



# **Grosser Stadtrat der Stadt Schaffhausen**

## **Spezialkommission «Mehr Bus für Schaffhausen (Angebotskonzept 2030 der vbsh)»**

An den  
Grossen Stadtrat  
8200 Schaffhausen

**Vorlage des Stadtrates vom 5. Mai 2026 «Mehr Bus für Schaffhausen  
(Angebotskonzept 2030 der vbsh)»**

**Bericht und Antrag der Spezialkommission vom 30. September 2026**

---

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Spezialkommission (SPK) hat die Vorlage «Mehr Bus für Schaffhausen (Angebotskonzept 2030 der vbsh)» an drei Sitzungen beraten.

Mit diesem Bericht informiert die SPK über den Beratungsablauf und empfiehlt dem Grossen Stadtrat die Vorlage mit ergänzten Anträgen mit 6 zu 1 Stimmen und zwei Enthaltungen zur Annahme.

### **1. Beratungsablauf**

Die SPK hat sich an ihrer ersten Sitzung vom 30. Juni 2026 konstituiert und Hermann Schlatter (SVP) einstimmig zum Kommissionspräsidenten gewählt. Jeanette Grüninger (SP) wurde einstimmig zur Vizepräsidentin gewählt. Weiter wurde die Vorlage an der ersten Sitzung von Stadtrat Daniel Preisig, Stadträtin Dr. Katrin Bernath und Patrick Altenburger (Geschäftsführer vbsh) anlässlich einer Präsentation vorgestellt.

Vorgängig zur zweiten Sitzung vom 10. August 2026 wurden 54 Fragen (51 aus den Fraktionen und 3 offene Fragen aus der ersten Sitzung) vom Finanzreferenten schriftlich beantwortet. Zu den Antworten wurden an der zweiten Sitzung Vertiefungs- und Rückfragen gestellt und von Stadtrat Daniel Preisig, Patrick Altenburger (Geschäftsführer vbsh) sowie Marcel Seelhofer (Leiter Betrieb vbsh) beantwortet. Die SPK trat daraufhin mit 9 : 0 Stimmen auf die Vorlage ein. Zum Schluss der zweiten Sitzung wurden Konsultativabstimmungen durchgeführt, um mit der Kommission des Einwohnerrats von Neuhausen am Rheinfall einen Abgleich durchführen zu können.

Ein Kommissionsmitglied wurde zur Klärung von Vertiefungsfragen von den Verkehrsbetrieben eingeladen. Die Kommission nahm Kenntnis vom Besprechungsprotokoll.

An ihrer dritten Sitzung vom 2. September 2026 beschloss die SPK veränderte Antragsziffern und verabschiedete die Vorlage in der Schlussabstimmung mit 6 Ja-Stimmen zu einer 1 Nein-Stimme bei 2 Enthaltungen.

## 2. Diskussionsthemen und Anträge

Die mit der Vorlage angestrebten Verbesserungen wurde in der Eintretensdebatte von der SVP/EDU-Fraktion, der SP/JUSO-Fraktion und der GLP/Grüne/EVP-Fraktion als wichtige und nötige Weiterentwicklung des ÖV-Angebotes begrüsst. Die FDP/Die Mitte-Fraktion war mit der Höhe der Mehrkosten nicht einverstanden. Die SP/JUSO-Fraktion erkundigte sich insbesondere nach der Anbindung des Kantonsspitals und dem Entstehungsprozess des neuen Angebotskonzeptes: Einzelne Fraktionsmitglieder legten Wert darauf, dass das Konzept «auf der grünen Wiese» entwickelt wird, um neue Möglichkeiten mitzudenken. An der letzten Kommissionssitzung stellte die SP/JUSO-Fraktion den Antrag Einsicht in die Beauftragung der Infras zu erhalten. Man einigte sich in der Kommission diesem Anliegen entgegenzukommen, indem den interessierten Mitgliedern nach der Kommissionssitzung Einsicht gewährt wurde. Weil diese Einsicht erst 20 Tage nach Abschluss der Kommissionsarbeit in Anspruch genommen wurde, wird in diesem Bericht nicht näher darauf eingegangen.

