der Linie 1 durch die vielen Baustellen zurückzuführen. Auf der Paradelinie verkehren zwischen April und Dezember vier statt sechs Trolleybusse sowie permanent ein Dieselgelenkbus ab Neuhausen Zentrum bis Herbstacker. Die neu in Verkehr gesetzten Elektro-



busse zeigen hingegen bereits Wirkung beim CO₂-Ausstoss. Dieser wird um 132 Tonnen gesenkt. Der teilzeitliche Einsatz von Dieselfahrzeugen auf der Linie 1 und der 58 Nächte dauernde Bahnersatzeinsatz zwischen Winterthur und Andelfingen im ersten Halbjahr mindern jedoch die CO₂-Einsparungen; ebenso die zusätzlichen Schnellkurse auf der Linie 21 durch den Galgenbuckeltunnel sowie die neue Linie 10.

Um den auch in den kommenden Jahren steigenden Energiebedarf decken zu können, haben die vbsh die Stromversorgung für 2027 bis 2030 gesichert. Nach einer öffentlichen Ausschreibung erhält der bisherige Zulieferer SH Power erneut den Auftrag, die Busflotte mit ökologisch zertifiziertem Strom zu versorgen.

Energieproduktion

Die beiden Solaranlagen auf den Dächern der Einstellhalle Ebnatring und des Depots Ebnat produzieren im Berichtsjahr total 490 027 kWh Strom. Das zum Monitoring verwendete Ener-

giedashboard wird in Zusammenarbeit mit dem Energielieferanten SH Power weiter optimiert und ausgebaut, um eine möglichst hohe Transparenz zu gewährleisten.

Eine 2025 durchgeführte Machbarkeitsstudie zum Vollausbau der Photovoltaikanlage im Depot Ebnat kommt zum Schluss, dass ein Vollausbau aufgrund der vertraglich vereinbarten Sonderkonditionen für die Rückvergütung des eingespeisten Stroms wirtschaftlich sinnvoll und langfristig rentabel ist. Der Projektstart ist für das Jahr 2026 vorgesehen und beinhaltet auch eine umfassende Dachsanierung inklusive energetischer Ertüchtigung. Der flächendeckende Ausbau der Photovoltaikanlage ist für 2027 geplant. Mit dem Ausbau wird die Eigenstromproduktion erhöht. Sie senkt den externen Energiebezug und treibt die nachhaltige Energieversorgung des Unternehmens weiter voran.

Neue Dosieranlagen – ressourcenschonende Fahrzeugreinigung

Mit der Einführung moderner Dosieranlagen in der Gebäude- und Fahrzeugreinigung stärken die vbsh auch bei Verbrauchsstoffen den schonenden Umgang mit Ressourcen. Die präzise Dosierung reduziert den Bedarf an Reinigungsmitteln, verhindert Überdosierungen und senkt dadurch die Umweltbelastung im Abwasser.

Über den Nutzen für die Umwelt hinaus werden mit der Massnahme auch konstante Reinigungsergebnisse erzielt, wodurch Nachreinigungen vermieden und zusätzlich Wasser und Energie eingespart werden können. Der reduzierte Kontakt mit chemischen Konzentraten verbessert zudem den Arbeits- und Gesundheitsschutz der Mitarbeitenden.

E-Ladestationen

Die 2024 in Betrieb genommenen Ladestationen für Elektrofahrzeuge stehen allen Mitarbeitenden für ihre Privatautos zu attraktiven Konditionen zur Verfügung. Die Auslastung und der Energiebezug haben sich 2025 derart positiv entwickelt, dass die vbsh den moderaten Ausbau dieser Infrastruktur für 2026 in die Planung aufgenommen haben. Die vbsh leisten mit dem niederschweligen Zugang zu Energie einen Anreiz zum Umstieg auf Elektrofahrzeuge und fördern damit die CO₂-freie Mobilität.

490 027

Stromproduktion total 2025 in kWh

effektiv produziert mit den Solaranlagen im Depot Ebnat und auf der Einstellhalle Ebnatring

Stadtbusflotte planmässig mit batterieelektrischen Fahrzeugen unterwegs sein. Mit der Reduktion von drei auf zwei Antriebstechnologien reduzieren die vbsh auch die Komplexität bei der Instandhaltung der Busse. Der Unterhalt der Fahrleitungen entfällt komplett.

Flotte Regionalverkehr

E-Busse des Typs Mercedes eCitaro ersetzen schrittweise über die nächsten zehn Jahre die aktuellen, mit Diesel angetriebenen Regionalbusse. 2025 erfolgt im Mercedes-Benz-Werk in Mannheim die technische Bereinigung der Spezifikationen der bestellten Solo-Elektrobusse. Der Produktionsstart der ersten beiden

Kennzahlen

	2025	2024
Stromverbrauch total	3 794 261	3 805 387
brutto in kWh, davon 100% Strom aus erneuerbaren Quellen		
Stromproduktion	490 027	469 250
in kWh, effektiv produziert mit den Solaranlagen im Depot Ebnat und auf der Einstellhalle Ebnatring		
Stromverbrauch 2025 der elektrisch betriebenen Fahrzeuge	3 188 367	3 291 324
in kWh, Irizar und Trolleybusse (bis 14. 12. 2025)		

Am Steuer der vbsh

Die Verwaltungskommission hat sich Anfang 2025 neu konstituiert. Die folgenden Mitglieder der Verwaltungskommission und der Geschäftsleitung steuern die Geschicke der vbsh.

Verwaltungskommission



Daniel Preisig
Präsident
der Verwaltungskommission

Daniel Preisig ist seit 2015 Mitglied des Stadtrates und als Finanzreferent zuständig für den öffentlichen Verkehr. Er ist gelernter Uhrmacher, studierte anschliessend Mikrotechnik an der Ingenieurschule Biel und hat einen Nachdiplomabschluss in Betriebswirtschaft erworben. Vor seiner Wahl in den Stadtrat arbeitete er als Projektleiter und Berater im internationalen Umfeld.

Daniel Borer
Vizepräsident
der Verwaltungskommission

Dr. med. Daniel Borer, wohnhaft in Neuhausen am Rheinfluss, ist Arzt und Leiter des Ambulanten Operationszentrums des Kantonsspitals Winterthur. Er verbindet die Erfahrung im öffentlichen Verkehr mit jener der Führung in einem Grossbetrieb. Im Klettgau aufgewachsen und gut vernetzt, kennt er die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden von Stadt und Land.

Markus Anderegg
Mitglied
der Verwaltungskommission

Als vormaliger stellvertretender Direktor und Leiter Technik bei BERNMOBIL – die städtischen Verkehrsbetriebe Bern – verantwortete Markus Anderegg über 200 Trams und Busse sowie die Linieninfrastruktur. Er verfügt über ein abgeschlossenes Studium als Elektro- und Softwareingenieur.

Till Hardmeier
Mitglied
der Verwaltungskommission

Till Hardmeier, lic. oec. publ., politisiert für die FDP im Grossen Stadtrat der Stadt Schaffhausen. Als Leiter Global FIM Business & Application Services einer Bank kennt er Führung, Betrieb und Digitalisierung bestens. Er wurde 2025 in die Verwaltungskommission der vbsh gewählt.



Jürg Rahm
Mitglied
der Verwaltungskommission

Jürg Rahm wurde 2021 in die Verwaltungskommission der vbsh gewählt. Er vertritt in der Verwaltungskommission die Interessen der Region und engagiert sich im Ressort Finanzen. Er arbeitet als Leiter der Finanzen und Informatik bei den Spitälern Schaffhausen und ist Mitglied der Verwaltungskommission der PK SH.

Nicole Silvestri
Mitglied
der Verwaltungskommission

Nicole Silvestri ist im November 2024 für die SP in den Grossen Stadtrat der Stadt Schaffhausen gewählt worden. Beruflich leitet sie das Theater Schauwerk, das Kleinkunst in der Bachtornhalle präsentiert. Seit 2025 ist sie Mitglied der Verwaltungskommission der vbsh.

Felix Tenger
Mitglied
der Verwaltungskommission

Der Gemeindepräsident von Neuhausen am Rheinfluss wurde 2025 als Vertreter Neuhausens in die Verwaltungskommission gewählt. Er ist seit 2021 Finanzreferent und zuständig für den öffentlichen Verkehr. Der Betriebswirtschaftler FH war unter anderem viele Jahre als Strategieberater in der Privatwirtschaft tätig.

