

STADTRAT

Stadthaus
Postfach 1000
CH-8201 Schaffhausen
T + 41 52 632 51 11
F + 41 52 632 52 53
www.stadt-schaffhausen.ch

Stadtrat

An den
Grossen Stadtrat
8200 Schaffhausen

Vorlage des Stadtrates vom 4. April 2017

Mehr ÖV für Herblingen (Erweiterung VBSH-Liniennetz in Herblingen)

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen eine Vorlage zur Erweiterung des Liniennetzes der Verkehrsbetriebe Schaffhausen. Herblingen und das Herblingertal sollen durch den öffentlichen Verkehr neu resp. besser erschlossen werden.



1. Zusammenfassung

Das Liniennetz der VBSH in Herblingen soll erweitert werden. Die Stadt reagiert damit auf die dynamische Entwicklung des Wohnquartiers Trenschen und des Herblingertals.

Die Linie 5 wird bis zum Gründliacker an der Thayngerstrasse verlängert. Die neue Linie 9 verbindet den Ebnat mit dem Stadion, der S-Bahn-Station und dem Einkaufszentrum Herblingen.

Eine Volksabstimmung ist für November 2017 vorgesehen.

1.1 Ausgangslage: Bedarf ist ausgewiesen

Herblingen wächst seit Jahren kontinuierlich. Das Wachstumsquartier Trenschen an der Thayngerstrasse ist heute nur ungenügend an das VBSH-Netz angeschlossen. Weiter wurde die Bahn-Station 2015 zu einer vollwertigen S-Bahn-Station ausgebaut und das neue Fussballstadion wurde kürzlich feierlich eröffnet. Verschiedene Firmen wie Camion Transport AG, Planzer Logistik, Hutter Dynamics, Lipo, UBS Solution Center, Lidl und Obi Baumarkt haben das Herblingertal als Standort gewählt. Der Kanton plant an der Solenbergstrasse ein kantonales Polizei- und Sicherheitszentrum.

Die letzte grosse Linienenerweiterung der VBSH liegt schon 25 Jahre zurück. 1992 wurden die Buslinien via Bahnhof mit einem Gegenast verknüpft. Seither wurden kleinere Optimierungen vorgenommen, zuletzt im Merishausertal mit Endhaltestelle vor dem neuen Produktionsgebäude der IWC.

1.2 Neues Linienkonzept: Verlängerte Linie 5, neue Linie 9

Die Stadt reagiert auf die dynamische Entwicklung im Herblingertal und plant den Ausbau des Netzes der Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH) in Herblingen:

- Die Linie 5 in Richtung Herblingen wird bis zur neuen Endhaltestelle Gründliacker verlängert, wo ein Buswendeplatz vorgesehen ist. Zwei neue Unterwegshaltestellen «Unterdorf» und «Bergaldenweg» sind geplant. Die Haltestelle «Hirschen» wird aufgehoben. Mit der Verlängerung der Linie 5 wird das Quartier Trenschen optimal an das VBSH-Netz angebunden.
- Die neue Linie 9 verbindet den Ebnat mit Herblingen und bindet dabei das Industriegebiet, den Bahnhof Herblingen und das neue Stadion an. Mit der Linie 9 wird der Entwicklungsschwerpunkt Herblingertal bedarfsgerecht mit dem ÖV erschlossen. Die Einkaufszentren in Herblingen können neu ohne Umwegfahrt vom Niklausen-Quartier aus erreicht werden. Das Angebot des Kinobusses bleibt unverändert.
- Die Linie 6 verkehrt neu nur noch bis Falkeneck. Von dort kann man direkt auf die Linien 5 und 24 umsteigen. Mit der so verkürzten Linie 6 kann ab Dachsenbüel zu einem späteren Zeitpunkt im Y-Betrieb auch ins Neubaugebiet Pantli gefahren werden.

Die Linie 5 wird unverändert während der Hauptverkehrszeiten mit einem Zehnminutentakt bedient, am Abend und am Wochenende mit einem 20-Minutentakt.

Auf Linie 6 kann künftig ein gleichmässigerer und damit kundenfreundlicherer Takt angeboten werden: Während der Hauptverkehrszeiten wird werktags der Zehnminutentakt angeboten; in den Nebenverkehrszeiten ein 15 Minutentakt. Im Abendverkehr und an Sonntagen verkehrt die Linie 6 alle 20 Minuten.

Die Linie 9 wird vorerst nur an Werktagen zu den Büro- und Ladenöffnungszeiten verkehren. Am Wochenende und abends verkehrt die Linie 9 verkürzt bis Kinopolis – analog dem heutigen Angebot des Kinobusses.

1.3 Notwendige Infrastrukturmassnahmen und Umzonung

Im Rahmen der Umsetzung sind unter anderem verschiedene Infrastrukturbauten wie Haltestellen, Bushäuschen, ein Buswendeplatz und Haltekanten notwendig.

Um das Anfahren der Haltestelle Herblingen Post stadteinwärts gewährleisten zu können, wird aufgrund der Kurvengeometrie die Öffnung der Strasse «Im Brüel» für den Bus in einer Richtung benötigt.

Für die Erstellung des Buswendeplatzes «Gründliacker» ist eine Umzonung notwendig. Die dazu notwendige Zonenplanrevision wird im Rahmen dieser Vorlage beantragt.

1.4 Investitions- und Betriebskosten

Das neue Konzept verursacht einmalige bauliche Investitionskosten von rund 1.2 Mio. Franken. Für diese wird im Rahmen des Agglomerationsprogrammes I eine Mitfinanzierung von Bund und Kanton beantragt.

Für Investitionen bei den VBSH (zwei zusätzliche Busse, Haltestelleninfrastruktur) ist ein Kredit über 795'000 Franken notwendig.

Für den Betrieb fallen jährliche Brutto-Mehrkosten von 985'000 Franken an, wovon 570'000 Franken in Form von Abgeltungen von der Stadt Schaffhausen getragen werden.

1.5 Weiteres Vorgehen: Einführung mit Fahrplanwechsel 2018 oder 2019

Da die wiederkehrenden Kosten sowie die einmaligen Investitionskosten über den Schwellenwerten für das obligatorische Referendum liegen, wird eine Volksabstimmung notwendig. Die Volksabstimmung ist für November 2017 vorgesehen.

Die Einführung des neuen Konzeptes erfolgt – je nach Projektfortschritt – auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2018 oder 2019.

1.6 Würdigung: Ein Gewinn für Herblingen und die ganze Stadt

Der Stadtrat und die Verwaltungskommission sind in Übereinstimmung mit dem Quartierverein Herblingen überzeugt, dass der Ausbau des Liniennetzes der VBSH einem klaren Bedürfnis entspricht, und empfehlen, der Vorlage zuzustimmen.

Inhalt

1. Zusammenfassung	2
1.1 Ausgangslage: Bedarf ist ausgewiesen	2
1.2 Neues Linienkonzept: Verlängerte Linie 5, neue Linie 9	2
1.3 Notwendige Infrastrukturmassnahmen und Umzonung	3
1.4 Investitions- und Betriebskosten	3
1.5 Weiteres Vorgehen: Einführung mit Fahrplanwechsel 2018 oder 2019	3
1.6 Würdigung: Ein Gewinn für Herblingen und die ganze Stadt	3
2. Ausgangslage	5
2.1 Situation in Herblingen	5
2.1.1 Bevölkerungsentwicklung in Herblingen	5
2.1.2 Bahn-Station Herblingen	5
2.1.3 Entwicklung im Industriegebiet Herblingen	6
2.1.4 Anbindung Neubauquartier Pantli	6
2.1.5 Erschliessung Einkaufszentren Herblingen	6
2.1.6 Querverbindungen zwischen den Quartieren	7
2.2 Erschliessungsqualität	7
2.3 Letztmalige Linienenerweiterung vor 25 Jahren	8
3. Zielkonzept	8
3.1 Linienführung	8
3.1.1 Verlängerung der Linie 5:	8
3.1.2 Anpassung Linie 6:	9
3.1.3 Neue Buslinie 9:	9
3.2 Haltestellen, Wendeplatz und Busschleuse	10
3.3 Fahrplan	11
3.3.1 Fahrplanangebot Linie 5	11
3.3.2 Fahrplanangebot Linie 6	12
3.3.3 Fahrplanangebot Linie 9	12
3.3.4 Fahrzeugbilanz	13
4. Bauliche Massnahmen	14
4.1 Buswendeplatz Gründliacker	14
4.2 Zusätzliche Haltestellen, Buswartehallen	15
4.3 Busschleuse «Im Brüel»	16
4.4 Einlenker Neutalstrasse, verkehrliche Massnahmen	16
5. Umzonung Parzelle für Buswendeplatz	17
6. Finanzielle Aspekte	19
6.1 Betriebs-Kosten der VBSH und Abgeltungen	19
6.2 Investitionskosten der VBSH	20
6.3 Investitionen der Einwohnergemeinde Schaffhausen für Infrastruktur	20
6.4 Landerwerb für Infrastrukturbauten	21
6.5 Mitfinanzierung im Rahmen des Agglomerationsprogrammes	21
7. Projektplanung	22
8. Verfahren und Zuständigkeiten	23
8.1 Vorbesprechung in Verwaltungskommission	23
8.2 Vorbesprechung mit Quartierverein Herblingen	23
8.3 Zuständigkeit Bewilligung Kredite	23
8.3.1 Für wiederkehrende Ausgaben	23
8.3.2 Für einmalige Ausgaben	24
8.3.3 Gültigkeit der Kreditbewilligung auch bei Rechtsformänderung	24
8.4 Zuständigkeit für die Umzonung Buswendeplatz	24
9. Würdigung	25
Anträge	26