Die Verbesserungen für einzelne, bisher schlecht erschlossene Quartiere sowie die Wiederaufnahme der Haltestelle «Birch» anlässlich der Vernehmlassung wurden gelobt. Weiter wurde festgestellt, dass der vom Kantonsrat festgelegte Deckel von 4.5 Mio. Franken für die Mitfinanzierung von 22.5% der ungedeckten Kosten auch mit den Angebotsverbesserungen nicht erreicht wird.

In der Detailberatung und bei den Anträgen wurden verschiedene Fragen und Anträge gestellt, welche nachfolgend beschrieben werden.

### 2.1 Nachtbus bzw. Abnahme der letzten Züge von Zürich

Die SPK des Einwohnerrats von Neuhausen am Rheinfluss hat Konsultativabstimmungen gemacht zu möglichen Vorlagenanpassungen. Eine Mehrheit gefunden hat die Forderung, eine Mehrabgeltung zur Ausweitung des Fahrplans am Betriebsschluss (ca. 200'000 Franken, verteilt auf die einzelnen Kostenträger) in die Vorlage aufzunehmen, vorausgesetzt, die städtische SPK stimmt dem Anliegen auch zu.

Der Stadtrat von Schaffhausen und der Gemeinderat von Neuhausen am Rheinfluss vertraten bisher die Auffassung, dass eine mögliche Optimierung der Nachtbusse nicht Teil des Angebotskonzeptes 2030 sein soll, um die Vorlage nicht zu überladen. Der Stadtrat schlug daraufhin in Absprache mit dem Gemeinderat von Neuhausen am Rheinfluss vor, das Nachtbuskonzept in einem separaten Prozess zu überprüfen und schlug vor, folgende neue Antragsziffer einzufügen:

*Der Stadtrat wird eingeladen, dem Grossen Stadtrat bis zum Budget 2029 einen Kurzbericht zur möglichen Optimierung des Nachtbusystems im Ortsverkehr zu unterbreiten. Der Bericht hat insbesondere eine Aussage zur Anschlusssicherung der letzten Züge nach Mitternacht von Sonntag bis Donnerstag zu enthalten und soll die finanzielle Situation der Bestellergemeinden berücksichtigen. Diese Beschlussziffer steht unter dem Vorbehalt eines gleichlautenden Beschlusses des Einwohnerrates der Gemeinde Neuhausen am Rheinfluss.*

Der Gegenantrag wurde wie folgt begründet:

- Kein Überladen und damit Gefährden der Angebotskonzept-Vorlage
- Möglichkeit zur gesamtheitlichen Optimierung der Nachtbusse (Linienführung etc., evtl. Kurzstudie Infras inkl. «Grüne-Wiese-Ansatz» für Nachtbus).
- Berücksichtigung der aktuellen, sehr angespannten und unsicheren finanziellen Lage und des Klumpenrisikos bei den Unternehmenssteuern.

Die Kommission folgte der Argumentation des Stadtrats und stimmte dem Antrag mit 9 : 0 Stimmen einstimmig zu.

## 2.2 Berücksichtigung von Tempo 30 als Grundlage

Von der FDP/Die Mitte-Fraktion wurde der Antrag gestellt, die Betriebskostenplanung ohne Tempo 30 zu machen und die zu bewilligende Mehrabgeltung entsprechend zu reduzieren. Der Antrag wurde damit begründet, es gäbe keine Rechtsgrundlage für ein flächendeckendes Tempo 30.

Der Stadtrat hielt fest, dass es bei dieser Vorlage nicht um Tempo 30 gehe. Bei den ausgewiesenen Bruttomehrkosten sowie den Mehrabgeltungen wurden realistische Szenarien zu Grunde gelegt. Bei den infolge Fahrzeitverlängerungen (wegen Tempo 30, aber auch wegen der allgemeinen Verkehrszunahme und anderen Effekten wie Baustellen) notwendigen Zusatzkosten handle es sich ohnehin um gebundene Ausgaben.