Wolfgang Gleichauf
Personalvertreter

Gemäss Organisationsverordnung der vbsh haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter das Recht, der Verwaltungskommission ein Mitglied aus ihrer Mitte vorzuschlagen. Dieses wird vom Stadtrat gewählt und nimmt an den Sitzungen der Verwaltungskommission mit beratender Stimme teil.

Geschäftsleitung



Patrick Altenburger
Geschäftsführer

Als Geschäftsführer ist Patrick Altenburger für den städtischen und regionalen Busverkehr in Schaffhausen verantwortlich. Zusammen mit seinem Team verantwortet er auch den Bereich Markt und Vertrieb mit der Ticketeria. Zudem ist er Mitglied der Verwaltung des Tarifverbundes OSTWIND.

Christian Breiter
Leiter Finanzen und Dienste

Als Leiter Finanzen und Dienste verantwortet Christian Breiter die Bereiche Finanzen und Controlling sowie die Informatik und das Personalwesen. Zudem ist er stellvertretender Geschäftsführer.



Marco Leu
Leiter Technik

Als Leiter Technik ist Marco Leu zusammen mit seinem Team verantwortlich für den Unterhalt aller Fahrzeuge und der Liegenschaften. Er verantwortet eine Vielzahl von Projekten wie beispielsweise die Flottenplanung oder eine nachhaltige Gebäudeentwicklung.

Marcel Seelhofer
Leiter Betrieb

Marcel Seelhofer ist für den gesamten Betrieb verantwortlich. Sein Team führt das Fahrpersonal und sorgt in der Leitstelle für optimale Voraussetzungen, um einen pünktlichen und zuverlässigen Busverkehr sicherzustellen. Er ist Mitglied des Gemeindeführungsstabs der Stadt Schaffhausen.

vb/sh



Finanzbericht

Finanzieller Lagebericht

Die vbsh erzielen 2025 einen Ertragsüberschuss von 1,13 Mio. Franken. Das Ergebnis kommt wegen der erfreulichen Entwicklung der Fahrgastzahlen – und trotz tieferen Abgeltungen – zustande.

Verkehrsertrag, Fahrgastzahlen und Leistungsangebot

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz bleibt im Jahr 2025 auf Erfolgskurs. Die Branche steigert im Berichtsjahr sowohl die Nachfrage als auch die Umsätze deutlich. Auch die vbsh verzeichnen gegenüber dem Vorjahr höhere Verkehrserträge im Umfang von 0,6 Mio. Franken, wobei beide Sparten – der Orts- und der Regionalverkehr – etwa zu gleichen Teilen zur Erhöhung beitragen. Die Fahrgastzahlen liegen in beiden Sparten über dem Vorjahreswert. Der Ortsverkehr verzeichnet 2025 mit 11,2 Mio. Fahrgästen ein Plus von 3,3 Prozent. Die Busse des Regionalverkehrs transportieren 2025 insgesamt 2,8 Mio. Fahrgäste, was einer Steigerung von 0,7 Prozent entspricht.

Das Fahrplanjahr 2025 ist geprägt durch eine rege Bautätigkeit auf dem Netz der vbsh, was sich bei den Fahrgastzahlen in deutlichen Verschiebungen zwischen den verschiedenen Linien zeigt. Einen positiven Einfluss auf die Fahrgastzahlen hat einerseits die Inbetriebnahme der neuen Linie 10 zur besseren Anbindung des Mühlentals und des Entwicklungsgebietes Schweizersbild zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2024. Andererseits verkehrt im Regionalverkehr die Linie 21 von Schaffhausen nach Beggingen neu im Viertelstundentakt zu Stosszeiten, alternierend mit Schnellkursen durch den Galgenbucktunnel.

Abgeltungen und Kantonsbeteiligung am Ortsverkehr

Die Abgeltungen der öffentlichen Hand von insgesamt 24,5 Mio. Franken (Vorjahr 25,1 Mio. Franken) basieren auf den im Vorjahr abgeschlossenen Vereinbarungen mit den Bestellern. Die Abgeltungen des Ortsverkehrs sind mit den Bestellern auf Basis des aktuellen Verhandlungsstandes zur Umsetzung der Motion «Faire Kantonsbeteiligung am öffentlichen Ortsverkehr» festgesetzt worden. Die Motion konnte im Jahr 2025 nicht umgesetzt werden und führt

aufgrund der fehlenden Vierfünftelmehrheit im Kantonsrat zu einer Volksabstimmung am 8. März 2026. Aufgrund der verzögerten Umsetzung fallen die Abgeltungen des Kantons Schaffhausen im Ortsverkehr um 0,81 Mio. Franken tiefer aus als budgetiert.

Betriebsaufwand

Der Betriebsaufwand erhöht sich gegenüber dem Vorjahr um 1,34 Mio. Franken. Hauptgrund sind die höheren Personalkosten im Fahrdienst aufgrund des Angebotsausbaus. Gegenüber dem Budget setzen die vbsh jedoch einige Einsparungen um, was massgeblich zum positiven Jahresergebnis 2025 beiträgt.

Elektrifizierung der Busflotte

Die Elektrifizierung der Stadtbussflotte wird auch im Geschäftsjahr 2025 fortgesetzt. Sieben weitere neue Irizar IE Tram Standardbusse und sechs Irizar IE Tram Gelenkbusse werden in Betrieb genommen. Die sechs neuen Gelenkbusse ersetzen dabei die Trolleybusse, die auf den Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025 ausser Betrieb gesetzt werden. Überdies schliessen die vbsh die letzten Arbeiten zum vollständigen Ausbau der Ladeinfrastruktur des Ortsverkehrs im Depot Ebnet ab.

Ausblick

Trotz der regen Bautätigkeit auf dem Busnetz rechnen die vbsh auch für 2026 mit einem weiteren Anstieg der Nachfrage und der Verkehrserlöse. Insbesondere die fertiggestellte Bahnhofstrasse Schaffhausen bietet den Fahrgästen bessere und barrierefreie Ein- und Ausstiegsverhältnisse. 2026 starten die vbsh mit der Elektrifizierung des Regionalverkehrs. Die Auslieferung der ersten zwei Mercedes-Benz-Elektrobusse des Typs eCitaro ist für Mitte des Jahres vorgesehen. Zudem starten die vbsh mit dem Bau der Ladeinfrastruktur für die Elektrobusse des Regionalverkehrs beim Regionalbuszentrum und in der Einstellhalle Ebnetring.

Die vbsh verzeichnen 2025 um 0,6 Mio. Franken höhere Verkehrserträge.

Corporate Governance

Verwaltungskommission

Die Verwaltungskommission der vbsh besteht gemäss Organisationsverordnung aus maximal sieben Mitgliedern, die nach fachlichen und regionalpolitischen Kriterien gewählt werden. Zwei Mitglieder werden auf Vorschlag und aus den Reihen des Grossen Stadtrates gewählt. Mindestens ein Mitglied muss eine unabhängige Fachperson sein und maximal ein Mitglied darf dem Stadtrat angehören. Bei der Besetzung ist auf eine ausgewogene Vertretung des Netzgebiets Rücksicht zu nehmen. Die Verwaltungskommission ist das strategische Führungsorgan der vbsh. Zu den Verantwortlichkeiten gehören unter anderem die Ausgestaltung des Rechnungswesens und der Finanzkontrolle, die Wahl der Revisionsstelle, die Abnahme der Jahresrechnung und des Geschäftsberichtes sowie die Überwachung der Geschäftsleitung. Im Berichtsjahr hat die Verwaltungskommission fünf Mal getagt.

Geschäftsleitung

Die Geschäftsleitung besteht aus vier Mitgliedern und trifft sich in der Regel alle zwei Wochen zu einer Geschäftsleitungssitzung. Unter der Führung des Vorsitzenden ist sie verantwortlich für die operative Geschäftsführung.