2. Ausgangslage

2.1 Situation in Herblingen

2.1.1 Bevölkerungsentwicklung in Herblingen

Das Quartier Herblingen wächst seit Jahren kontinuierlich. Zum Zeitpunkt der Eingemeindung per 1964 zählte Herblingen knapp 2'000 Einwohner. Heute sind es bereits über 5'000 und mittelfristig sollen dank des neu entstehenden Wohnraums weitere Bewohnerinnen und Bewohner dazukommen. Die meisten dieser Neubauprojekte befinden sich in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Linie 5 und benötigen keine speziellen Massnahmen bezüglich Linienführung.

Abbildung 1: Herblingen im Jahr 1980 (links) und 2015 (rechts)



Hingegen besteht seit Jahren der Wunsch, das periphere Quartier «Trenschchen» mit einer städtischen Buslinie zu erschliessen. Seit der Überbauung Schlossweiher entlang der Thayngerstrasse zeigt sich dieser Bedarf noch akzentuierter. Wo bis vor kurzem grüne Wiesen dominierten, entstanden zum bestehenden Quartier 82 Wohnungen. Die nächste Stadtbushaltestelle «Herblingen Hirschen» befindet sich jedoch 700 Meter entfernt in Herblingen, dies im Gegensatz zu den im Stadtverkehr üblichen 300 Meter Distanz.

2.1.2 Bahn-Station Herblingen

Der Bereich Herblingen Bahnhof ist ein Entwicklungsschwerpunkt. In den letzten Jahren haben sich dort zahlreiche Firmen niedergelassen, weitere werden folgen. In unmittelbarer Nähe befindet sich das neue Stadion. Während der Betrieb im Bereich der Mantelnutzung, namentlich mit einer nationalen Möbelkette, im November 2016 aufgenommen wurde, erfolgte die eigentliche Inbetriebnahme des Stadions im Februar 2017.

Die Bahn-Station wurde auf Dezember 2015 durch den Kanton zu einer vollwertigen S-Bahn-Haltestelle ausgebaut. Derzeit halten in Herblingen während der Hauptverkehrszeiten drei Züge pro Richtung und Stunde. Das Angebot auf der Schiene soll jedoch langfristig zu einem attraktiven 15-Minuten-Takt ausgebaut werden.

Eine verbesserte Anbindung des Industriegebietes an die Bahn-Station Herblingen macht auch aus Sicht Fahrgastlenkung Sinn, um den Knoten Schaffhausen zu entlasten.

2.1.3 Entwicklung im Industriegebiet Herblingen

Das Herblingertal wurde im kantonalen Richtplan als Entwicklungsschwerpunkt definiert. Die Ansiedlung von neuen Dienstleistungsfirmen ist bereits erfolgt (Camion Transport AG, Planzer Logistik AG, Hutter Dynamics, LIPO Park), kurz vor der Realisation (Solution Center UBS) oder geplant (Lidl Schweiz, OBI Baumarkt, kantonales Polizei- und Sicherheitszentrum).

Im Herblingertal werden vermehrt Arbeitsplätze im dritten Sektor angeboten. Diese Verlagerung führt dazu, dass zusätzlich zu den neuen Arbeitsplätzen auch mehr Publikum angezogen wird. Standorte ab 2'500 m² Verkaufsfläche oder 1'500 Personenwagenfahrten gelten gemäss kantonalem Richtplan als Verkehrsintensive Einrichtungen (VE). Aufgrund der grossen Personenbewegungen sind diese relevante Verkehrserzeuger. Neue VE sollen nur dort entwickelt werden, wo bereits ein ausreichendes ÖV-Angebot vorhanden ist.

Das im Dezember 2000 unter der Auflage einer ausreichenden ÖV-Erschliessung eröffnete Multiplexkino Kinopolis ist seit Anbeginn mit dem Kinobus erschlossen. Dieser befährt am Abend und am Wochenende nur ein Teilstück der Linie 6 ab Ebnat. Beliebt sich das Angebot anfangs auf 9 zusätzliche Kurspaare (sowie nach Bedarf bei Filmverlängerung vier weitere Kurse) unter der Woche und je 18 Kurspaare an Samstagen und Sonntagen, werden heute 13 (Montag bis Freitag) respektive 30 Kurspaare am Samstag und deren 20 am Sonntag angeboten. Zusätzlich verkehrt in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag auch die Nachtbuslinie N3 drei Mal via Kinopolis.

2.1.4 Anbindung Neubauquartier Pantli

Bis 2006 wurde das Gebiet Pantli durch die Haltestellen «Pantli» und «Buechbrunnen» der RVSH-Linie nach Barga stündlich bedient. Seither verkehrt die VBSH-Linie 6 via Gemsgasse zur damals neu geschaffenen Haltestelle «Dachsenbüel», welche das Neubauquartier «Im Brand» erschliesst. Eine Erschliessung des Gebietes Pantli durch eine geänderte Linienführung der heutigen Buslinie 24 nach Stetten-Lohn wurde diskutiert aber wieder verworfen. Auch sollte ein städtisches Quartier nicht ausschliesslich mit dem Regionalbus erschlossen werden.

In der INFRAS-Studie von 2007 zum Thema «Netzvision 2020» taucht die Erschliessung des Pantli erstmals auf. Im Juni 2014 wird aufgrund eines Stadtratsauftrags an das Baureferat die Aufspaltung der Linie 6 mit einem Ypsilon als sinnvollste Lösung ermittelt. Die Erschliessung durch einen Kleinbus wurde verworfen. Die Ypsilon-Variante hat zur Folge, dass die Linie 6 im Falkeneck endet, da die beiden Linienäste ab Dachsenbüel gleich lang sein müssen. Für das Reststück bis Ebnat, welches damit nicht mehr bedient wird, drängt sich somit eine Ersatzlösung auf.

2.1.5 Erschliessung Einkaufszentren Herblingen

Die Haltestelle «Einkaufszentren» der Linie 5 befindet sich an der Stüdliackerstrasse in zentraler Lage und erschliesst dadurch den gesamten Gebäudekomplex des Einkaufszentrums. Sie wird im Gegenuhrzeigersinn in einem Rundkurs angefahren, d.h. Fahrgäste in Richtung Stadt fahren zuerst mit einer Zusatzschleife zur Endhaltstelle Hirschen und ab

dort zurück zur Stadt. Die Haltestelle weist mit rund 200'000 Fahrgästen pro Jahr nach dem Bahnhof Schaffhausen die zweitstärkste Frequenz aller Haltestellen im Stadtnetz auf und generiert einen grossen Teil der Fahrgäste auf der Linie 5. Eine Verlegung der Bushaltestelle auf die Südseite des Einkaufszentrums mit einer möglichen Verkehrsführung über den Parkplatz, um den Bus mehr ins Zentrum zu rücken, wurde aufgrund des zu erwartenden Zeitverlustes verworfen.

2.1.6 Querverbindungen zwischen den Quartieren

Das Schaffhauser Stadtbusnetz ist mit sogenannten Durchmesserlinien aufgebaut. Dies bedeutet, dass Reisende von Quartier zu Quartier via Bahnhof reisen und dort auf eine andere Buslinie umsteigen müssen. Querverbindungen gibt es wenige und wenn, muss an peripheren Knoten umgestiegen werden. Reisende vom Quartier Niklausen können neben der Verbindung via Bahnhof zusätzlich via Ebnat und Falkeneck nach Herblingen gelangen – mit drei Buslinien und zweimaligem Umsteigen. Die Schaffung einer direkten Buslinie vom Ebnat ins Quartier Herblingen würde den Reiseweg vereinfachen und den Quartierbewohnern Alternativen für Arbeit, Freizeit und Einkauf ermöglichen.