Der Antrag wurde mit 7 : 2 Stimmen abgelehnt.

## 2.3 Einsparungen am Betriebskonzept

Die FDP/Die-Mitte-Fraktion stellte den Antrag, den wiederkehrenden Kredit für die Abgeltungserhöhung von 2.1 Mio. Franken um 0.2 Mio. Franken auf 1.9 Mio. Franken zu reduzieren. Erreicht werden könne die Reduktion durch das Einstellen der Linie 9 abends und die gleichzeitige Verlängerung der Linie 1 (vgl. Vernehmlassungsvorlage).

Der vorangemeldete Antrag wurde von den vbsh mit Beizug des externen Verkehrsberaters nochmals vertieft geprüft. Dabei zeigte sich, dass im Abendtakt die Linie 1 über die Haltestellen Ebnat und Kinopolis bis zur Haltestelle Falkeneck (mit Anschluss an die Linie 5) geführt werden kann. Die Haltestelle Kronenhalde sowie das Herblingertal würden in dieser Variante aber nicht bedient.

Der Stadtrat argumentierte, dass dieses Konzept allenfalls unter Berücksichtigung der Finanzlage und der Entwicklung auf dem Ebnat als Zwischenetappe eingeführt werden könne. Im Endzustand mit mehr Fahrgästen im Bereich Ebnat West (Haltestelle Kronenhalde) sowie im Herblingertal soll aber am Zielbild festgehalten werden.

Die Gegner des Antrages argumentierten weiter damit, dass für die Benutzer der Haltestelle Kronenhalde keine Verschlechterung im Vergleich zu heute geschaffen werden solle.

Der Antrag wurde mit 5 : 2 Stimmen, bei 2 Enthaltungen, abgelehnt.

## 2.4 Ausweitung des Viertelstundentaktes bis Betriebsschluss

Die GLP/Grüne/EVP-Fraktion stellte den Antrag, den wiederkehrenden Kredit für die Abgeltungserhöhung von 2.1 Mio. Franken um 0.4 Mio. Franken auf 2.5 Mio. Franken zu erhöhen, und zwar um den Viertelstundenstundentakt in den Randzeiten bis zu Betriebschluss bzw. am Morgen von Betriebsaufnahme an zu gewährleisten (anstelle des Halbstundentaktes).

Der Stadtrat und die Gegner des Antrages argumentieren damit, dass sich die Mehrkosten angesichts der tiefen Fahrgastzahlen in den Randstunden kaum rechtfertigen lassen und die Vorlage mit einem solchen Antrag überladen und damit gefährdet würde.

Der Antrag wurde mit 6 : 3 Stimmen abgelehnt.

## 2.5 Einsparungen bei der Haltestelleninfrastruktur

Die FDP/Die Mitte-Fraktion stellte den Antrag, den Rahmenkredit für die Infrastrukturmassnahmen von 4.4 Mio. Franken um 0.6 Mio. Franken auf 3.8 Mio. Franken zu kürzen, weil auf verschiedene Haltekanten und eine Busbucht verzichtet werden könne. Konkret wurde vorgeschlagen, die Säntisstrasse nur stadtauswärts zu befahren (Rückfahrt über Alpenstrasse) und auf die Busbuchten stadteinwärts an der Säntisstrasse zu verzichten. Zudem sei auch auf die Busbucht bei der Haltestelle Alpenblick zu verzichten und die bestehende Fahrbahnhaltstelle beizubehalten.

Der Stadtrat beantragte, den Rahmenkredit auf der ursprünglichen Höhe zu belassen. Wie in der Vorlage festgehalten wird im weiteren Projektverlauf geprüft, wo auf der Linie 1 (Ast Waldfriedhof) die Endhaltestelle genau zu liegen kommen soll und welche baulichen Massnahmen dazu nötig sein werden. Der Vorschlag, die Säntisstrasse nur in eine Richtung stadtauswärts zu befahren, wäre zum Nachteil der Fahrgäste in diesem Bereich und müsste zuerst geklärt werden.