Compliance

Die Aufgaben und Kompetenzen der Verwaltungskommission und der Geschäftsleitung sind in der Organisationsverordnung der vbsh und dem Geschäfts- und Organisationsreglement geregelt. Für die Mitglieder der Verwaltungskommission und der Geschäftsleitung gelten darüber hinaus der Verhaltenskodex sowie die Compliance-Richtlinien der vbsh. Die vbsh führen einmal jährlich eine Risikobeurteilung durch. Dabei werden die Risiken identifiziert und geeignete Massnahmen festgelegt. Das interne Kontrollsystem (IKS) der vbsh wirkt unterstützend bei der Einhaltung von internen

sowie externen Gesetzen und Vorschriften, dem Schutz des Organisationsvermögens, der Vermeidung von Fehlern und Unregelmässigkeiten sowie bei der Erfüllung der Anforderungen an die Buchführung und die finanzielle Berichterstattung.

Revisionsstelle

Die Verwaltungskommission hat die BDO AG als neue externe Revisionsstelle gewählt. Die Amtsdauer beträgt jeweils ein Jahr.

Rechnungslegungsvorschriften

Die Rechnungslegung erfolgt in Übereinstimmung mit dem Obligationenrecht sowie den Fachempfehlungen zur Rechnungslegung Swiss GAAP FER und vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild (True and Fair View) der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Entschädigungen

An die Mitglieder der Verwaltungskommission (VK) wurden im Geschäftsjahr 2025 gesamthaft Entschädigungen und Sitzungsgelder von brutto 54 625 Franken (Vorjahr 52 063 Franken) ausgerichtet. Die höchste ausgerichtete Einzelentschädigung betrug 14 250 Franken (Vorjahr 11 625 Franken). Das Entschädigungsreglement der Verwaltungskommission wurde vom Stadtrat festgesetzt. Entschädigungen an das Mitglied des Stadtrates werden in den Fonds «Nebeneinkünfte des Stadtrates» einbezahlt. Die Mitglieder der Geschäftsleitung erhalten keine Sitzungsgelder. Ihre Entlohnung erfolgt in Anlehnung an das städtische Lohnbandsystem.

Bilanz

AKTIVEN	Erläuterungen im Anhang	in CHF	
		31.12.2025	31.12.2024
Flüssige Mittel	1	13 253 118	16 574 079
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2	7 187 245	3 912 257
Sonstige kurzfristige Forderungen	3	1 423 325	534 794
Vorräte	4	1 232 110	1 118 952
Aktive Rechnungsabgrenzungen	5	309 505	98 829
Total Umlaufvermögen		23 405 303	22 238 911
Sachanlagen	6	52 256 739	44 365 866
Finanzanlagen	7	2 000	2 000
Immaterielle Anlagen	8	593 072	459 026
Total Anlagevermögen		52 851 811	44 826 892
TOTAL AKTIVEN		76 257 114	67 065 803
PASSIVEN		31.12.2025	31.12.2024
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9	1 563 375	1 138 302
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	10	8 326 990	750 657
Kurzfristige Rückstellungen	11	183 771	203 473
Passive Rechnungsabgrenzungen	12	3 691 970	3 945 653
Total kurzfristiges Fremdkapital		13 766 106	6 038 085
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	13	39 475 000	39 475 000
Bedingt rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand	14	2 150 000	2 150 000
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	15	5 956 461	5 558 754
Langfristige Rückstellungen	11	1 336 353	1 403 994
Total langfristiges Fremdkapital		48 917 814	48 587 748
Total Fremdkapital		62 683 920	54 625 833
Dotationskapital		3 000 000	3 000 000
Gewinnreserven		10 573 194	9 439 970
Total Eigenkapital		13 573 194	12 439 970
TOTAL PASSIVEN		76 257 114	67 065 803

Erfolgsrechnung

	Erläuterungen im Anhang	in CHF	
		2025	2024
Verkehrsertrag	16	16 789 924	16 157 905
Abgeltungen	17	24 546 851	25 055 798
Übrige Erlöse	18	2 400 068	2 464 813
Total Betriebsertrag		43 736 843	43 678 516
Aufwand zur Leistungserstellung	19	-6 486 500	-6 930 793
Personalaufwand	20	-26 672 886	-25 380 654
Übrige betriebliche Aufwendungen	21	-3 787 547	-3 292 589
Total Betriebsaufwand		-36 946 933	-35 604 036
Betriebliches Ergebnis vor Zinsen und Abschreibungen		6 789 910	8 074 480
Abschreibungen Sachanlagen	22	-5 209 297	-6 136 981
Abschreibungen immaterielle Anlagen	23	-215 665	-198 100
Betriebliches Ergebnis vor Zinsen		1 364 948	1 739 399
Finanzergebnis	24	-231 724	-328 759
JAHRESERGEBNIS		1 133 224	1 410 640

Geldflussrechnung

	2025	in CHF 2024
Jahresergebnis	1 133 224	1 410 640
Abschreibungen und Wertbeeinträchtigungen	5 424 962	6 335 081
Veränderungen Rückstellungen	-87 343	70 058
Sonstige nicht liquiditätswirksame Positionen	-625 521	-691 473
Erfolg aus Anlagenabgängen	-100 369	-1 290
Abnahme (+) / Zunahme (-) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-3 260 936	924 920
Abnahme (+) / Zunahme (-) sonstige kurzfristige Forderungen	-2 005 531	-421 423
Abnahme (+) / Zunahme (-) Vorräte	-113 158	7 734
Abnahme (+) / Zunahme (-) aktive Rechnungsabgrenzungen	-210 675	-50 990
Abnahme (-) / Zunahme (+) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	81 484	-420 508
Abnahme (-) / Zunahme (+) sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	-539 330	236 201
Abnahme (-) / Zunahme (+) passive Rechnungsabgrenzungen	-12 746	709 478
Abnahme (-) / Zunahme (+) sonstige langfristige Verbindlichkeiten	1 836 540	231 268
Geldfluss aus Betriebstätigkeit¹	1 520 601	8 339 696
Investitionen in Sachanlagen	-5 809 887	-2 578 062
Devestitionen von Sachanlagen	126 726	1 290
Investitionen in immaterielle Anlagen	-275 401	-93 749
Investitionsbeiträge	1 117 000	1 526 183
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-4 841 562	-1 144 338
Rückzahlung kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	-	-2 000 000
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-	-2 000 000
Veränderung der flüssigen Mittel	-3 320 961	5 195 358
Flüssige Mittel zu Beginn der Periode	16 574 079	11 378 721
Veränderung der flüssigen Mittel	-3 320 961	5 195 358
Flüssige Mittel am Ende der Periode	13 253 118	16 574 079

¹ Der Geldfluss aus Betriebstätigkeit ohne Zuwendungen der öffentlichen Hand beträgt CHF -23 026 250 (Vorjahr CHF -16 716 102).

Eigenkapitalnachweis

	Dotations- kapital	Gewinnreserven			in CHF	
		Spezialreserven Ortsverkehr ¹	Spezialreserven Regionalverkehr ²	Jahresergebnis	Total Gewinnreserven	Total Eigenkapital
Stand per 1. 1. 2024	3 000 000	5 317 079	1 654 856	1 057 395	8 029 330	11 029 330
Zuweisung	-	1 339 704	-282 309	-1 057 395	-	-
Vorjahresergebnis	-	-	-	-	-	-
Jahresergebnis	-	-	-	1 410 640	1 410 640	1 410 640
Stand am 31. 12. 2024	3 000 000	6 656 783	1 372 547	1 410 640	9 439 970	12 439 970
Zuweisung	-	1 222 144	188 496	-1 410 640	-	-
Vorjahresergebnis	-	-	-	-	-	-
Jahresergebnis	-	-	-	1 133 224	1 133 224	1 133 224
Stand am 31. 12. 2025	3 000 000	7 878 927	1 561 043	1 133 224	10 573 194	13 573 194

¹ Gemäss Art. 24 Organisationsverordnung vbsh (RSS 7400.0)

² Gemäss Art. 36 Abs. 2 PBG (SR 745.1)

Anhang zur Jahresrechnung

Grundlagen der Rechnungslegung

Die Verkehrsbetriebe Schaffhausen (vbsh) mit Sitz in Schaffhausen sind eine selbständige, öffentlich-rechtliche Anstalt der Stadt Schaffhausen und im Handelsregister eingetragen. Die vbsh orientieren sich an unternehmerischen Grundsätzen und der Eigentümerstrategie der Besitzerin.

Die Rechnungslegung erfolgt in Übereinstimmung mit den Vorgaben des Obligationenrechts gemäss Organisationsverordnung vbsh (RSS 7400.0), der Verordnung über die Abgeltung und Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV; SR 745.16) sowie den Fachempfehlungen zur Rechnungslegung Swiss GAAP FER. Swiss GAAP FER vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild (True and Fair View) der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Die vbsh halten als mittelgrosse Organisation sowohl die Kern-FER als auch die weiteren Swiss GAAP FER ein.