2.2 Erschliessungsqualität

Die ÖV-Güteklassen sind ein wichtiger Indikator für die Beurteilung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Sie werden in einem automatisierten Prozess aus den Daten des elektronischen Fahrplans der Schweizerischen Transportunternehmungen (HAFAS) berechnet.

Abbildung 2: ÖV-Erschliessungsklassen im Gebiet Herblingen Trenschen



Die Berechnung der ÖV-Güteklassen erfolgt nach einem rein geometrischen Verfahren, wonach ein Gebiet rund um eine ÖV-Haltestelle aufgrund der Entfernung «eingekreist» wird. Der Häufigkeit des Fahrplanintervalls schliesslich bestimmt die Güte, wobei sich Erschliessungskreise überlagern oder verstärken können, sofern mehrere Linien dasselbe Gebiet erschliessen.

Besondere Umstände, wie z.B. schwierige Topografie oder grössere Höhendifferenzen werden nicht berücksichtigt; es wird immer die Luftlinie gemessen. Somit erklärt sich auch, dass ein Teil des Gründliackers in der dunkelgrünen ÖV-Gütekategorie C erscheint, obwohl es zur massgebenden Haltestelle «Krummacker» keine brauchbare Wegerschliessung gibt.

Der Raum um die Haltestelle «Herblingen Post» fällt aufgrund des Rundkurses der Linie 5 und der Bedienung durch die Linie 24 in die Güteklasse A (violett). Aus diesem Grund erscheint auch das Gebiet Trenschen noch in der Güteklasse D (hellgrün).

Geht man davon aus, dass die Erschliessung von «Herblingen Post» im Grundsatz derselben wie «Krummacker» entspricht, so würde das Gebiet Trenschen aufgrund der Entfernung zur Haltestelle keiner Güteklasse mehr entsprechen. Gründliacker liegt noch im Einzugsgebiet der Haltestelle Otteregass, welche durch die Linie 24 bedient wird (Güteklasse D). Für städtische Verhältnisse ist das Angebot jedoch ungenügend, da mehrheitlich nur ein Studenttakt angeboten wird.

2.3 Letztmalige Linienerweiterung vor 25 Jahren

Die letzte grosse Änderung des Liniennetzes wurde 1992 realisiert. Die Buslinien wurden via Bahnhof Schaffhausen mit einem entsprechenden Gegenast neu verknüpft und so Durchmesserlinien geschaffen. Das Angebot wurde auf den Linien 1, 3, 4 und 5 zu einem Zehnminutentakt während der Hauptverkehrszeiten ausgebaut – auf den Linien 1 und 4 sogar zeitweise zum Fünfminutentakt. Die Linie 7, der Rosenbergbus, wurde als Linie 6 mit der Linie zum Kantonsspital verknüpft und via Geissberg geführt. Neu eröffnet wurde zudem die Buslinie 8 (Im Freien – Mühlental) und am Wochenende ergänzen seither Nachtbusse, welche Sammelkurse befahren, das Fahrplanangebot.

Seither wurden kleinere Optimierungen vorgenommen und zusätzliche Haltestellen erstellt. Das Liniennetz erfuhr aber grundsätzlich keine Änderungen.

3. **Zielkonzept**

Basierend auf der Wohnraumentwicklung, der nicht mehr befriedigenden Erschliessungsqualität durch den öffentlichen Verkehr und ausgehend vom Entwicklungsschwerpunkt im Herblingertal wurde folgendes Zielkonzept entwickelt.

3.1 Linienführung

Die bestehenden Linien 5 und 6 werden angepasst und eine zusätzliche Buslinie 9 neu ins Angebot aufgenommen:

3.1.1 Verlängerung der Linie 5

Die Linie 5 verkehrt wie bisher ab Herblingen Post zum Einkaufszentrum und weiter via Neutalstrasse in die Thayngerstrasse. Dort wird die Buslinie bis ins Neubaugebiet Schlossweiher geführt und gewendet. Die Rückfahrt erfolgt auf derselben Strecke wie der Hinweg mit Ausnahme

der Busschleuse «Im Brüel» zur Ermöglichung der Einfahrt in die Haltestelle Herblingen, Post.

3.1.2 Anpassung Linie 6

Die Linie 6 endet neu im Falkeneck. Damit entfällt die Querverbindung vom Falkeneck zum Kinopolis via Majorenacker, wo die Linie 6 jedoch die geringste Belegung auf der gesamten Fahrstrecke aufweist. Die Kürzung des Umlaufs bis Falkeneck ermöglicht es, mit derselben Fahrzeit in einem Ypsilon-Betrieb auch ins Pantli fahren zu können statt ins Falkeneck. Zudem ermöglicht die Linienverkürzung analog dem derzeitigen Samstagfahrplan einen 15-Minutentakt einzuführen, falls dies gewünscht wird.

Das Pantli wird erst nach Fertigstellung der geplanten Überbauung durch die Linie 6 bedient. Bis zu diesem Zeitpunkt verkehren alle Busse bis Falkeneck.

3.1.3 Neue Buslinie 9

Die wegfallende Erschliessung der Ebnatstrasse bis Kinopolis (bisher Linie 6) wird mit der neuen Linie 9 übernommen. Diese verkehrt ab Ebnat bis Kinopolis und weiter zum Bahnhof Herblingen. Von dort wird die Linie zum Einkaufszentrum geführt und via Neutalbrücke – Industriestrasse zurück zum Bahnhof Herblingen und zurück via Ebnatstrasse bis Ebnat.

Abbildung 3: Zukünftige Linienführung der Buslinien im Gebiet Herblingen



3.2 Haltestellen, Wendeplatz und Busschleuse

Für die unter Kapitel 3.1 beschriebenen Linienführungen werden folgende neue Haltestellen benötigt: «Unterdorf», «Berghaldenweg», «Gründliacker», «Ernst Homberger-Strasse» und «Forsthaus».

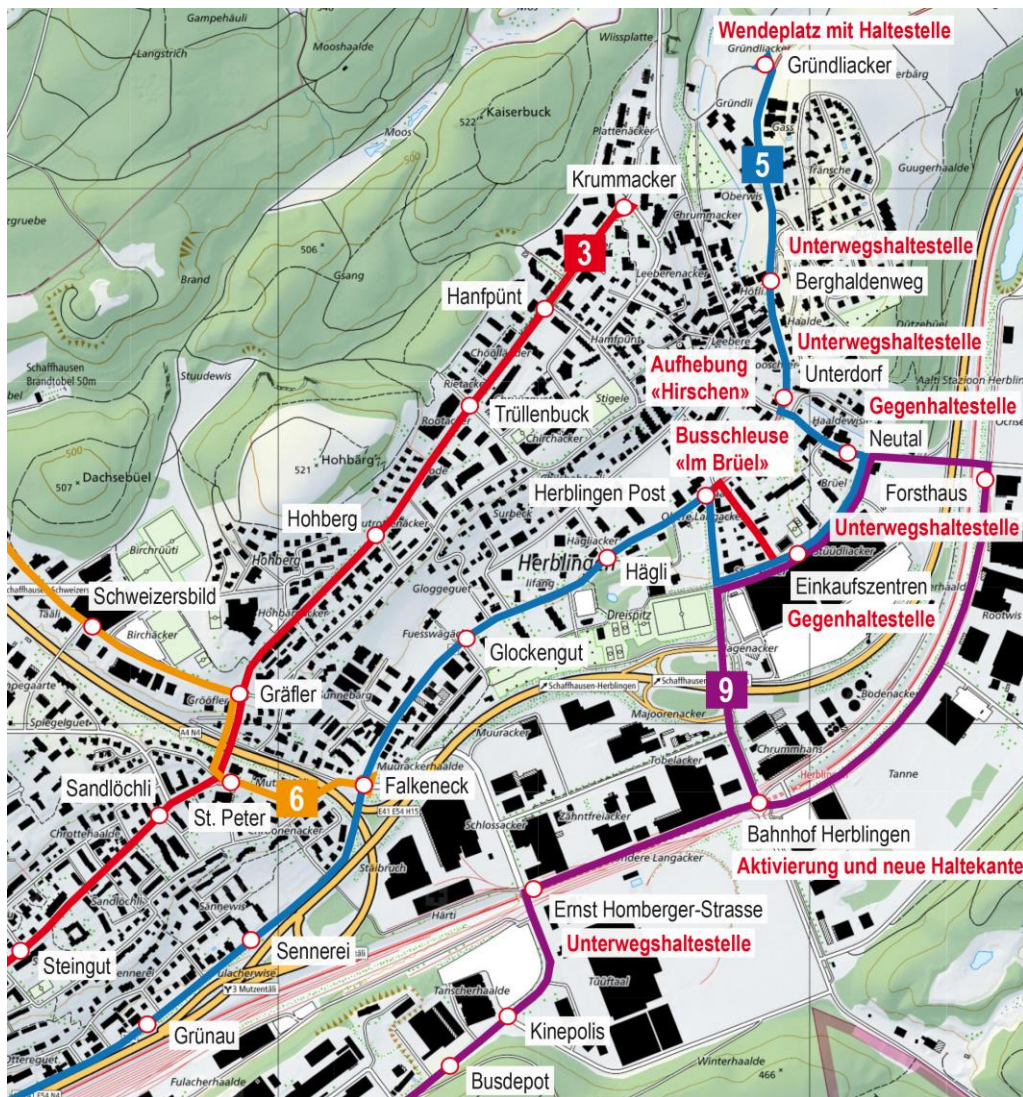
Die Haltestelle «Bahnhof Herblingen» soll aktiviert werden und muss in der Gennersbrunnerstrasse nach dem Kreisel mit einer Aussteigekante in Richtung Einkaufszentren ergänzt werden.

