

GEMEINDERAT

An den Einwohnerrat
Neuhausen am Rheinfall

Neuhausen am Rheinfall, 17. Juni 2009

**Bericht zur Kenntnisnahme
betreffend
Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Neuhausen am Rheinfall**

Sehr geehrter Herr Einwohnerratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren Einwohnerräte

1. Ausgangslage

Im Sinne eines Gegenvorschlags zur Avanti-Initiative hat sich der Bund bereit erklärt, die Agglomerationsräume der Schweiz mit finanziellen Mitteln zu fördern. Mittels eines Infrastrukturfonds will der Bund im Bereich Verkehr Leistungen ausrichten. Er will die Zusammenarbeit in den Agglomerationen, welche das Bundesamt für Statistik definiert hat, fördern. Ziel ist es, Verkehr und Siedlung besser aufeinander abzustimmen und so die Mittel für den Agglomerationsverkehr wirksam einzusetzen. Um diesen Bundesvorgaben gerecht zu werden wurde am 22. Juni 2006 der Verein Agglomeration Schaffhausen gegründet. Dieser Verein, welchem auch Neuhausen am Rheinfall angehört, verfolgt das Ziel, gemeinsame Projekte zu realisieren, welche die Agglomeration betreffen. Dem Verein Agglomeration Schaffhausen gehören die Kantone Schaffhausen, Thurgau und Zürich, die drei Landkreise Konstanz, Schwarzwald-Baar und Waldshut, der Regionalverband Hochrhein-Bodensee und 46 Gemeinden an. Dem vom Bund anerkannten Perimeter gehören die folgenden Gebiete an:

- Beringen
- Büsingen
- Büttenhardt
- Dachsen
- Dörflingen
- Feuerthalen
- Flurlingen
- Laufen-Uhwiesen
- Löhningen
- Lohn
- Neuhausen am Rheinfall
- Schaffhausen
- Stetten
- Thayngen

Der Verein hat vier Fachausschüsse eingesetzt, von denen einer beauftragt wurde, das Agglomerationsprogramm im Bereich Verkehr und Siedlung zu erarbeiten. Für Neuhausen am Rheinfluss hat Bausekretär Paul Kurer in dieser Arbeitsgruppe mitgearbeitet.

Die Zielsetzungen des Schaffhauser Agglomerationsprogramms lauten wie folgt:

- Die Siedlungsentwicklung soll nach innen erfolgen.
- Die Stadt- und Ortszentren sind aufzuwerten.
- Die Optimierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur hat Vorrang vor dem Bau neuer Infrastrukturen.
- In städtischen Räumen und auf den Achsen im Städtenetz soll primär der öffentliche Verkehr ausgebaut werden.
- Für den Kurzstreckenverkehr soll das Fuss- und Velonetz optimiert werden.

Der Bund hat das Schaffhauser Agglomerationsprogramm wohlwollend aufgenommen und dafür einen vergleichsweise hohen Subventionsanteil von 40 % vorgesehen. Nicht subventionsberechtig sind Betriebskosten.

Im vorliegenden Bericht werden die Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr aufgezeigt. Als weitere Agglomerationsprojekte in Neuhausen am Rheinfluss respektive mit Auswirkung auf Neuhausen am Rheinfluss sind zu nennen:

Zielsetzung	Massnahmenbeschrieb	Federführung	Massnahme
I. Entwicklungsschwerpunkte allgemein			
Siedlungsentwicklung nach innen durch Festlegen und Fördern von Entwicklungsschwerpunkten im Agglomerations-schwerpunkt Schaffhausen mit hohen Einwohner-/Arbeitsplatzdichten und hoher öV-Er-schliessungsqualität	Festlegen Definition und Standorte Entwicklungsschwerpunkte im kantonalen Richtplan Standortplan Entwicklungsschwerpunkte: Anpassen der bisherigen Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung im kantonalen Richtplan	Kanton Gemeinde	Revision Richtplan Revision Zonenplan
Erreichung Modalsplit-Ziele	Festlegen Standortanforderungen im kantonalen Richtplan: Geforderte öV-Angebotsqualität Bahn mit 15'-Takt, 300 m Einzugsbereich oder Bus mit 10'-Takt, 150 m Einzugsbereich	Kanton	