Das Rechnungsjahr der vbsh entspricht dem Kalenderjahr und dauert jeweils vom 1. Januar bis zum 31. Dezember. Als funktionale Währung und Darstellungswährung dient der Schweizer Franken (CHF).

Die Jahresrechnung wird unter der Annahme der Fortführung der Unternehmenstätigkeit erstellt.

Umrechnung fremder Währungen

Fremdwährungstransaktionen werden zum jeweiligen Tageskurs umgerechnet, Fremdwährungssalden werden am Jahresende erfolgswirksam zum Kurs per Bilanzstichtag umgerechnet. Die daraus entstehenden Kursdifferenzen sind in der Erfolgsrechnung ausgewiesen.

Fremdwährungskurs EUR per 31.12.2025:
CHF 0.93050

Fremdwährungskurs EUR per 31.12.2024:
CHF 0.93845

Geldflussrechnung

Der Fonds der flüssigen Mittel bildet die Grundlage für den Ausweis der Geldflussrechnung. Der Geldfluss aus der Betriebstätigkeit wird aufgrund der indirekten Methode berechnet.

Bewertungsgrundsätze

Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel umfassen Kassenbestände, Post-, Bankguthaben und kurzfristige Festgeldanlagen (mit einer Restlaufzeit von unter 90 Tagen). Sie werden zu Nominalwerten bilanziert.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind kurzfristige Forderungen mit einer Restlaufzeit von weniger als 12 Monaten aus der ordentlichen Geschäftstätigkeit. Die Bilanzierung erfolgt zu Nominalwerten.

Delkredere

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden auf allfällige Wertbeeinträchtigungen geprüft und mittels Delkredere erfasst. Für gefährdete oder zweifelhafte Forderungen sind Einzelwertberichtigungen entsprechend der Wahrscheinlichkeit für den Zahlungseingang zu bilden. Der verbleibende Bestand, insbesondere die Forderungen gegenüber Reisenden ohne gültigen Fahrausweis (RogF), wird pauschal, basierend auf Erfahrungswerten der Organisation, wertberichtigt.

Sonstige kurzfristige Forderungen

Diese Position beinhaltet alle übrigen kurzfristigen Forderungen, die nicht den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zugeordnet werden können. Die Bilanzierung erfolgt zu Nominalwerten. Betriebswirtschaftlich notwendige Wertberichtigungen werden berücksichtigt.

Vorräte

Bei den Vorräten handelt es sich insbesondere um Ersatzteile, Verbrauchsstoffe und Reifen für Autobusse, Diesel sowie übrige Vorräte (u. a. Ersatzteile der Fahrleitungen).

Zugekaufte Vorräte werden mehrheitlich zum gleitenden Durchschnittspreis bewertet. Die selvorräte werden zum vereinbarten Abnahmepreis oder tieferen Tagespreis per Bilanzstichtag erfasst.

Sachanlagen

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs-/Herstellkosten, vermindert um die betriebswirtschaftlich notwendigen Abschreibungen. Die Abschreibungen werden linear über die Nutzungsdauer der einzelnen Anlagen vorgenommen und entsprechen den Vorgaben der Richtlinie BAV (Guidance) Abschreibungen und Nutzungsdauern. Details finden sich in der nachfolgenden Übersicht.

Finanzanlagen

Wertschriften des Anlagevermögens werden zu Anschaffungskosten unter Abzug allfälliger Wertbeeinträchtigungen bilanziert.

Immaterielle Anlagen

Immaterielle Anlagen sind nichtmonetäre Werte ohne physische Existenz. Die vbsh aktivieren erworbene immaterielle Werte zu Anschaffungskosten unter Abzug von betriebswirtschaftlich notwendigen Abschreibungen. Selbsterarbeitete immaterielle Werte werden nicht aktiviert. Die Abschreibungen werden linear über die Nutzungsdauer vorgenommen. Die Nutzungsdauer entspricht den Vorgaben der Richtlinie BAV (Guidance) Abschreibungen und Nutzungsdauern. Details finden sich in der nachfolgenden Übersicht.

ANLAGEGRUPPE	ABSCHREIBUNGSDAUER
Sachanlagen	
Gebäude und Gebäudeeinrichtungen	
Gebäude	20 bis 40 Jahre
Gebäudeeinrichtungen	5 bis 20 Jahre
Tore und Vordächer	15 Jahre
Ladeinfrastruktur und Fahrleitungen	
Ladeinfrastruktur Elektrobusse	16 Jahre
Fahrleitungen Trolleybusse	bis 2025 (Restnutzung)
Autobusse	
Dieselbusse	10 Jahre
Trolleybusse	14 Jahre
Elektrobusse	16 Jahre
Maschinen und Anlagen	
	3 bis 20 Jahre
Übrige Sachanlagen	
Dienstfahrzeuge	8 bis 10 Jahre
IT-Hardware	3 bis 10 Jahre
Mobiliar	8 Jahre
Sachanlagen im Bau	
	keine Abschreibung
Immaterielle Anlagen	
IT-Software	
	5 Jahre
Immaterielle Anlagen im Bau	
	keine Abschreibung

Wertbeeinträchtigungen (Impairment)

Die Werthaltigkeit der Vermögenswerte wird an jedem Bilanzstichtag einer Beurteilung unterzogen. Liegen Hinweise einer Wertminderung vor, wird eine Berechnung des realisierbaren Werts durchgeführt (Impairment-Test). Als realisierbarer Wert gilt der höhere der beiden Werte Nettomarktwert oder Nutzwert. Übersteigt der Buchwert den realisierbaren Wert, wird eine erfolgswirksame Anpassung vorgenommen. Wenn sich die bei der Ermittlung des erzielbaren Wertes berücksichtigten Faktoren massgeblich verbessert haben, wird eine in früheren Berichtsperioden erfasste Wertbeeinträchtigung teilweise oder ganz erfolgswirksam aufgehoben.

Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten werden nach ihrer Fristigkeit in kurzfristig (Fälligkeit innerhalb 12 Monaten) und langfristig (Fälligkeit über 12 Monate) unterteilt. Die Bilanzierung erfolgt zu Nominalwerten. Gemäss der Organisationsverordnung der vbsh erfolgen Finanzierungen von Aktivitäten innerhalb des Geschäftszwecks durch Aufnahme von rückzahlbaren Darlehen bei der Stadt Schaffhausen.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind kurzfristige Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von weniger als 12 Monaten und entstehen aus Lieferungen, Werkleistungen, Dienstleistungen, Mietverhältnissen etc. Die Bilanzierung erfolgt zu Nominalwerten.

Sonstige Verbindlichkeiten

Diese Position beinhaltet alle übrigen Verbindlichkeiten, welche nicht den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen oder den Finanzverbindlichkeiten zugeordnet werden können. Die Bilanzierung erfolgt zu Nominalwerten. Die sonstigen Verbindlichkeiten werden nach ihrer Fristigkeit in kurzfristig (Fälligkeit innerhalb 12 Monaten) und langfristig (Fälligkeit über 12 Monate) unterteilt. Dazu gehören z. B. die projektbezogenen Investitionsbeiträge für Infrastrukturprojekte und die Vorauszahlungen der Stiftung myclimate für Emissionsreduktionen der Elektrobusflotte des Ortsverkehrs. Diese Verbindlichkeiten werden gesamthaft unter den sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten geführt.

Rückstellungen

Eine Rückstellung ist eine auf einem Ereignis vor dem Bilanzstichtag begründete wahrscheinliche Verpflichtung, deren Höhe und/oder Fälligkeit ungewiss, aber schätzbar ist. Für faktische und gesetzliche Verpflichtungen sowie für drohende Risiken und Verluste werden Rückstellungen gebildet. Bestehende Rückstellungen werden an jedem Bilanzstichtag neu bewertet. Die Rückstellungen werden nach ihrer Fristigkeit in kurzfristig (Fälligkeit innerhalb 12 Monaten) und langfristig (Fälligkeit über 12 Monate) unterteilt. Sofern der Faktor Zeit eine wesentliche Rolle spielt, werden Rückstellungen diskontiert.