Die Haltestelle «Neutal» ist mit einer Gegenhaltestelle auszurüsten, da sie derzeit nur in einer Richtung angefahren wird. Die Haltestelle «Einkaufszentren» muss ebenfalls mit einer Gegenhaltestelle in der Stüdliackerstrasse ausgerüstet werden, welche auch Umsteigemöglichkeiten auf die zweite Buslinie ermöglicht.

Für die Weiterfahrt in Richtung «Herblingen Post» wird ab der Stüdliackerstrasse eine Busschleuse durch die derzeit für die Durchfahrt gesperrte Strasse «Im Brüel» benötigt. Würde die Haltestelle via Gennersbrunnerstrasse angefahren, so reicht die bestehende Kurve nicht aus, um den Bus parallel an die Haltekante fahren zu können. Der Bus würde mit dem Ende noch in der Strasse stehen und die Fahrgäste müssten auf der Strasse aussteigen. Kann der Bus die Haltestelle «Herblingen Post» bereits von der Schlosstrasse her bedienen, ist die Kante problemlos anzufahren. Aus diesem Grund muss die Strasse «Im Brüel» nur für den öffentlichen Verkehr geöffnet werden mit einer nur für Busse geltenden Ausfahrt in die Schlosstrasse.

Da die Routenführung der neuen Linie 5 nicht mehr via Unterdorf erfolgt, kann die Haltestelle «Herblingen Hirschen» aufgehoben werden.

Abbildung 4: Geplante Haltestellen und notwendige Arbeiten an der Infrastruktur



3.3 Fahrplan

3.3.1 Fahrplanangebot Linie 5

Die Linie 5 wird heute während der Hauptverkehrszeiten mit einem Zehnminutentakt, am Abend und am Wochenende mit einem 20-Minutentakt bedient. Dieses Angebot gilt analog auf den anderen frequenzstarken Linien 1, 3 und 4. Im Grundsatz soll dieses Angebot unverändert auch für die verlängerte Linie 5 gelten:

Tabelle 1: Taktzeiten auf der Linie 5 (heute und zukünftig)

	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Mo-Fr	10-Minutentakt														20-Minutentakt					
Sa	20-Min.		10-Minutentakt										20-Minutentakt							
So	20-Minutentakt																			

3.3.2 Fahrplanangebot Linie 6

Die Linie 6 ist heute geprägt von vielen Taktwechseln. Dies ergibt an den einzelnen Haltestellen für den Kunden nicht nachvollziehbare Takt-sprünge und einen Fahrplan, der nicht merkbar ist (siehe rote Markierungen in Abbildung 5).

Auf Dezember 2015 wurde der 15-Minutentakt am Samstag (Linie 6 verkehrt nur bis Falkeneck) eingeführt. Dieser hat sich insofern bewährt, als dass eine gut fahrbare Umlaufzeit resultiert und es dadurch einen einheitlichen Fahrplan ergibt (siehe grüne Markierung).

Abbildung 5: Fahrplantafel Linie 6 (heute)

h	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag	h
5	28 46 56	55		5
6	12 22 32 42 52	14 34 54	16 46	6
7	02 12 22 32 42 52	14 34 54	06 26 46	7
8	02 _a 11 31 51	14 34 51	06 26 41 54	8
9	11 31 51	04 21 34 51	14 34 54	9
10	11 31 51	04 21 34 51	14 34 54	10
11	11 31 41 51	04 21 34 51	14 34 54	11
12	01 11 21 31 41 51	04 21 34 51	14 34 54	12
13	01 11 21 31 41 51	04 21 34 51	14 34 54	13
14	01 11 31 51	04 21 34 51	14 34 54	14
15	11 32 52	04 21 34 51	14 34 54	15
16	02 12 22 32 42 52	04 21 34 51	14 34 54	16
17	02 12 22 32 42 52	04 21 34 51	14 34 54	17
18	02 _a 11 21 31 41 51	04 21 34 54	14 34 54	18
19	01 _a 11 _a 21 31 55 _a	14 34 54 _a	14 34 55 _a	19
20	15 _a 35 _a 55 _a	15 _a 35 _a 55 _a	15 _a 35 _a 55 _a	20
21	15 _a 35 _a 55 _a	15 _a 35 _a 55 _a	15 _a 35 _a 55 _a	21
22	15 _a 35 _a 55 _a	15 _a 35 _a 55 _a	15 _a 35 _a 55 _a	22
23	15 _a 35 _a	15 _a 35 _a	15 _a 35 _a	23
0				0

a bis Schaffhausen, Bahnhof b bis Neuhausen, Zentrum

Auch von den Kapazitäten her genügt der 15 Minutentakt für die Linie 6 über die Mittagsstunden. Am Morgen und frühen Abend während der Hauptverkehrszeiten wird an Werktagen wie bis anhin der Zehnminutentakt angeboten.

Tabelle 2: Taktzeiten auf der Linie 6 (zukünftig)

	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Mo-Fr	10-Min.			15-Minutentakt						10-Minutentakt			20-Minutentakt							
Sa	20-Min.			15-Minutentakt										20-Minutentakt						
So	20-Minutentakt																			

Die ebenfalls von der Linie 6 erschlossene Gemeinde Neuhausen am Rheinflall ist mit den künftigen Taktzeiten einverstanden, da sich die Erschließungsqualität nicht verändert und die Fahrplanstabilität erhöht wird. Der Kostenanteil der Gemeinde Neuhausen am Rheinflall an der Linie 6 bleibt grundsätzlich unverändert.

3.3.3 Fahrplanangebot Linie 9

Die Betriebszeiten der Linie 9 werden an die Bedürfnisse der Büroarbeitszeiten respektive Ladenöffnungszeiten angepasst. Ab 19 Uhr verkehrt die Linie 9 nur noch bis Kinopolis – analog dem heutigen Angebot

des Kinobusses. Am Wochenende wird die Linie 9 nur als Kinobus-Shuttle betrieben.

Tabelle 3: Taktzeiten auf der Linie 9 (zukünftig)

	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
Mo-Fr	10-Min.			20-Min.			10-Min.		20-Min.		10-Minutentakt							Ebnat - Kinopolis		
Sa								Ebnat - Kinopolis				Ebnat - Kinopolis						Ebnat - Kinopolis		
So								Kinopolis				Kinopolis						Kinopolis		

Bei ausgewiesenem Bedarf kann später beispielsweise das Angebot mit entsprechenden Mehrkosten auf Montag bis Samstag ausgeweitet werden (vergleiche Kapitel 6.1).

Bei den Heimspielen des FC Schaffhausen sonntags oder abends verkehren jeweils separat durch die Stadion Schaffhausen AG bestellte Shuttlebusse vom und zum Bahnhof Schaffhausen. Diese sind für den Transport der Heimfans gedacht und haben mit dem beschriebenen Regelangebot nichts zu tun.

3.3.4 Fahrzeugbilanz

Für den Betrieb der heutigen Linie 5 mit einer Umlaufzeit von 50 Minuten werden fünf Fahrzeuge, sogenannte Standardbusse (12 Meter Autobusse) benötigt. Da die Verlängerung der Linie bis zum Gründliacker zusätzliche Fahrzeit benötigt, wird die Umlaufzeit auf 60 Minuten erhöht. Dies bedeutet, dass neu sechs statt fünf Fahrzeuge eingesetzt werden müssen, um den Betrieb im Zehnminutentakt anbieten zu können.

Die neue Routenführung der Linie 6 erwirkt durch das vorzeitige Wenden im Falkeneck eine Reduktion der Umlaufzeit auf 75 Minuten. Um den Zehnminutentakt anbieten zu können, werden darum neu acht Fahrzeuge benötigt statt wie bis anhin neun.