Zielsetzung	Massnahmenbeschrieb	Federführung	Massnahme
II. Entwicklungsschwerpunkt SIG-Areal			
Um-/Neunutzung des Industrieareals für zentrumsnahe, dichte und attraktive Mischnutzung mit Wohnen	Durchführung Gesamtplanung: Leitbild, Anpassung Bauordnung und Zonenplan, Richtplan mit privatrechtlichen Vereinbarungen, Umsetzung in Sondernutzungs- und Erschliessungsplänen	Gemeinde	Revision Bauordnung und Zonenplan
III. Verkehrsintensive Einrichtungen			
Lenkung neuer verkehrsintensiver Einrichtungen an geeignete Stellen (Positivplanung; bedingt eventuell Revision des kantonalen Baugesetzes); bei bestehenden verkehrsintensiven Einrichtungen ist bei Bedarf die öV-Anbindung zu verbessern.	<p>Festlegen Definition verkehrsintensive Einrichtung im kantonalen Richtplan.</p> <p>Festlegen Standortanforderungen für neue verkehrsintensive Einrichtungen im kantonalen Richtplan: Geforderte öV-Angebotsqualität: Bahn mit 15'-Takt, 300 m Einzugsbereich oder Bus mit 10'-Takt, 150 m Einzugsbereich.</p> <p>Standortplanung für verkehrsintensive Einrichtungen von kantonalen Bedeutung durchführen. Sicherstellen Standortanforderungen (öV, MIV, LV).</p> <p>Nutzungsplanerische Umsetzung der Massnahmen in kommunalen Nutzungsplänen und allenfalls Sondernutzungsplanungen (baurechtliche Voraussetzungen schaffen, Verfügbarmachung Bauland etc.)</p>	Kanton Gemeinde	Revision Richtplan Revision Zonenplan
IV. Angebotsausbau städtisches Busangebot			
Veränderung des Modal-Splits zu Gunsten des öV	Durchmesser- und Spinnenkonzept am Bahnhof Schaffhausen	Gemeinde mit Stadt Schaffhausen	Netzoptimierungen
Impulsgeber für Entwicklungsschwerpunkte zur Siedlungsentwicklung nach innen	Einbindung der Regio-S-Bahn-Haltestellen in Herblingen und in Neuhausen am Rheinfluss ins städtische Busnetz optimieren		
	Abstimmung Transportketten Bahn-Bus		
	Netzoptimierungen für die wichtigen, absehbaren Entwicklungsgebiete		