Bedingt rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand

Das Darlehen gegenüber dem Kanton Schaffhausen stammt aus der Zeit der Zusammenführung der städtischen Verkehrsbetriebe Schaffhausen und der Regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausen AG. Das Darlehen wurde auf unbefristete Zeit gewährt und ist unverzinslich. Die Bilanzierung erfolgt zu Nominalwerten.

Umsatzerfassung

Verkehrserträge werden generell im Zeitpunkt der Leistungserbringung erfasst. Der Erlös aus dem Verkauf von Abonnements wird in den Rechnungsabgrenzungen passiviert und über die Vertragsdauer linear aufgelöst. Abgeltungen der öffentlichen Hand, welche keine Investitionsbeiträge darstellen, werden zu dem Zeitpunkt als Ertrag erfasst, in dem ein Anspruch auf sie besteht und ihr Wert verlässlich schätzbar ist.

Ausserbilanzgeschäfte

Eventualverpflichtungen und -forderungen werden am Bilanzstichtag bewertet. Falls ein Mittelabfluss ohne nutzbaren Mittelzufluss wahrscheinlich ist, wird eine Rückstellung gebildet.

Personalvorsorge

Das Personal der vbsh ist bei der Pensionskasse Schaffhausen (PKSH) versichert. Die Vorsorgepläne werden durch Beiträge der Arbeitnehmer und des Arbeitgebers finanziert. Die tatsächlichen wirtschaftlichen Auswirkungen von Vorsorgeplänen auf das Unternehmen werden am Bilanzstichtag beurteilt. Ein sich aus Arbeitgeberbeitragsreserven ergebender Nutzen wird als Aktivum erfasst. Die Aktivierung eines weiteren wirtschaftlichen Nutzens (aus einer Überdeckung in der Vorsorgeeinrichtung) ist weder beabsichtigt noch sind die Voraussetzungen dafür gegeben. Eine wirtschaftliche Verpflichtung wird passiviert, wenn die Voraussetzungen für die Bildung einer Rückstellung erfüllt sind.

Nahestehende Personen

Als nahestehende Person wird betrachtet, wer direkt oder indirekt einen bedeutenden Einfluss auf finanzielle oder operative Entscheidungen der Organisation ausüben kann. Organisationen, die direkt oder indirekt ihrerseits von nahestehenden Personen beherrscht werden, gelten ebenfalls als nahestehend.

Den vbsh nahestehende Personen:

Stadt Schaffhausen	Eigentümerin
Mitglieder der Verwaltungskommission	Organ
Mitglieder der Geschäftsleitung	Organ
Pensionskasse Schaffhausen (PKSH)	Vorsorgeeinrichtung

Steuern

Die vbsh sind aufgrund der Ausübung eines öffentlichen Zwecks im Kanton Schaffhausen von allen kommunalen und kantonalen Steuern befreit. Gleiches gilt für die direkten Bundessteuern. Die Mehrwertsteuer wird nach der effektiven Methode abgerechnet. Die vbsh erhalten für ihre Tätigkeit Subventionen der öffentlichen Hand. Deshalb müssen sie den Vorsteuerabzug verhältnismässig kürzen.

Erläuterungen

	31.12.2025	in CHF 31.12.2024
1 Flüssige Mittel	13 253 118	16 574 079
Kassen	34 277	320 139
PostFinance	639 218	93 824
Bank	12 579 623	16 160 116
2 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7 187 245	3 912 257
Gegenüber den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB)	5 904 596	2 898 594
Übrige gegenüber Dritten	1 088 044	889 892
Gegenüber nahestehenden Personen	209 271	140 061
Delkredere	-14 666	-16 290
Die Forderungen gegenüber den SBB beinhalten die anteiligen Verkehrserlöse der Sparten Orts- und Regionalverkehr. Diese Guthaben können kurzfristig abgerufen werden.		
3 Sonstige kurzfristige Forderungen	1 423 325	534 794
Bundesbeitrag (Agglomerationsprogramm 4)	1 265 905	-
Kantonsbeitrag (Trolleybusse, Rückbau Fahrleitungen)	-	500 000
Guthaben Sozialversicherungen	134 958	29 601
Übrige gegenüber Dritten	22 462	5 193
Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat Bundesbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm 4 für die weitere Elektrifizierung des Ortsverkehrs (Ladeinfrastruktur und Elektrobusse) gesprochen. Die Forderung entspricht dem Stand der Umsetzung der Investitionsvorhaben, abzüglich der erhaltenen Akontozahlung. Der Kanton Schaffhausen hat den vbsh im Dezember 2024 einen Pauschalbeitrag für die vorzeitige Ausserbetriebnahme der Trolleybusse und den Rückbau der Fahrleitungen gesprochen. Die Zahlung erfolgte am 26.2.2025.		
4 Vorräte	1 232 110	1 118 952
Ersatzteile und Reifen	1 174 883	1 012 149
Diesel	294 530	261 792
Übrige Vorräte	63 876	54 784
Wertberichtigungen	-301 179	-209 773
Die bestehende Wertberichtigung für die Ersatzteile der Trolleybusse und Fahrleitungen wurde auf die zu erwartenden Nettoverkaufspreise angepasst.		
5 Aktive Rechnungsabgrenzungen	309 505	98 829
Emissionsreduktionen Elektrobusse	208 141	27 728
Übrige gegenüber Dritten	101 364	71 101

	in CHF						
	Gebäude u. Gebäude- einrichtungen	Ladeinfra- struktur und Fahrleitungen	Autobusse	Maschinen und Anlagen	Übrige Sachanlagen	Anlagen im Bau	Total
6 Sachanlagen							
Anschaffungskosten							
Stand per 1.1.2024	32 193 476	15 393 040	45 513 994	2 441 548	4 812 556	33 868	100 388 482
Zugänge	201 459	-	-	34 146	10 365	387 794	633 764
Abgänge	-	-	-443 264	-	-	-	-443 264
Stand per 31.12.2024	32 394 935	15 393 040	45 070 730	2 475 694	4 822 921	421 662	100 578 982
Kumulierte Abschreibungen							
Stand per 1.1.2024	-12 252 868	-5 897 117	-27 196 117	-721 879	-4 451 418	-	-50 519 399
Planmässige Abschreibungen	-1 191 070	-1 257 796	-3 411 118	-159 397	-117 600	-	-6 136 981
Abgänge	-	-	443 264	-	-	-	443 264
Stand per 31.12.2024	-13 443 938	-7 154 913	-30 163 971	-881 276	-4 569 018	-	-56 213 116
Nettobuchwert per 31.12.2024	18 950 997	8 238 127	14 906 759	1 594 418	253 903	421 662	44 365 866
Anschaffungskosten							
Stand per 1.1.2025	32 394 935	15 393 040	45 070 730	2 475 694	4 822 921	421 662	100 578 982
Zugänge	287 711	817 687	10 530 522	16 495	1 144 159	344 005	13 140 579
Abgänge	-	-5 339 227	-2 127 381	-	-2 734 776	-	-10 201 384
Reklassifikationen	72 754	221 783	6 229	-	-	-300 766	-
Stand per 31.12.2025	32 755 400	11 093 283	53 480 100	2 492 189	3 232 304	464 901	103 518 177
Kumulierte Abschreibungen							
Stand per 1.1.2025	-13 443 938	-7 154 913	-30 163 971	-881 276	-4 569 018	-	-56 213 116
Planmässige Abschreibungen	-1 201 200	-1 273 596	-2 480 464	-145 860	-108 177	-	-5 209 297
Abgänge	-	5 298 819	2 127 380	-	2 734 776	-	10 160 975
Stand per 31.12.2025	-14 645 138	-3 129 690	-30 517 055	-1 027 136	-1 942 419	-	-51 261 438
Nettobuchwert per 31.12.2025	18 110 262	7 963 593	22 963 045	1 465 053	1 289 885	464 901	52 256 739

Zum Bilanzstichtag wurden keine Anzahlungen für Sachanlagen geleistet (Vorjahr CHF 0).