Die Umlaufzeit der Linie 9 beträgt 20 Minuten. Daraus ergibt sich ein Fahrzeugbedarf von zwei Fahrzeugen, um den Zehnminutentakt während der Hauptverkehrszeiten gewährleisten zu können.

Insgesamt werden demnach zwei Fahrzeuge mehr als bislang benötigt, um die neue sowie die angepassten Buslinien mit dem vorgängig aufgezeigten Fahrplan bedienen zu können. Eine allfällige Ausweitung der Betriebszeiten hat keine Auswirkung auf den Fahrzeugbedarf.

Tabelle 4: Fahrzeugbilanz für das sich ändernde VBSH-Angebot

VBSH	Bus Typ	2017	2019	Δ	Bemerkungen
Linie 5	Standard 12 m	5	6	+ 1	Ausbau zur Gelenkbuslinie zu einem späteren Zeitpunkt
Linie 6	Standard 12 m	9	8	- 1	Linie 6 endet im Falkeneck statt im Ebnat
Linie 9	Standard 12 m	0	2	+ 2	Neue «Industrielinie 9» (Montag bis Freitag)
Bedarf				+ 2	Siehe Investitionskosten VBSH, Punkt 6.2

4. Bauliche Massnahmen

Im Folgenden werden alle nötigen baulichen Massnahmen beschrieben und deren Ausführung definiert.

4.1 Buswendeplatz «Gründliacker»

Um dem Wunsch der Bevölkerung nachzukommen, das periphere Gebiet «Trenschen» besser zu erschliessen, muss ein Buswendeplatz am Ende des Stadtgebietes im «Gründliacker» erstellt werden. Diese Buswendeschleife ist die wichtigste Grundlage für einen Ausbau der Linie 5 und die Gewährleistung sinnvoller Umlaufzeiten. Die Endhaltestelle «Gründliacker» wird gelenkbustauglich ausgebaut, damit eine Erweiterung der Buskapazität jederzeit vollzogen werden kann. Weiter wird die Endhaltestelle mit einer Wartehalle und einer Chauffeur-Toilette errichtet.

Die dafür benötigte Fläche von 823 m² liegt auf GB Nr. 20515 und ist Landwirtschaftszone. Eine Umzonung der Teilfläche der GB Nr. 20515 ist zwingende Voraussetzung für das Erstellen des Buswendeplatzes «Gründliacker». Das Verfahren zur Umzonung ist in Kapitel 5 beschrieben. Die Fläche ist bisher nicht im Eigentum der Stadt Schaffhausen. Der Kaufvertrag mit der Eigentümerin des Grundstückes GB Nr. 20515 wurde am 17. Februar 2017 unterschrieben, nachdem der Stadtrat am 10. Januar 2017 dem Kauf zugestimmt hat. Im Kaufvertrag wurden folgende Punkte für den grundbuchamtlichen Vollzug des Rechtsgeschäfts vorbehalten:

- Rechtsgültige Auszonung des Vertragsobjektes aus der Landwirtschaftszone und Zuweisung zur Strassenzone
- Rechtsgültige Erteilung einer Baubewilligung für einen Buswendeplatz durch die zuständige Behörde, einschliesslich Baufreigabe
- Zustimmung des Landwirtschaftsamtes des Kantons Schaffhausens, mit Ausnahmegewilligung vom Realteilungs- und Verstückelungsverbot, gemäss Art. 58 ff. des Bundesgesetzes über das bürgerliche Bodenrecht
- Vermessung des Objektes durch das Amt für Geoinformation des Kantons Schaffhausen: Eine allfällige Flächenabweichung gegenüber der heute berechneten Circa-Fläche wird toleriert und bewirkt keine Änderung des Kaufpreises, vorausgesetzt, die Vermessung beruht auf dem vorliegenden Plan.

9	Ernst Homberger-Strasse	Als Ersatz für die heutige Haltestelle Majorenacker (Linie 6) werden an der Einmündung Ebnatstrasse/Ernst Hombergerstrasse im Bereich der die Strasse querenden Industriegeleise entlang der Trottoirs zwei Strassenhaltestellen mit Bodenmarkierung erstellt.
	Bahnhof Herblingen	Die mit dem Ausbau der S-Bahn-Station Herblingen erstellte Bushaltestelle kann für Fahrten nach Ebnat benützt werden. In Fahrtrichtung Einkaufszentren wird entlang des Trottoirs eine Strassenhaltestelle mit Bodenmarkierung erstellt.
	Forsthaus	Zur Erschliessung des Industriequartiers Neutalstrasse/Industriestrasse/hintere Solenbergstrasse wird in Fahrtrichtung des Busses (Rundkurs) eine Strassenhaltestelle mit Bodenmarkierung erstellt. Im Bereich der Haltestelle ist eine Wartefläche (Trottoir) zu erstellen.

Sämtliche Haltestelle werden nach den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) ausgeführt. Das Gesetz verlangt, dass bis Ende 2023 die Bushaltestellen grundsätzlich den alters- und behinderungsbedingten Bedürfnissen entsprechen müssen.

Das heisst, dass sämtliche Anlegekanten entsprechend angehoben und die Tiefe der Warteflächen angepasst werden muss. Sind Strassensanierungen zu einem späteren Zeitpunkt geplant, werden diese Anpassungen im Rahmen der Sanierungsarbeiten vorgenommen.

4.3 Busschleuse «Im Brüel»

Um den Umlauf der Linie 5 auch stadteinwärts gewährleisten zu können, muss der Durchgangsweg «Im Brüel» in Fahrtrichtung Thayngerstrasse für den Linienbusverkehr geöffnet werden. So können die Anforderungen bezüglich Kurvengeometrie und Platzbedarf erfüllt werden, damit die Haltestelle «Herblingen Post» mit einem Standard- sowie Gelenkautobus angefahren werden kann. Die Anlegekante an der Thayngerstrasse wird aufgehoben. Der Durchgangsweg «Im Brüel» ist heute eine Sackgasse und nur für Anwohner befahrbar. Die Strasse «Im Brüel» bleibt eine Sackgasse und wird ausschliesslich für den Bus geöffnet. Die Ausfahrt liegt direkt neben dem Doppelknoten Thaynger-/Schlossstrasse und Herblingen-/Gennersbrunnerstrasse. Der Doppelknoten ist bereits heute relativ unübersichtlich. Um die Ausfahrt für den gesamten Verkehr aus der Strasse «Im Brüel» sicherer zu gestalten, ist eine Busbevorzugung mittels Lichtsignalanlage geplant.

4.4 Einlenker Neutalstrasse, verkehrliche Massnahmen

Die Einfahrt von der Thayngerstrasse in die Neutalstrasse muss verbreitert werden, um der Fahrgeometrie von schweren Fahrzeugen allgemein, der Linienbusse im Besonderen zu genügen.

Die entlang der Neutalstrasse angeordneten weissen Parkfelder werden aufgehoben.

5. Umzonung Parzelle für Buswendeplatz

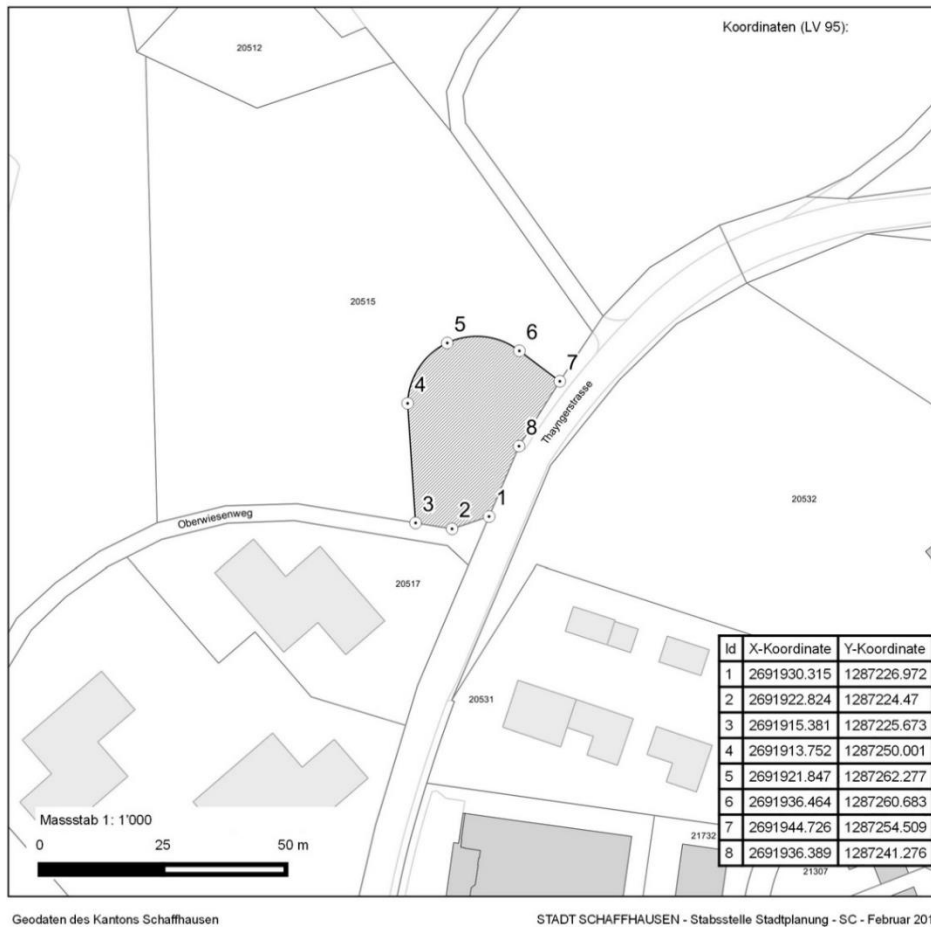
Für die Realisierung des Buswendeplatzes muss eine Fläche von ca. 823 m² von der *Landwirtschaftszone* (Nichtbaugebiet) in die Zone *Verkehrs- und übrige Flächen (Strassenzone)* (Baugebiet) überführt werden. Die Strassenzone umfasst Strassen, Wege und Plätze, die zur Erschliessung des Baugebietes dienen¹. Die Strassenzone zählt nicht zur Bauzone.