Zielsetzung	Massnahmenbeschrieb	Federführung	Massnahme
V. Ausbau Bahnknoten Schaffhausen			
Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Schaffhausen	Kapazitätserhöhung Neuhausen am Rheinfall - Schaffhausen	SBB	
	Ausbau Knoten Schaffhausen: 6. Haltekannte Leistungssteigerung Vorbahnhof Süd		
VI. Dosierung / Verkehrslenkung MIV			
Stauverlagerung an Siedlungsrand, wo Auswirkungen des Staus geringer sind (Lärm- und Luftbelastung, Behinderung öV, Ausweichverkehr, Beeinträchtigung Veloverkehr)	Zuflussdosierung auf Einfahrtsachsen am Siedlungsrand durch Lichtsignalanlagen	Kanton	Kantonales Strassenbauprogramm
	Ausfahrtsdosierung grosser Parkierungsanlagen	Gemeinde	
Verkehrslenkung auf Galgenbucktunnel und Nationalstrassennetz		Kanton und Gemeinde	Arbeitsgruppe zusammen mit Kanton
VII. Flankierende Massnahmen Galgenbucktunnel			
Dauerhafte Sicherstellung Entlastungswirkung Galgenbucktunnel Nutzen Entlastungswirkung erhöhen	Busstreifen, Anpassung Lichtsignalsteuerung, Fahrbahnhaltestellen, Kernfahrbahnen	Kanton	Vorprojekt
		Gemeinde	Vorprojekt begleiten
VIII. Fuss- und Radwegbrücke Enge			
Attraktive Verbindung zu den Naherholungsgebieten Neuhauserwald, Engewald und Galgenbuck sowie Verknüpfung dieser Naherholungsgebiete	Brückenbauwerk zur Überquerung der DB-Linie Schaffhausen - Erzingen im Bereich Klettgauerstrasse/Engestrasse	Gemeinde	Vorprojekt
Verknüpfung der Veloachsen entlang der DB-Linie (Klettgau) sowie Rosenberg-/Engestrasse (Schaffhausen) - Duraduct		Kanton	
IX. Zusätzliche Veloabstellplätze Badischer Bahnhof und Rheinfall			
Zusätzliche Veloabstellplätze im Bereich des Badischen Bahnhofs (Verbesserung Intermodalität) und am Rheinfall	Gedekte Abstellanlage mit Abschliessmöglichkeiten	Gemeinde	Vorprojekt
Verbesserung der Erreichbarkeit der verkehrsintensiven Einrichtung Rheinfall durch LV	Neue Verbindung besteht aus drei Abschnitten:	Kanton	Revision Richtplan
		Gemeinde	Vorprojekt
Beitrag zu Erreichung Modal-Split Ziele	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau Rheinquai in kombinierte Velo-/Fussgänger-Verbindung 		

Zielsetzung	Massnahmenbeschrieb	Federführung	Massnahme
Neue Veloachse entlang des Rheinufer zur Umgehung der topographisch ungünstigen Route durch das Zentrum Neuhausen am Rheinfl (bestehender Fussweg oberhalb des Ufers für Velobenützung ungeeignet)	<ul style="list-style-type: none"> Kombinierter Velo- und Fussgängersteg im Rhein zwischen Bahnbrücke und Rheinflgebiet Öffnung des Rheinflgebiets für den Veloverkehr 		
X. Öffnung des SIG-Areals für den Fussverkehr			
Verbesserung der Durchlässigkeit im Entwicklungsschwerpunkt SIG-Areal	Fusswege sind im Rahmen der Planung der Entwicklungsschwerpunkte festzulegen.	Gemeinde	Vorprojekt
Fussgängerfreundliche Anbindung der verlegten Bahnhaltestelle Rheinfl auf der Rheinflbrücke (Intermodalität)			
XI. Öffnung des Charlottenfels-Areals für den Veloverkehr			
Direkte und topographisch günstige Veloführung zwischen Rosenberg- und Schaffhauserstrasse (Haupttrouten nach Schaffhausen)	Öffnung des bestehenden Wegs für den Veloverkehr mit geringen baulichen Anpassungen	Kanton Gemeinde	Vorprojekt Vorprojekt begleiten
XII. Fussweg Klettgauerstrasse - Sonnenbergstrasse			
Attraktive und umwegfreie Verbindung in die Naherholungsgebiete Engewald und Galgenbuck sowie Verknüpfung mit Naherholungsgebiet Neuhauserwald	Neuanlage einer strassenunabhängig geführten Fusswegverbindung (Treppe)	Gemeinde	Vorprojekt
XIII. Fussweg Schützenstrasse - Langrietstrasse			
Verbesserung des Zugangs von der Schützenstrasse (neue Wohnüberbauung) zur geplanten Bushaltestelle an der Langrietstrasse	Neuanlage einer strassenunabhängig geführten Fusswegverbindung	Gemeinde	Vorprojekt
XIV. Parkraummanagement			
Gleiche Voraussetzungen für alle Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen	Flächendeckende Gebühr in Zentrumsanlagen und bei verkehrintensiven Einrichtungen	Kanton	Gesetzliche Grundlage schaffen respektive revidieren
Reduktion Kurzstreckenfahrten im Zentrum von Parkplatz zu Parkplatz	Gebühr während Verkehrsspitze höher		
Reduktion Anzahl MIV-Fahrten (mehr Sammeleinkäufe)			