Aufgrund der Ausserbetriebsetzung der Trolleybuslinie wurden die Anlagenbestände der Fahrleitungen ausgebucht. Der Nettobuchwert betrug CHF 0. Der Rückbau der Fahrleitungen erfolgt schrittweise über die nächsten Jahre.
Die Zugänge in der Anlagekategorie Autobusse beinhalten sieben Standardbusse (Irizar IE Tram) und sechs Gelenkbusse (Irizar IE Tram). Diese Anlagekategorie umfasst auch die sieben Gelenktrolleybusse, welche Mitte Dezember 2025 ausser Betrieb genommen wurden. Der Nettobuchwert beträgt CHF 0. Ein Verkauf der Busse wird angestrebt.
Die Abgänge der Billettautomaten und Chauffeurverkaufsgeräte (Anlagekategorie übrige Sachanlagen) erfolgten im Zuge der Einführung der bargeldlosen Mini-Automaten. Der Nettobuchwert betrug CHF 0.

	31.12.2025	in CHF 31.12.2024
7 Finanzanlagen	2 000	2 000
Wertschriften des Anlagevermögens	2 000	2 000
Anteilschein Tarifverbund OSTWIND	2 000	2 000

	Software	Anlagen im Bau	Total
8 Immaterielle Anlagen			
Anschaffungskosten			
Stand per 1.1.2024	1 650 460	–	1 650 460
Zugänge	81 226	11 488	92 714
Stand per 31.12.2024	1 731 686	11 488	1 743 174
Kumulierte Abschreibungen			
Stand per 1.1.2024	–1 086 048	–	–1 086 048
Planmässige Abschreibungen	–198 100	–	–198 100
Stand per 31.12.2024	–1 284 148	–	–1 284 148
Nettobuchwert per 31.12.2024	447 538	11 488	459 026
Anschaffungskosten			
Stand per 1.1.2025	1 731 686	11 488	1 743 174
Zugänge	237 211	112 500	349 711
Abgänge	–744 040	–	–744 040
Reklassifikationen	11 488	–11 488	–
Stand per 31.12.2025	1 236 345	112 500	1 348 845
Kumulierte Abschreibungen			
Stand per 1.1.2025	–1 284 148	–	–1 284 148
Planmässige Abschreibungen	–215 665	–	–215 665
Abgänge	744 040	–	744 040
Stand per 31.12.2025	–755 773	–	–755 773
Nettobuchwert per 31.12.2025	480 572	112 500	593 072

Die Abgänge der Betriebssoftware der Billettautomaten und Chauffeurverkaufsgeräte erfolgten im Zuge der Einführung der bargeldlosen Mini-Automaten. Der Nettobuchwert betrug CHF 0.

	31.12.2025	31.12.2024
9 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1 563 375	1 138 302
Gegenüber Dritten	1 328 313	865 255
Gegenüber nahestehenden Personen	235 062	273 047
10 Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	8 326 990	750 657
Verbindlichkeiten Sozialversicherungen	34 067	369 973
Verbindlichkeiten Mehrwertsteuer (ESTV)	127 888	349 841
Vertraglicher Restkaufpreis Elektrobuse und Ladeinfrastruktur	8 115 663	–
Übrige gegenüber Dritten	49 253	30 843
Gegenüber nahestehenden Personen	119	–

Es bestehen keine Verbindlichkeiten gegenüber der PKS (Vorjahr CHF 0).

	Vorsorge- verpflichtungen	Rückbau Fahrleitungen Trolleybus	Total
11 Rückstellungen			
Stand per 1.1.2024	204 939	1 332 470	1 537 409
Bildung	53 782	138 118	191 900
Verwendung	–121 842	–	–121 842
Stand per 31.12.2024	136 879	1 470 588	1 607 467
Bildung	60 480	29 412	89 892
Verwendung	–99 880	–77 355	–177 235
Stand per 31.12.2025	97 479	1 422 645	1 520 124
Kurzfristige Rückstellungen			
Buchwert per 31.12.2024	99 880	103 593	203 473
Buchwert per 31.12.2025	72 279	111 492	183 771
Langfristige Rückstellungen			
Buchwert per 31.12.2024	36 999	1 366 995	1 403 994
Buchwert per 31.12.2025	25 200	1 311 153	1 336 353

Gemäss «Reglement über die Ausrichtung einer Übergangsrente bei vorzeitigem Übertritt oder bei vorzeitiger Versetzung in den Ruhestand» besteht für Mitarbeitende der vbsh bei Erfüllung sämtlicher Voraussetzungen ein Anspruch auf die Ausrichtung einer Übergangsrente. Die Kosten sind von den vbsh zu tragen. Die im Vorjahr ermittelten Rückbaukosten von CHF 1 500 000 wurden überprüft und gelten unverändert. Der Aufzinsungseffekt der Rückstellung beläuft sich für das laufende Geschäftsjahr auf CHF 29 412 (Vorjahr CHF 138 118). Aufgrund von Strassenbauprojekten in Neuhausen und beim Feuerwehrzentrum in Schaffhausen konnte ein Teilstück der Fahrleitungen bereits 2025 zurückgebaut werden.

	31.12.2025	in CHF 31.12.2024
12 Passive Rechnungsabgrenzungen	3 691 970	3 945 653
Fahrausweise (Abonnemente)	2 940 171	2 899 946
Ferien- und Stundenguthaben Mitarbeitende	355 515	448 940
Kantonsbeitrag (Trolleybusse, Rückbau Fahrleitungen)	–	231 268
Übrige gegenüber Dritten	378 245	333 814
Gegenüber nahestehenden Personen	18 039	31 685

Der Kanton Schaffhausen beteiligte sich an den finanziellen Kosten der vorzeitigen Ausserbetriebnahme der Trolleybusse und am Rückbau der Fahrleitungen mit einem Pauschalbeitrag von CHF 500 000 (bereinigt um die Vorsteuerkürzung MWST: CHF 462 535). Die Auflösung des Kantonsbeitrags erfolgte über die Jahre 2024 und 2025.

	31.12.2025	31.12.2024
13 Finanzverbindlichkeiten		
Verzinsliche Darlehen Stadt Schaffhausen	39 475 000	39 475 000
Davon langfristige Finanzverbindlichkeiten	39 475 000	39 475 000
14 Bedingt rückzahlbare Darlehen der öffentl. Hand	2 150 000	2 150 000
Unverzinsliches Darlehen Kanton Schaffhausen	2 150 000	2 150 000

	31.12.2025	in CHF 31.12.2024
15 Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	5 956 461	5 558 754
Bundesbeitrag (Agglomerationsprogramm 2)	5 365 061	5 365 061
Davon erfolgswirksame Realisierung	-1 200 200	-945 800
Bundesbeitrag (Agglomerationsprogramm 4)	1 836 673	-
Davon erfolgswirksame Realisierung	-53 900	-
Vorauszahlungen myclimate (Emissionsreduktionen Elektrobusse)	8 827	94 780
Vertraglicher Restkaufpreis Elektrobusse und Ladeinfrastruktur	-	1 044 713
Die Bundesbeiträge aus den Agglomerationsprogrammen 2 und 4 werden passiviert und über die Nutzungsdauer des zugrundeliegenden Vermögenswerts erfolgswirksam im übrigen Ertrag erfasst. Die Auflösung der Vorauszahlungen der Stiftung myclimate erfolgt aufgrund der erzielten Emissionsreduktionen durch die Elektrobusflotte.		
	2025	2024
16 Verkehrsertrag	16 789 924	16 157 905
Nettoerlös Tarifverbund OSTWIND	12 357 364	11 715 266
Nettoerlös Tarifverbund Z-Pass	934 394	945 534
Nettoerlös nationale Fahrausweise	2 690 236	2 598 175
Sonstige Verkehrserträge ¹	807 930	898 930
¹ Beinhalten Provisionserträge für den Verkauf von Fahrausweisen von CHF 522 945 (Vorjahr CHF 544 767).		
17 Abgeltungen	24 546 851	25 055 798
Abgeltungen Sparte Ortsverkehr	17 146 859	17 172 110
Stadt Schaffhausen	11 827 319	11 894 883
Gemeinde Neuhausen am Rheinfall	2 577 605	2 570 870
Kanton Schaffhausen	2 741 935	2 706 357
Abgeltungen Sparte Regionalverkehr	7 399 992	7 883 688
Bund (Bundesamt für Verkehr)	3 392 031	3 599 546
Kanton Schaffhausen	3 688 468	3 945 703
Stadt Schaffhausen	180 400	180 400
Gemeindebeiträge	139 093	158 039
18 Übrige Erlöse	2 400 068	2 464 813
Transportleistungen Dritte ¹	209 566	454 954
Werbeerträge	471 658	442 594
Werkstattleistungen	461 929	623 021
Auflösung Investitionsbeitrag Bund (Elektrifizierung Ortsverkehr)	308 300	254 400
Auflösung Kantonsbeitrag (Trolleybusse, Rückbau Fahrleitungen)	231 268	231 267
Emissionsreduktionen Elektrobusse	294 229	233 030
Gewinn aus Abgängen von Sachanlagen ²	140 778	1 290
Mieterträge	20 850	47 317
Andere Erträge	261 490	176 940

¹ Beinhalten Erlöse für geleisteten Bahnersatz von CHF 168 911 (Vorjahr CHF 340 769).