Durch den Buswendeplatz können sowohl die Neubaugebiete wie auch die bestehenden Quartierteile «Im Trenschen» künftig mit dem öffentlichen Verkehr optimal erschlossen werden. Die Erweiterung des Baugebietes um die Strassenzone hat keinen Einfluss auf die Einwohnerdichte im umliegenden Quartier und steht somit einer Siedlungsentwicklung nach innen nicht im Wege. Die gute Erschliessung der Wohnzone im Agglomerationskerngebiet liegt im öffentlichen Interesse.

Die Buswendeschleife kommt in der jetzigen Landwirtschaftszone zu liegen und tangiert die bestehenden Fruchtfolgeflächen der Stadt Schaffhausen. Für die beanspruchte Fruchtfolgefläche von ca. 823 m² auf dem Grundstück GB Nr. 20515 wird ein gleichwertiger lokaler Ersatz auf dem Grundstück GB Nr. 20532 vorgeschlagen.

¹ Kanton Schaffhausen, Datenmodell Nutzungsplanung V2.1 vom 5. Dezember 2012 und Art. 55 BauO

Abbildung 7: Situationsskizze GB Nr. 50515



Für die Zonenplanänderung gilt folgendes Verfahren:

1. Verabschiedung durch den Stadtrat zur Vorprüfung durch den Kanton
2. Vorprüfung durch den Kanton
3. Überarbeitung gemäss Vorprüfungsbericht des Kantons
4. Öffentliche Auflage (Einwendungsverfahren, gilt als öffentliches Mitwirkungsverfahren)
5. Behandlung allfälliger Einwendungen (Beschluss durch den Stadtrat)
6. Verabschiedung der Zonenplanänderung Nr. 16 zuhanden des Grossen Stadtrates (mit vorliegender Vorlage*)
7. Beratung und Beschlussfassung im Grossen Stadtrat (im Rahmen der vorliegenden Vorlage*)
8. Publikation des Beschlusses des Grossen Stadtrates (Rekursauflage)
9. Genehmigung durch den Regierungsrat

* Vorbehältlich der rechtzeitigen Durchführung der öffentlichen Auflage und Behandlung von möglichen Einwendungen

Die Vorprüfung durch den Kanton konnte Anfang März gestartet werden und wird ca. 6 Wochen dauern. Die schriftliche Stellungnahme durch den Kanton wird nach der Vorprüfung vorliegen.

Die Gutheissung unterliegt zudem dem Einwendungsverfahren (öffentliche Auflage). Parallel zur Vorprüfung durch den Kanton wird die öffentliche Auflage (30 Tage) gestartet. Ohne Einwendungen dauert diese ebenfalls ca. 6 Wochen.

Die Grundlagen für die Zonenplanänderung sind in folgenden Dokumenten festgehalten:

- a. Zu genehmigende und rechtsverbindliche Dokumente:
 - Zonenplanänderung Nr. 16 Buswendeschlaufe Gründliacker Planvorlage vom 20. Januar 2017
- b. Erläuternde Unterlagen:
 - Zonenplanänderung Nr. 16 Buswendeschlaufe Gründliacker, Planungsbericht nach Art. 47 RPV vom 20. Januar 2017
 - Situationsplan Realersatz FFF, Ist-Situation – Neu-Zustand Planvorlage vom 20. Januar 2017

6. Finanzielle Aspekte

6.1 Betriebs-Kosten der VBSH und Abgeltungen

Die jährlichen Kosten für das Fahrplanangebot gemäss Kap. 3.3 verändern sich wie in folgender Tabelle zusammengefasst. Die zusätzliche Fahrzeugkilometerleistung wird mit 1.20 Fr./km und die Fahrzeugeinsatz-Zeit mit 100 Fr./h eingesetzt.

Tabelle 6: Wiederkehrende Mehrkosten für den Betrieb VBSH

Linie	Massnahmen	Fpl-Km	Fpl-Std.	Kosten [Fr.]
5	Verlängerung bis Gründliacker	+ 65'054	+ 5'697	+ 650'000
6	Verkürzung bis Falkeneck statt bis Ebnat	- 83'081	- 3'389	- 440'000
9	Erschliessung Herblingertal und S-Bahn Herblingen	+ 107'644	+ 5'530	+ 685'000
Mehrleistung / Brutto-Mehrkosten		+ 89'617	+ 7'838	+ 895'000

Demgegenüber erwarten die Verkehrsbetriebe Mehrerträge von total 200'000 Franken durch zusätzliche Fahrgäste aus dem Gebiet im Trenschen und dem neu erschlossenen Industriegebiet im Herblingertal. Darin nicht berücksichtigt sind die bisherigen Erträge für die Strecke Ebnat-Kinopolis-Majorenacker der jetzigen Linie 6, die neu auf der Linie 9 anfallen.

Der Kostendeckungsgrad der Linie 5 sinkt voraussichtlich von derzeit 68 auf rund 60 Prozent. Bei der Linie 9 wird ein tieferer Kostendeckungsgrad erwartet.

Damit resultieren Nettomehrkosten von 695'000 Franken. Nach Abzug des Kantonsbeitrags an den Ortsverkehr von derzeit 18 Prozent erhöht

sich die städtische Abgeltung für die Verkehrsbetriebe um 570'000 Franken. Der entsprechende Kantonsanteil erhöht sich um 125'100 Franken.

Bei entsprechender Nachfrage ist später die Ausdehnung des Fahrbetriebs der Linie 9 auf Montag bis Samstag denkbar (vergleiche Kap. 3.3.3). Die Brutto-Mehrkosten für den Samstagsbetrieb belaufen sich auf 82'000 Franken, was die städtische Abgeltung nach Abzug von Mehreinnahmen und des Kantonsanteils um zusätzliche 55'000 Franken erhöhen würde.

6.2 Investitionskosten der VBSH

Die Kosten für die Beschaffung der benötigten zwei Standardbusse (12 m) belaufen sich auf 780'000 Franken (inkl. MwSt.).

Die durch die VBSH getragenen Kosten für die Haltestellenausrüstungen belaufen sich auf 15'000 Franken (inkl. MwSt.); diese werden der laufenden Rechnung der VBSH belastet.

6.3 Investitionen der Einwohnergemeinde Schaffhausen für Infrastruktur

Nachfolgenden sind die Kostenschätzungen für die Infrastruktur gem. Kap. 4 aufgeführt.