Zielsetzung	Massnahmenbeschrieb	Federführung	Massnahme
XV. Abstimmung Parkplatzangebot auf öV-Angebot			
Bessere Koordination Verkehrs-investitionen	Reduktion erlaubte Anzahl Parkplätze entsprechend der öV-Gütekategorie	Gemeinde	Falls erforderlich Vorlage an ER
Beitrag zur Erreichung Modal-Split Ziele			
XVI. Mobilitätsinfostelle („Haus der Mobilität“)			
Reduktion MIV-Verkehr im Alltag	Aufbau einer zentralen Infostelle	Gemeinde mit Stadt Schaffhausen	Auftrag an VBSH bis Mitte 2009

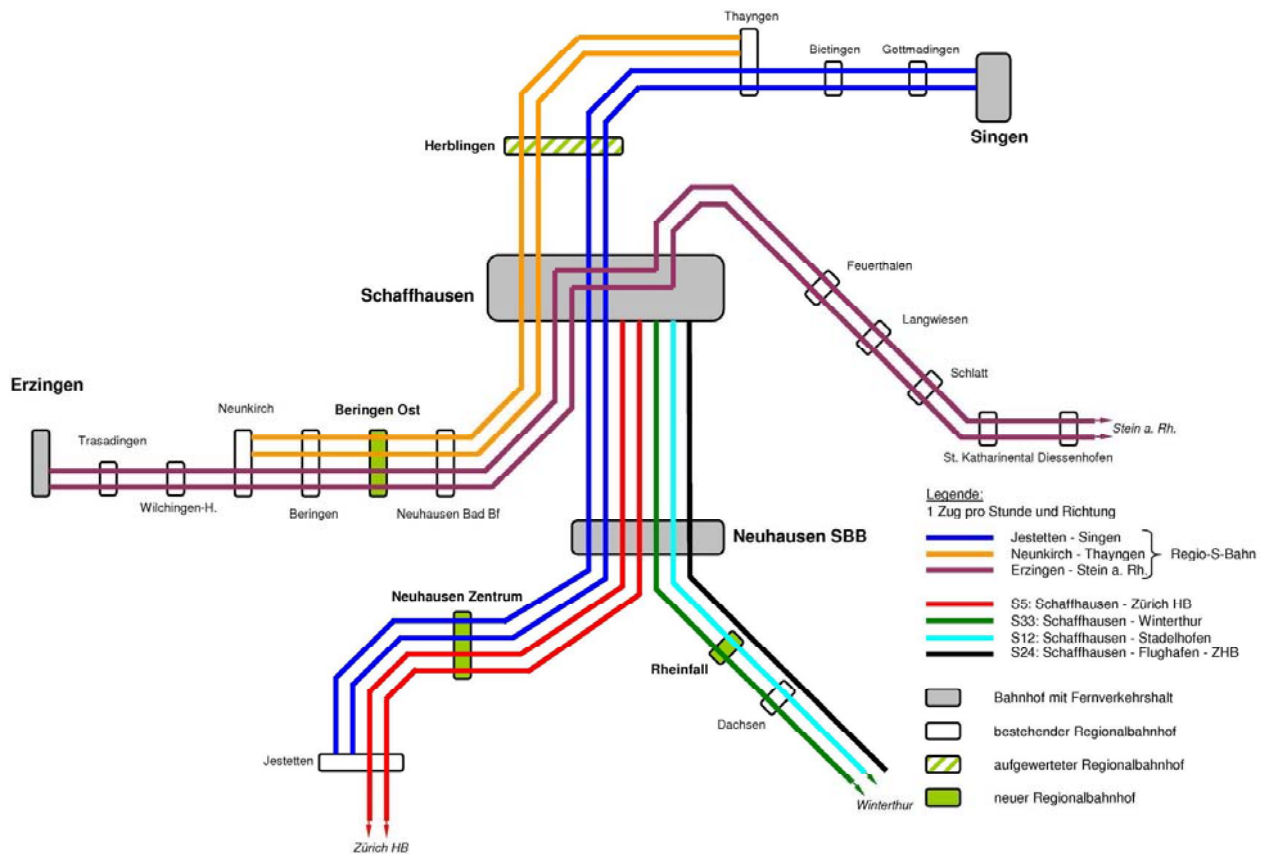
Zur Überprüfung und Beurteilung der Projekte im Bereich öffentlicher Verkehr hat der Gemeinderat am 11. Februar 2009 respektive 4. März 2009 eine gemeinderätliche Kommission einberufen, welcher folgende Personen angehörten:

- Patrick Altenburger, Leiter Koordinationsstelle öffentlicher Verkehr des Kantons Schaffhausen
- Lenz Furrer, ÖBS
- Hans Gatti, nefa
- August Hafner, SP
- Hanspeter Hak, Ortsmarketing
- Walter Herrmann, Direktor VBSH
- Arnold Isliker, IG Rundbuck
- Jules Koch, Pro Velo
- Paul Kurer, Bausekretär
- Jean-Pierre Mühlethaler, Gewerbeverband
- Christian Schwyn, SVP
- Gerhard Schwyn, FDP
- Thomas Theiler, CVP
- Stephan Rawyler, Vorsitz
- Ester Wermelinger, Protokoll (ohne Stimmrecht)

Die Kommission hat am 25. Mai 2009 ihren Bericht einstimmig zu Händen des Gemeinderats verabschiedet. Dieser hat am 10. Juni 2009 von diesem Kenntnis genommen. Der vorliegende Bericht zur Kenntnisnahme stützt sich auf die Erkenntnisse und Empfehlungen dieser Kommission, welche auch bei den einzelnen Projekten weitgehend einstimmig ihre Meinung abgegeben hat. Wo sich Mehrheit und Minderheit ergaben, ist dies bei den einzelnen Projekten detailliert aufgeführt.

2. Einzelne Projekte

2.1 Angebotsausbau Regio-S-Bahn (Agglomerationsprojekt Nr. 8)



Kosten Infrastruktur	Diese sind vorab vom Kanton respektive von den SBB und der DB zu tragen.
Kosten Betrieb	Fr. 7 Mio. pro Jahr Gemeindeanteil: Fr. 0.5 Mio. jährlich aufgrund eines höheren Beitrags an den Kosten des Regionalverkehrs.
Zielsetzung	Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr; Impulsgeber für Entwicklungsschwerpunkte zur Siedlungsentwicklung nach innen.
Beschrieb	Halbstundentakt mit Verdichtungen im Kernbereich zum 15-Minuten-Takt Durchmesserlinien Neue Haltestellen Modernes Rollmaterial
Realisierungszeitraum	2012 - 2018
Planungsstand	Detailplanung 2009
Weiteres Vorgehen	Vorprojekte bis Ende 2009 Das Projekt liegt in der Verantwortung des Kantons. Keine Vorlage an den Einwohnerrat.
Finanzierung	Investitionsrechnung und laufende Rechnung
Finanzierungsnachweis	Finanzplan Kanton
Verschiedenes	Trotz des 15 Minuten-Takts der Züge soll der heutige Bus-Takt von 10/20 Minuten beibehalten werden.