Der Antrag wurde mit 5 : 2 Stimmen, bei 2 Enthaltungen, abgelehnt.

## 2.6 Reduktion des Darlehens an die vbsh für die Finanzierung von Investitionen

Die FDP/Die Mitte-Fraktion stellte den Antrag, das Darlehen an die vbsh zur Finanzierung der zusätzlich notwendigen Busse und Ladeinfrastruktur von 3.8 Mio. Franken um 0.4 Mio. Franken auf 3.4 Mio. Franken zu reduzieren. Begründet wurde der Antrag mit einer gemäss Antragsteller möglichen Optimierung der Fahrzeugflotte (teilweise Solo- statt Gelenkbusse).

Der Stadtrat hielt dagegen, dass im Zielbild die aufgezeigten Gefässgrössen zielführend seien. Gleichzeitig wurde festgehalten, dass die Fahrzeugbeschaffungen stetig an die Nachfrage angepasst würden.

Der Antrag wurde mit 5 : 2 Stimmen, bei 2 Enthaltungen, abgelehnt.

## 2.7 Berücksichtigung der aktuellen, unsicheren Finanzlage

Der Finanzreferent informierte die Kommission darüber, dass sich der Stadtrat Gedanken darüber gemacht hat, wie angesichts der neuen Ausgangslage bei den Unternehmenssteuern mit grossen Vorlagen, welche sich in Vorbereitung und/oder der politischen Diskussion befinden, weiter zu verfahren sei. Leider muss davon ausgegangen werden, dass ein grosser Teil des Steuersubstrates von steuerstarken, internationalen Unternehmen in den nächsten Jahren wegbrechen wird.

In Bezug auf das Angebotskonzept 2030 ist der Stadtrat zum Schluss gekommen, dass am Zielkonzept im Grundsatz festzuhalten ist. Weil die Umläufe im heutigen System nicht mehr funktionieren, ist der Handlungsbedarf in grossen Teilen zwingend. Zudem ist bei den Entwicklungsgebieten langfristig ein grosser Anstieg der Nachfrage zu erwarten. Spielraum besteht hingegen bei der zeitlichen Umsetzung. Dabei soll auf die Finanzlage Rücksicht genommen werden.

Der Stadtrat sieht entsprechend eine etappierte, auf die Finanzlage Rücksicht nehmende, Umsetzung. Dabei kann grob unterschieden werden in:

1. Konzeptbestandteile mit rascher Umsetzung, weil die Umläufe teilweise heute schon nicht mehr funktionieren und die Mehrkosten so oder so anfallen werden. Dazu gehören die Verlängerung der Linie 4 vom Birch durch das Mühlental, verbunden mit den Anpassungen der Linie 23 (Merishausen-Bargen; neu bis zum Regionalbuszentrum) und der Linie 10 (neu über Hochstrasse, Gemsgasse, Schweizersbild ins Merishausertal). Weiter kann der Y-Betrieb auf der Linie 6 ins Pantli kostenneutral mit dem Bezug der neuen Siedlung erfolgen.
2. Weitere Linienanpassungen können etappiert und abhängig von der Notwendigkeit (Umläufe; Nachfrage, besonders bei Entwicklungsschwerpunkten) und abgestimmt auf die baulichen Massnahmen eingeführt werden (vgl. auch Vorschläge in Kap. 2.3 und 2.5, welche der Stadtrat bei der Umsetzung berücksichtigen wird).
3. Bei der kostenintensiven, aber im Grundsatz sinnvollen Umstellung des Taktgefüges am Abend besteht weitgehende Flexibilität bei der zeitlichen Umsetzung. Eine mögliche Teilkompensation von Mehrkosten wäre möglich mit einer früheren (am Abend) bzw. späteren (am Morgen) Umstellung auf einen weniger dichten Takt (Halbstundentakt).