Tabelle 7: Kosten der Haltestelleninfrastruktur

Pos.	Haltestellen	Kosten [Fr.]
1	Planungen (Vorprojekt, Bauprojekt, Bewilligungsverfahren, Submission, Ausführungsprojekt, Bauleitung Ausführung)	180'000
2	Buswendeplatz «Gründliacker»	350'000
3	Haltestelle «Berghaldenweg»	70'000
4	Haltestelle «Unterdorf»	30'000
5	Rückbau Haltestelle «Hirschen»	30'000
6	Haltestelle «Neutal»	10'000
7	Haltestelle «Einkaufszentren»	60'000
8	Haltestelle «Herblingen Post»	300'000
9	Einlenker Neutalstrasse	100'000
10	Haltestelle «Majorenacker» (Rückbau)	5'000
11	Haltestelle «Ernst Homberger-Strasse»	5'000
12	Haltestelle «Forsthaus»	30'000
13	Haltestelle «Bahnhof Herblingen»	30'000
20	Gesamtkosten	1'200'000
21	davon bereits mit Budget 2017 bewilligt, Pos. 2 ²	350'000
30	Noch zu bewilligender Kredit (vgl. Anträge, Ziff. 5)	850'000

Die Infrastrukturbauten wie Haltestellen etc. für den öffentlichen Verkehr obliegen grundsätzlich nicht den Verkehrsbetrieben, sondern den

² Vgl. Vorlage des Stadtrates vom 8. November 2016 «Nachträge zum Budget 2017 (Novemberbrief)», Seite 11, zu Finanzstelle 63100

Standortgemeinden, also in diesem Fall der Stadt Schaffhausen (Ausnahme Haltestellenausrüstung, siehe Kap. 6.2).

Die ausgewiesenen Investitionskosten verstehen sich inklusive Mehrwertsteuer. Die Kostengenauigkeit beträgt $\pm 30\%$.

Von den Planungskosten (Pos. 1) wurden für die Arbeiten im Rahmen des Vor- und Bauprojektes bereits 70'000 Franken als Nachtragskredit bewilligt.

6.4 Landerwerb für Infrastrukturbauten

Um alle Haltepunkte im Strassenkörper sicherstellen zu können, müssen an verschiedenen Punkten kleinere Landerwerbe getätigt werden. Der Landerwerb für die Umsetzung des Buswendeplatzes «Gründliacker» wurde bereits mit dem Budget 2017 bewilligt³.

Weitere Unterwegshaltestellen mit Wartehallen und der Einlenker Neutalstrasse können zu kleineren Landerwerben führen. Diese werden im Ausführungsprojekt quantifiziert und abgeschätzt. Die dazu allenfalls notwendigen Kredite können vom Stadtrat in eigener Kompetenz beschlossen werden.

6.5 Mitfinanzierung im Rahmen des Agglomerationsprogrammes

Für Investitionen in die Infrastruktur gem. Kap. 6.3 und Kap. 6.4 können im Rahmen des Agglomerationsprogrammes I (Massnahme 20) die Mitfinanzierung durch Bund (40%) und Kanton (30%) geltend gemacht werden.

Bei der Eingabe des Agglomerationsprogrammes war eine Verlängerung der Linie 5 bis zur S-Bahn-Station Herblingen vorgesehen. Da nun ein weitergehender Ausbau geplant ist, wird beim Bund beantragt, den Beitrag für dieses Teilprojekt zu erhöhen.

Voraussetzung für die Anmeldung eines Agglomerationsprojektes beim Bund ist ein Bauprojekt mit Kostenvoranschlag. Die Planaufgabe muss bereits erfolgt sein und allfällige Einsprachen bereinigt. Für die Gesuchsprüfung beim Bund muss mit vier Monaten Bearbeitungszeit gerechnet werden. Laut den Vorgaben des Bundes im Agglomerationsprogramm darf erst gebaut werden, wenn die Finanzierungszusicherung von Bund und Kanton⁴ vorliegen. Ansonsten entfällt jegliche Kostenbeteiligung von Bund und Kanton und die Stadt hätte die gesamten Kosten selber zu tragen.

Die terminlichen Rahmenbedingungen müssen bei der Projektplanung entsprechend berücksichtigt werden (vgl. Kap. 7).

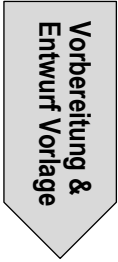
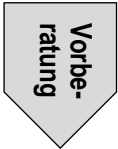

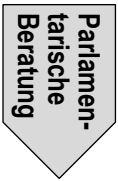





³ Vgl. Vorlage des Stadtrates vom 8. November 2016 «Nachträge zum Budget 2017 (Novemberbrief)», Seite 10, zu Finanzstelle 32300

⁴ Beim Kanton besteht bereits ein Verpflichtungskredit

7. Projektplanung

Die Arbeiten für die Einführung des neuen ÖV-Konzeptes in Herblingen sind wie folgt geplant:

Abbildung 8: Projektplanung

<u>Zieltermin</u>	<u>Phase</u>	<u>Tätigkeiten</u>
	 Vorbereitung & Entwurf Vorlage	<ul style="list-style-type: none"> - Bedarfsanalyse und Konzept für Linien 3, 5 und 9 - Planung der notwendigen Infrastrukturbauten (Haltestellen, Wendepplatz) - Abklärungen Verkehrssicherheit und Einholung Bewilligungen (Ausnahmebewilligung Neutalbrücke) - Abschluss Kaufvertrag mit Grundstückeigentümerin für Buswendepplatz - Umzonung Buswendepplatz: Antrag auf Umzonung z.Hd. Kanton, Vorprüfung und öffentliche Auflage
	 Vorbereitung	<ul style="list-style-type: none"> - Vorberatung der Vorlage in der Verwaltungskommission der Verkehrsbetriebe Schaffhausen VBSH - Konsultation Quartierverein Herblingen
April 2017		Verabschiedung der Vorlage an den Grossen Stadtrat
	 Parlamentarische Beratung	<ul style="list-style-type: none"> - Vorberatung der Vorlage in parlamentarischer Spezialkommission oder der Fachkommission Bau, Planung, Verkehr, Umwelt und Sicherheit - Beratung und Beschluss des Grossen Stadtrates
August 2017		Verabschiedung der Vorlage z.Hd. Volksabstimmung
	 Volksabstimmung	<ul style="list-style-type: none"> - Verfassen Abstimmungsmagazin durch das Büro des Grossen Stadtrates - Durchführung der Volksabstimmung - Parallel dazu erfolgt der Umzonungsbeschluss durch den Kanton (basierend auf der vorangegangenen Vorprüfung).
26. Nov. 2017		Kreditbewilligung durch Volksabstimmung
	 Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung Fahrplan-Prozess - Bauliche Umsetzung Buswendepplatz und neue Haltestellen - Sicherstellung Fahrzeug-Verfügbarkeit - Einholung Konzession und Haltestellenanmeldung beim BAV - Kommunikation
2018/19		Einführung per Fahrplanwechsel Dezember 2018 oder 2019



- Umsetzung des neuen Fahrplanes ab Dezember 2018 oder 2019
- Fertigstellung der baulichen Infrastrukturarbeiten (sofern vorher nicht möglich)
- Rückbau der nicht mehr benötigten Haltestelle Herblingen Hirschen
- Projektabschluss-Arbeiten

2019



Projektabschluss

Die Einführung des Konzeptes wird auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2018 angestrebt.

Aufgrund der engen Termine, der Ressourcensituation, der Abhängigkeiten bei der Mitfinanzierung im Agglomerationsprogramm, der Bewilligungs-/Einwendungsverfahren und möglichen Verzögerungen durch Einsprachen kann zum heutigen Zeitpunkt noch keine gesicherte Aussage gemacht werden, ob die Einführung des neuen Konzeptes auf den Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2018 möglich ist oder aus übergeordneten Gründen um ein Jahr verschoben werden muss.

8. Verfahren und Zuständigkeiten

8.1 Vorbesprechung in Verwaltungskommission

Die Verwaltungskommission hat die Vorlage an ihrer Sitzung vom 27. März 2017 vorbesprochen und ihr zugestimmt.

8.2 Vorbesprechung mit Quartierverein Herblingen

Am 1. Februar 2017 fand eine Begehung mit einem Vorstandsmitglied des Quartiervereins Herblingen statt. Die geplante Linienverlängerung, wie auch die Erschliessung des Herblingertals werden ausdrücklich begrüsst; das Projekt wird unterstützt.

Am 3. März 2017 wurden auch die Mitglieder anlässlich der Generalversammlung des Quartiervereins Herblingen über das Projekt informiert.

8.3 Zuständigkeit Bewilligung Kredite

Die Verkehrsbetriebe Schaffhausen VBSH sind heute ein unselbständiger Betrieb der Stadt Schaffhausen (Verwaltungsabteilung). Es gelten die verfassungsmässigen Finanzkompetenzen.

8.3.1 Für wiederkehrende Ausgaben

Wiederkehrende Ausgaben über 300'000 Franken pro Jahr unterliegen dem obligatorischen Referendum (Stadtverfassung RSS 100.1, Art. 10, lit. e).

Dies trifft auf die Betriebskosten (in der Rechnung der VBSH) des vorliegenden Konzeptes «Erweiterung VBSH-Liniennetz in Herblingen» zu. Es trifft ausserdem auf die städtischen Abgeltungen für die ungedeckten Kosten des öffentlichen Ortsverkehrs zu.