² Die Gewinne beinhalten Verkaufserlöse für Diesel-Solobusse des Ortsverkehrs von CHF 115 000.

	2025	in CHF 2024
19 Aufwand zur Leistungserstellung	6 486 500	6 930 793
Materialaufwand und Fremdleistungen Fahrzeuge ¹	1 868 971	1 968 343
Antriebsenergie	1 956 668	2 221 717
Unterhalt Ladeinfrastruktur und Fahrleitungen ¹	103 902	161 553
Fahrdienstleistungen Dritte	550 555	583 968
Verbunds- und Vertriebsaufwand ²	2 006 404	1 995 212
¹ Beinhaltet eine Anpassung der Wertkorrektur der Ersatzteile der Trolleybusse und Fahrleitungen von insgesamt CHF 91 406 (Vorjahr CHF 209 773) auf geschätzte Nettomarktwerte. ² Darin sind Provisionsaufwände für den Verkauf von Fahrausweisen von CHF 1 248 031 (Vorjahr CHF 1 251 352) enthalten.		
20 Personalaufwand	26 672 886	25 380 654
Gehälter und Zulagen	21 445 804	20 367 435
Sozialversicherungen	4 880 495	4 675 128
Übriger Personalaufwand	690 745	560 913
Vergütungen Sozialversicherungen	-344 158	-222 822
21 Übrige betriebliche Aufwendungen	3 787 547	3 292 589
Raumaufwand und Entsorgung	437 269	530 641
Unterhalt und Reparaturen Sachanlagen	682 112	422 895
Sachversicherungen, Gebühren und Abgaben	400 520	387 075
Verlust aus Abgängen von Sachanlagen	40 409	-
Werbung, Beratung und Dienstleistungen	419 313	296 715
IT-Dienstleistungen	661 545	585 107
Verwaltungs- und sonstiger Betriebsaufwand	215 479	169 915
Vorsteuerkürzung Mehrwertsteuer	930 900	900 241
Steuerpflichtige, die für ihren Tätigkeitsbereich Subventionen (hauptsächlich Abgeltungen) erhalten, müssen ihren Vorsteuerabzug verhältnismässig kürzen. Der aktuell gültige Pauschalsatz der Eidgenössischen Steuerverwaltung (ESTV) beträgt 3,8% der erhaltenen Subventionen (Vorjahr 3,6%).		
22 Abschreibungen Sachanlagen	5 209 297	6 136 981
Planmässige Abschreibungen Sachanlagen ¹	5 209 297	6 136 981
¹ Zusätzliche Abschreibungen von CHF 348 172 im Vorjahr aufgrund der verkürzten Restnutzungsdauer der Fahrleitungen.		
23 Abschreibungen immaterielle Anlagen	215 665	198 100
Planmässige Abschreibungen immaterielle Anlagen	215 665	198 100
24 Finanzergebnis	-231 724	-328 759
Finanzertrag	10 405	19 710
Zinsertrag	939	-
Kursgewinne	9 466	19 710
Finanzaufwand	-242 129	-348 469
Zinsaufwand Darlehen	-206 220	-206 537
Aufzinsungseffekt Rückstellung ¹	-29 412	-138 118
Bankspesen	-2 700	-2 976
Kursverluste	-3 797	-838
¹ Zusätzlicher Aufzinsungseffekt von CHF 111 469 im Vorjahr aufgrund der verkürzten Restnutzungsdauer.		

Weitere Angaben

	31.12.2025	in CHF 31.12.2024
Ausserbilanzgeschäfte		
Eventualverpflichtungen	keine	keine
Weitere, nicht zu bilanzierende Verpflichtungen		
Investitionsverpflichtungen ¹	15 836 608	13 418 818
Nicht bilanzierte Mietverbindlichkeiten gegenüber Dritten	198 885	236 630
davon fällig innerhalb von 12 Monaten	37 744	37 744
davon fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	119 993	148 594
davon fällig nach über 5 Jahren	41 148	50 292
Nicht bilanzierte Pacht- und Baurechtszinsen		
Stadt Schaffhausen	4 170 119	5 433 647
davon fällig innerhalb von 12 Monaten	114 395	132 805
davon fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	443 315	531 221
davon fällig nach über 5 Jahren	3 612 409	4 769 621
Nicht bilanzierte Leasingverbindlichkeiten	keine	keine
Nicht bilanzierte Abnahmeverpflichtungen elektrische Energie		
Stadt Schaffhausen	859 869	1 691 139
davon fällig innerhalb von 12 Monaten	859 869	831 270
davon fällig innerhalb von 1 bis 5 Jahren	–	859 869
davon fällig nach über 5 Jahren	–	–
Schwebende Prozesse		
Es existieren keine wesentlichen, offenlegungspflichtigen Prozesse.		
Eventualforderungen	keine	keine

¹ Die Investitionsverpflichtungen des aktuellen Geschäftsjahres umfassen bestellte Elektrobusse des Regionalverkehrs und den Bau der Ladeinfrastruktur im Regionalbuszentrum.

					in CHF		
Wirtschaftlicher Nutzen/ wirtschaftliche Verpflichtung und Vorsorgeaufwand	Über-/Unter- deckung	Wirtschaftlicher Anteil vbsh		Veränderung zum VJ bzw. erfolgswirksam im Jahr	Auf die Periode abgegrenzte Beiträge im Jahr	Vorsorgeaufwand im Jahr Personalaufwand	
		31.12.25	31.12.24			2025	2025
Vorsorgepläne ohne Über-/Unter- deckung	–	–	–	–	2 709 867	2 709 867	2 578 763
Total	–	–	–	–	2 709 867	2 709 867	2 578 763

Per Bilanzstichtag 31.12.2025 beläuft sich der Deckungsgrad der Pensionskasse Schaffhausen auf 115,3% (Vorjahr 111,7%), wobei die Wertschwankungsreserve noch nicht bis zu ihrem Sollbetrag geäufnet war. Somit liegen keine freien Mittel vor.

Vollzeitstellen

Im Jahresdurchschnitt beschäftigen die vbsh 276 Personen (Vorjahr 266) mit insgesamt 238 Vollzeitstellen (Vorjahr 227).

in CHF

Transaktionen mit nahestehenden Personen

Die vbsh tätigten folgende Transaktionen mit nahestehenden Personen:

	2025	2024
Übriger Ertrag	170 311	56 868
Antriebsenergie	800 080	876 300
Übriger Aufwand zur Leistungserstellung	52 681	1 060
Übriger Personalaufwand	117 460	145 861
Raumaufwand und Entsorgung	346 118	449 113
Übriger betrieblicher Aufwand	17 629	16 743
Zinsaufwand	206 220	206 537
Investitionen in Sachanlagen	10 053	19 686

Die vbsh erhalten von der Stadt Schaffhausen Abgeltungen zur Erfüllung des öffentlichen Auftrags. Weitere Informationen siehe Erläuterungen, Ziffer 17. Die Antriebsenergie der Trolley- und Elektrobusse wurde von SH Power bezogen. Die Kosten beinhalten hauptsächlich Netz- und Energiekosten. Die Zinssätze der rückzahlbaren Darlehen der Stadt Schaffhausen entsprechen marktüblichen Konditionen zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses.

Die Transaktionen mit nahestehenden Personen werden zu marktüblichen Preisen abgewickelt. Dienstleistungen der vbsh für nahestehende Personen und deren Entschädigung sind vertraglich vereinbart.

Es wurden lediglich Vergütungen für die ordentliche Tätigkeit an die Mitglieder der Verwaltungskommission und die Mitglieder der Geschäftsleitung ausbezahlt.