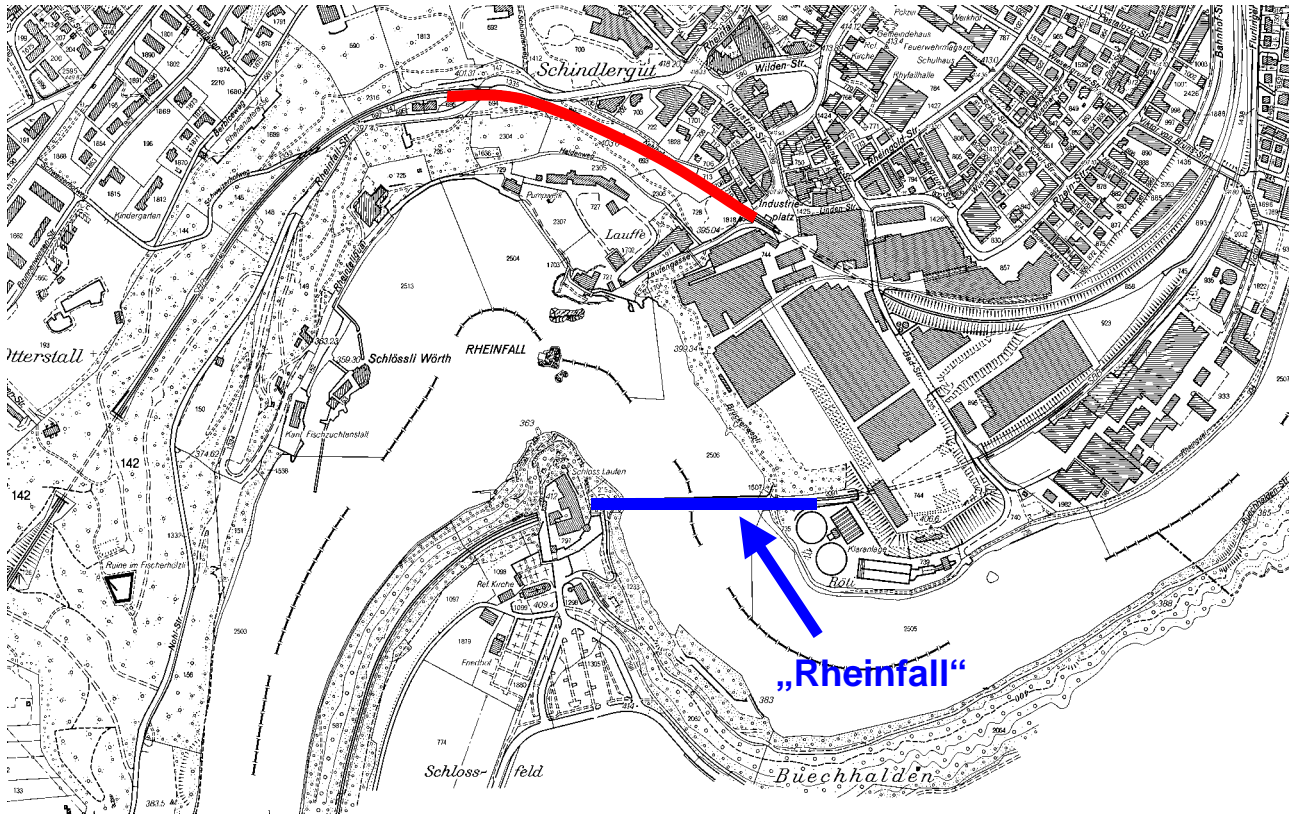
2.2 Elektrifizierung DB-Linie bis Erzingen (Agglomerationsprojekt Nr. 12)