Die Abgeltungen für den Ortsverkehr in Neuhausen am Rheinflall für den Neuhauser Ast der Linie 6 sind mit der Fahrplan-Anpassung nur unwesentlich betroffen, weshalb es in der Gemeinde Neuhausen am Rheinflall keinen Kreditbeschluss braucht.

8.3.2 Für einmalige Ausgaben

Für einmalige Ausgaben gelten in der Stadt Schaffhausen folgende verfassungsmässigen Kompetenzen:

Tabelle 8: Kompetenzregelung für einmalige Ausgaben

Ausgabe	Kompetenz	Verfassung
bis 100'000 Fr.	Stadtrat	Art. 44 lit. a
> 100'000 bis 700'000 Fr.	Grosser Stadtrat abschliessend	Art. 27 lit. a
> 700'000 bis 2 Mio. Fr.	Grosser Stadtrat mit fakultativem Referendum	Art. 25 lit. e
> 2 Mio. Franken	Grosser Stadtrat mit oblig. Referendum	Art. 10 lit. d

Die für das Konzept notwendigen einmaligen Ausgaben (Busbeschaffung 780'000 Franken, Haltestellenausrüstungen 15'000 Franken, Infrastrukturarbeiten 1.2 Mio. Franken und Landkauf 50'000 Fr. zuzüglich Gebühren) liegen in der Summe mit 2.1 Mio. Franken knapp über dem Schwellwert für das obligatorische Referendum.

8.3.3 Gültigkeit der Kreditbewilligung auch bei Rechtsformänderung

Für den Fall der geplanten Zusammenführung von VBSH und RVSH – und der damit verbundenen Verselbständigung der VBSH – behalten die städtischen Kreditgenehmigungen (Verpflichtungskredite, wiederkehrende Kosten für Abgeltungen) ihre Gültigkeit.

8.4 Zuständigkeit für die Umzonung Buswendeplatz

Zuständig für Zonenplanänderungen ist der Grosse Stadtrat (vgl. Bauordnung RSS 700.1, Art. 3, Abs. 5). Der Regierungsrat muss Zonenplanänderungen genehmigen.

Wegen der bereits durchgeführten Vorprüfung durch den Kanton, kann mit hoher Wahrscheinlichkeit von einer positiven Genehmigung ausgegangen werden.

9. Würdigung

Das Konzept «Erweiterung VBSH-Liniennetz in Herblingen» bietet folgende Chancen (↗):

- ↗ Das **Quartier Trenschen wird adäquat an das Liniennetz der VBSH angebunden**. Der Bedarf für das Quartier Trenschen ist ausgewiesen, da in den letzten Jahren zusätzlicher Wohnraum an peripherer Lage entstanden ist. Die mittlere Wegdistanz zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs beträgt mehr als 700 Meter. Mit dem Anschluss wird nicht nur eine Forderung des Quartiervereines Herblingen erfüllt sondern auch die unbefriedigende Erschliessungsqualität wesentlich verbessert.
- ↗ Mit der Industrielinie 9 wird die **S-Bahn-Station Herblingen an das VBSH-Netz angeschlossen** und die **Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes Herblingertal** mit dem neuen Fussball-Stadion, den neuen Einkaufszentren und Baumärkten, dem geplanten kantonalen Polizei- und Sicherheitszentrum und dem Solution Center für die UBS verbessert.
- ↗ Die Verbindung des Busknotenpunktes Ebnat (Linien 1 und 9) mit den Einkaufszentren wird Fahrgästen vom Niklausen und Ebnat künftig **ohne Umwegfahrt über Schaffhausen Bahnhof** ermöglicht.
- ↗ Mit der Anpassung der Linie 6 wird diese erstens **anbindungstauglich für das Neubauquartier Pantli** gemacht und zweitens die Voraussetzung geschaffen, die **Taktfrequenz auf der ganzen Linie einheitlicher und damit kundenfreundlicher** gestalten zu können.
- ↗ Die Stadt profitiert von der **Mitfinanzierung im Rahmen des Agglomerationsprogrammes** für die baulichen Massnahmen.

Das Konzept birgt die aufgeführten Risiken (↘):

- ↘ Das neue Konzept bringt **jährliche Bruttomehrkosten von 895'000 Franken**. Die Abgeltungen für die ungedeckten Kosten des öffentlichen Ortsverkehrs steigen für die Stadt um rund 570'000 Franken pro Jahr.
- ↘ Das **Fahrgastpotenzial für die Linie 9 ist unsicher**. Allerdings kann ausgeschlossen werden, dass die Linie 9 schwach frequentiert sein wird, weil der auf dem Ast der Linie 6 und dem Kinobus, welche abgelöst werden, bereits gute Fahrgastzahlen gemessen werden. Mit den Ansiedlungen und Entwicklungen kann von steigenden Fahrgastzahlen ausgegangen werden.
- ↘ Mit der Verkürzung der Linie 6 sind **keine direkten Fahrten von Falkeneck bis zum Ebnat** mehr möglich. Basierend auf den gemessenen Fahrgastzahlen – durchschnittlich werden auf dieser Strecke zwei Fahrgäste im Bus gezählt – ist dies jedoch verkraftbar.

Der Stadtrat und die Verwaltungskommission sind in Übereinstimmung mit dem Quartierverein Herblingen überzeugt, dass bei einer Gegenüberstellung der Chancen und Risiken die Vorteile deutlich überwiegen und empfehlen, der Vorlage zuzustimmen.

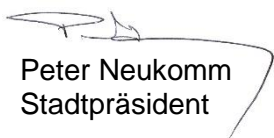
Gestützt auf den vorstehenden Ausführungen stellen wir Ihnen folgende


Anträge

1. Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis von der Vorlage des Stadtrates vom 4. April 2017 betreffend «Mehr ÖV für Herblingen (Erweiterung VBSH-Liniennetz in Herblingen)».
2. Der Grosse Stadtrat stimmt der Erweiterung des VBSH-Liniennetzes in Herblingen mit Einführung auf den Fahrplanwechsel im Dez. 2018 oder 2019 zu.
3. Der Grosse Stadtrat bewilligt die wiederkehrenden Ausgaben der VBSH zur Umsetzung des Konzeptes in der Höhe von 895'000 Franken zu Lasten der Betriebsrechnung der VBSH ab dem Jahr 2019. Er bewilligt zudem die in diesem Zusammenhang höheren Abgeltungen der Stadt Schaffhausen an die VBSH ab 2019 im Umfang von 570'000 Franken zu Lasten Konto 3500.363.002 (Verkehrsbetriebe Schaffhausen, Abgeltung der ungedeckten Kosten, Anteil Stadt).
4. Der Grosse Stadtrat bewilligt einen Investitionskredit in der Höhe von 780'000 Franken zu Lasten der Investitionsrechnung der Verkehrsbetriebe Schaffhausen für die Anschaffung der benötigten zwei zusätzlichen Fahrzeuge (Standardbusse 12 m).
5. Der Grosse Stadtrat bewilligt einen Investitionskredit für die Infrastrukturarbeiten (Bau von Haltestellen, Wartehallen, Aufhebung von Haltestellen, Bus-Schleuse «Im Brüel») in der Höhe von 850'000 Franken (Kostengenauigkeit $\pm 30\%$) zu Lasten Konto 63101.501.779, «Infrastruktur VBSH-Netzweiterung Herblingen (Agglomerationsprogramm Massnahme 20)». Der Grosse Stadtrat nimmt Kenntnis davon, dass im Bruttokredit bereits vom Stadtrat genehmigte Planungskosten in der Höhe von 70'000 Franken enthalten sind. Weiter nimmt er davon Kenntnis, dass die Kredite für den Landkauf (Konto 32300.500.000, 60'000 Franken) und den Bau des Buswendeplatzes Gründliacker (Konto 63100.501.778, 290'000 Franken) bereits mit dem Budget 2017 bewilligt wurden und dass für die Infrastrukturarbeiten die Mitfinanzierung durch Bund und Kanton im Rahmen des Agglomerationsprogrammes I beantragt werden.
6. Der Grosse Stadtrat stimmt der Zonenplanänderung Nr. 16 «Bau Buswendeplatz Gründliacker in Herblingen» (ESSH, GB Nr. 50515) gemäss Situationsplan zu.
7. Die Beschlussziffern 2 bis 5 werden gemäss Art. 10 lit. d, e und f der Stadtverfassung gemeinsam dem obligatorischen Referendum unterstellt. Sie treten in Kraft unter der Voraussetzung der Zustimmung des Kantons zur Umzonung.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES STADTRATES


Peter Neukomm
Stadtpräsident


Christian Schneider
Stadtschreiber