Der Stadtrat versteht das Angebotskonzept mit den Mehrabgeltungen von 2.1 Mio. Franken (verbunden mit dem Rahmenkredit für die baulichen Massnahmen sowie dem dafür nötigen Investitions-Darlehen an die vbsh) als Fernziel und Kostendach. Je nach finanzieller Lage und Entwicklungen der Quartiere/Areale soll es schrittweise und etappiert umgesetzt werden.

Über die Etappierung erhält das Parlament eine Mitsprachemöglichkeit über die im Budget eingestellten Abgeltungen (jeweils ohne Referendum).

Die Kommission nahm diese Information zur Kenntnis und es wurde festgehalten, dieses Verständnis auch im Kommissionsbericht und dem Abstimmungsmagazin transparent festzuhalten.

## 2.8 Berichterstattung über Etappierung und Optimierungen

Die GLP/Grüne/EVP-Fraktion stellte den Antrag, eine zusätzliche Antragsziffer aufzunehmen, mit welcher der Stadtrat verpflichtet wird, dem Grossen Stadtrat regelmässig Bericht zu erstatten über Optimierungen des ÖV-Angebotes.

In der Diskussion wurde der Antrag neu formuliert, und zwar in dem Sinne, dass der Stadtrat dem Grossen Stadtrat mindestens alle zwei Jahre Bericht erstattet über die Etappierung und Umsetzung des Angebotskonzeptes 2030 im Sinne der Zusicherungen in Kap. 2.7 sowie möglicher Zwischenschritte gem. den Vorschlägen in Kap. 2.3 und 2.5. Zudem wurde die Beauftragung terminiert bis 2034.

Der Antrag wurde mit 9 : 0 Stimmen einstimmig angenommen.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellt die Spezialkommission folgende Anträge:

### Anträge

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrats vom 5. Mai 2026 betreffend «Mehr Bus für Schaffhausen (Angebotskonzept vbsh 2030)» **und vom Bericht und Antrag der Spezialkommission vom 30. September 2026.**
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 Angebotskonzepts benötigten Fahrzeuge und der dazugehörenden Ladeinfrastruktur.
5. **Der Stadtrat wird eingeladen, dem Grossen Stadtrat bis zum Budget 2029 einen Kurzbericht zur möglichen Optimierung des Nachtbussystems im Ortsverkehr zu unterbreiten. Der Bericht hat insbesondere eine Aussage zur Anschlusssicherung der letzten Züge nach Mitternacht von Sonntag bis Donnerstag zu enthalten und soll die finanzielle Situation der Bestellergemeinden berücksichtigen. Diese Beschlussziffer steht unter dem Vorbehalt eines gleichlautenden Beschlusses des Einwohnerrates der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall.**
- 5 6. Ziffer 2 und 3 dieses Beschlusses werden gem. Art. 10 lit. d und e der Stadtverfassung gemeinsam dem obligatorischen Referendum unterstellt.
- 6 7. Das am 12. November 2024 vom Grossen Stadtrat überwiesene Postulat von Felix Derksen «Bessere Busverbindungen VBSH abends» (Nr. 4/2024) wird abgeschrieben.
8. **Der Stadtrat legt dem Grossen Stadtrat mindestens alle zwei Jahre bis 2034 im Rahmen der Botschaft zum Budget oder zur Jahresrechnung einen Bericht zur Etappierung und Optimierung des Angebots im Ortsverkehr im Zusammenhang mit dem Angebotskonzept 2030 vor.**

Für die Spezialkommission  
des Grossen Stadtrats:



Hermann Schlatter (SVP), Präsident

**Kommissionsmitglieder:**

Jeanette Grüninger (SP), Vizepräsidentin  
Mariano Fioretti (SVP)  
Julian Marti (JUSO)  
Livia Munz (SP)  
Till Hardmeier (FDP)  
Christian Stamm (FDP)  
Gaétan Surber (Grüne)  
Annalisa Job (GLP).

**Stellvertretungen:**

Peter Rüegg (SP)

Schaffhausen, 30. September 2026