Deckungssummen der Sach- und Haftpflichtversicherung (nach Art. 66 Abs. 1 Bst. b ARPV)

	2025	2024
Gebäude und -einrichtungen	28 636 233	28 602 686
Ladeinfrastruktur und Fahrleitungen	11 093 282	10 913 037
Autobusse	53 122 509	44 782 807
Maschinen und Anlagen	2 464 908	2 448 413
Übrige Sachanlagen	5 274 764	6 672 463
Total Sachversicherungswerte	100 591 696	93 419 406
Organhaftpflicht	5 000 000	5 000 000
Betriebshaftpflicht Art. 71 SVG	10 000 000	10 000 000
Betriebshaftpflicht von Auto- und Trolleybussen pro Schadenfall	10 000 000	10 000 000
Betriebshaftpflicht, Zweifach-Garantie pro Jahr für alle Schadenfälle	80 000 000	80 000 000

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach Bilanzstichtag und bis zur Verabschiedung der Jahresrechnung durch die Verwaltungskommission am 27. April 2026 sind keine wesentlichen Ereignisse eingetreten, welche die Aussagekraft der Jahresrechnung 2025 beeinträchtigen bzw. an dieser Stelle offengelegt werden müssten.

Subventionsrechtliche Prüfung durch das Bundesamt für Verkehr (BAV)

Publikation nach Art. 37 Abs. 3 PBG

Das BAV prüft die genehmigten Rechnungen der Unternehmen, die vom Bund Finanzhilfen oder Abgeltungen nach dem Eisenbahn- oder dem Personenbeförderungsgesetz erhalten, periodisch oder nach Bedarf. Der Befund der Prüfung liegt zum Zeitpunkt der Publikation des Geschäftsberichts noch nicht vor.

Beschluss der Verwaltungskommission über die Verwendung der Spezialreserven

in CHF

	Ortsverkehr				Regionalverkehr	vbsh
	Stadt Schaffhausen	Gemeinde Neuhausen am Rheinfall	Kanton Schaffhausen	Total Ortsverkehr	Total Regionalverkehr	Total
Spezialreserven aus Vorjahr	5 334 540	1 287 441	1 256 946	7 878 927	1 561 043	9 439 970
Jahresergebnis 2025	–	–	–	935 777	197 447	1 133 224
Zuweisung / Verrechnung						
Spezialreserven Ortsverkehr ¹	645 467	140 670	149 640	935 777	–	935 777
Spezialreserven Regionalverkehr ²	–	–	–	–	197 447	197 447
Spezialreserven nach Zuweisung	5 980 007	1 428 111	1 406 586	8 814 704	1 758 490	10 573 194

¹ Gemäss Art. 24 Organisationsverordnung vbsh (RSS 7400.0)

² Gemäss Art. 36 Abs. 2 PBG (SR 745.1)



Tel. +41 31 327 17 17
www.bdo.ch
bern@bdo.ch

BDO AG
Hodlerstrasse 5
3001 Bern

BERICHT DER REVISIONSSTELLE

An die Verwaltungskommission der Verkehrsbetriebe Schaffhausen, Schaffhausen

Bericht zur Prüfung der Jahresrechnung

Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung der Verkehrsbetriebe Schaffhausen (die Anstalt) - bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2025, der Erfolgsrechnung, dem Eigenkapitalnachweis und der Geldflussrechnung für das dann endende Jahr sowie dem Anhang, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden - geprüft.

Nach unserer Beurteilung vermittelt die Jahresrechnung (Seiten 24 bis 40) ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Anstalt zum 31. Dezember 2025 sowie deren Ertragslage und Geldflüsse für das dann endende Jahr in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und entspricht dem schweizerischen Gesetz und der Organisationverordnung.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz sowie den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt "Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung" unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von der Anstalt unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands. Wir haben auch unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Sonstiger Sachverhalt

Die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2024 endende Jahr wurde von einer anderen Revisionsstelle geprüft, die am 28. April 2025 ein nicht modifiziertes Prüfungsurteil zu dieser Jahresrechnung abgegeben hat.

Sonstige Informationen

Die Verwaltungskommission ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Jahresrechnung und unseren dazugehörigen Bericht.

Unser Prüfungsurteil zur Jahresrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck.

Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprüfung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Jahresrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.



Tel. +41 31 327 17 17
www.bdo.ch
bern@bdo.ch

BDO AG
Hodlerstrasse 5
3001 Bern

Verantwortlichkeiten der Verwaltungskommission für die Jahresrechnung

Die Verwaltungskommission ist verantwortlich für die Aufstellung einer Jahresrechnung, die in Übereinstimmung mit Swiss GAAP FER und den gesetzlichen Vorschriften und der Organisationsverordnung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt, und für die internen Kontrollen, die die Verwaltungskommission als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung der Jahresrechnung ist die Verwaltungskommission dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Anstalt zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit - sofern zutreffend - anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, die Verwaltungskommission beabsichtigt, entweder die Anstalt zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Jahresrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Jahresrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen.

Eine weitergehende Beschreibung unserer Verantwortlichkeiten für die Prüfung der Jahresrechnung befindet sich auf der Webseite von EXPERTsuisse:
<https://expertsuisse.ch/revisionsbericht>. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.

Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und PS-CH 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben der Verwaltungskommission ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Bern, 27. April 2026

BDO AG

Fabian Mollet

Patrick Eggimann

Leitender Revisor
Zugelassener Revisionsexperte

Zugelassener Revisionsexperte

Flotte ohne Fahrdraht

Nachdem die sieben Trolleybusse per Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2025 ausser Dienst gestellt wurden, verfügen die vbsh per 31. Dezember 2025 über eine Busflotte mit batterieelektrischem Antrieb und mit Dieselantrieb. Die Flotte der vbsh zählt Ende 2025 total 71 Fahrzeuge, davon 46 im Stadtverkehr und 25 im Regionalverkehr. Die Erhöhung des Flottenbestands um zwei Standardbusse gegenüber Ende 2024 dient dem Zweck, ergebniswirksame Einsätze im Bahn-ersatzverkehr und für Sonderfahrten leisten zu können, sowie zur Abdeckung ungeplanter Fahrzeugengpässe.

Irizar IE Tram, 15 Solobusse



Inverkehrsetzung: ab 2021, Länge: 12,165 m, Reichweite: 80 km, Batteriespeicher: 90 kWh, Ladeleistung: 450 kW, Leistung: 180 kW, Drehmoment: 3000 Nm, Höchstgeschwindigkeit: 85 km/h, Anzahl Sitz- und Stehplätze: 80

Irizar IE Tram, 13 Gelenkbusse



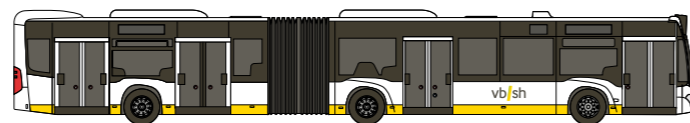
Inverkehrsetzung: ab 2021, Länge: 18,731 m, Reichweite: 80 km, Batteriespeicher: 150 kWh, Ladeleistung: 600 kW, Leistung: 235 kW, Drehmoment: 3600 Nm, Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h, Anzahl Sitz- und Stehplätze: 128

Mercedes-Benz Citaro 2, 24 Solobusse



Inverkehrsetzung: 2013–2021, Länge: 12,135 m, Leistung: 220 kW (Euro VI), max. Drehmoment: 1200 Nm, Höchstgeschwindigkeit: 95 km/h, Anzahl Sitz- und Stehplätze: 95*

Mercedes-Benz Citaro 2, 19 Gelenkbusse



Inverkehrsetzung: 2013–2021, Länge: 18,125 m, Leistung: 265 kW (Euro VI), max. Drehmoment: 1700 Nm, Höchstgeschwindigkeit: 85 km/h, Anzahl Sitz- und Stehplätze: 140*

Impressum

Verkehrsbetriebe Schaffhausen
Ebnatstrasse 145
CH-8207 Schaffhausen
Tel. +41 52 644 20 20
medien@vbsh.ch
www.vbsh.ch

Inhalte:
Kommunikation vbsh

Visuelle Gestaltung:
weisspunkt gmbh

Fotos:
Philip Böni

*Im Regionalverkehr ist die Kapazität reduziert, weil mehr Sitzplätze zur Verfügung stehen.



Verkehrsbetriebe Schaffhausen
Ebnatstrasse 145 / CH-8207 Schaffhausen
Tel. +41 52 644 20 20 / www.vbsh.ch

vb/sh
Verkehrsbetriebe Schaffhausen