Vgl. Plan in Ziff. 2.1

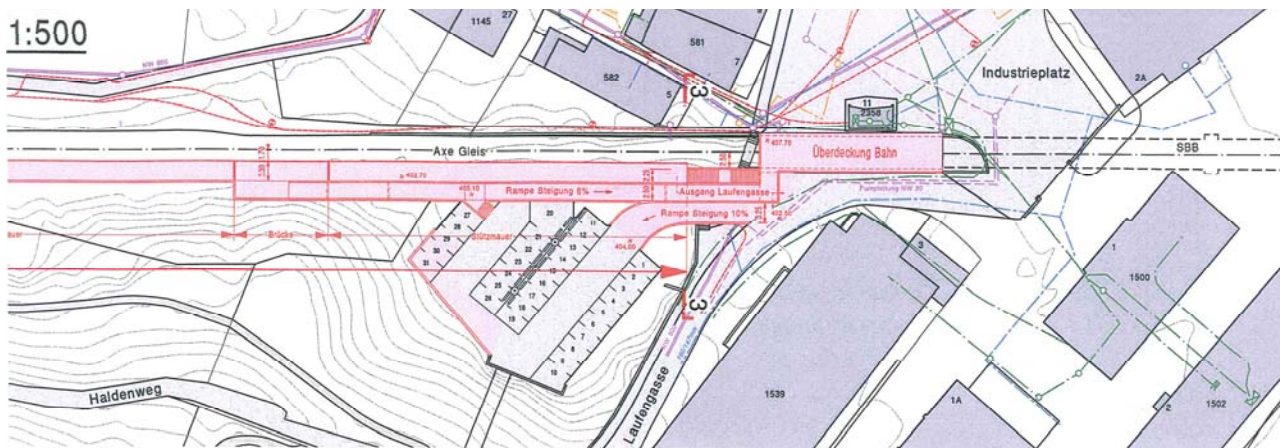
Kosten Infrastruktur	Fr. 13 Mio. Keine Belastung der Gemeinde Bundesbeitrag von 40 % in Aussicht gestellt
Kosten Betrieb	Keine zu Lasten der Gemeinde
Zielsetzung	Umweltfreundliche Traktion Höhere Flexibilität für Durchbindungen im Knoten Schaffhausen in andere Korridore; gemäss Regio-S-Bahn-Konzept sind Durchbindungen in Richtung Thayngen und Stein am Rhein vorgesehen.
Beschrieb	Elektrifizierung der DB-Strecke zwischen Schaffhausen und Erzingen mit einer Länge von 19 km.
Realisierungszeitraum	2011 - 2014
Planungsstand	Vorstudie
Weiteres Vorgehen	Vorprojekt bis Ende 2009 Das Projekt liegt in der Verantwortung des Kantons. Keine Vorlage an den Einwohnerrat.
Finanzierung	Investitionsrechnung Kanton
Finanzierungsnachweis	Finanzplan Kanton
Verschiedenes	Doppelspurausbau Beringen - Neunkirch und Neunkirch - Erzingen wird gestützt auf den Staatsvertrag von Deutschland finanziert. Die Strecke Basel - Waldshut soll ebenfalls elektrifiziert werden. Somit müsste nur noch das Teilstück Waldshut - Erzingen elektrifiziert werden, um die Strecke Singen - Basel vollständig zu elektrifizieren. Elektrisch betriebene Bahnfahrzeuge verursachen eine geringere Lärmemission.

2.3 Neue Bahnhaltstellen

Namentlich das SIG-Areal sowie das Rheinfalldgebiet sollen in den nächsten Jahren aufgewertet werden, was aber wenn immer möglich nicht zusätzlichen Strassenverkehr auslösen darf. Daher sind für Neuhausen am Rheinfall zwei neue S-Bahn-Haltstellen vorgesehen:



2.3.1 Bahnhaltstelle Neuhausen Zentrum (Agglomerationsprojekte Nrn. 4 und 18)



Kosten Infrastruktur	Fr. 5 Mio. Gemeindeanteil: Fr. 1.7 Mio. (davon circa Fr. 0.7 Mio. aus Jubiläumsgabe 150 Jahre SIG ¹) Bundesbeitrag von 40 % in Aussicht gestellt Prüfung Grundeigentümerbeitrag noch offen Beteiligung von SBB und Kanton Schaffhausen an den Kosten
Kosten Betrieb	Keine
Zielsetzung	Verbesserung der Erschliessung des Zentrums von Neuhausen am Rheinflall, insbesondere des SIG-Areals und des Rheinflallgebiets
Beschrieb	Neue Haltestelle für S-Bahnzüge im Anschluss ans Tunnelportal beim Industriepplatz bis circa Rheinflallstrasse
Realisierungszeitraum	2011 - 2014
Planungsstand	Studie SBB setzen Planung fort. Vorprojekt bis Ende 2009
Weiteres Vorgehen	Berücksichtigung Fläche im Entwurf Zonenplan Verhandlung mit SIG als Grundeigentümerin Fortsetzung Planung Vorlage an den Einwohnerrat und voraussichtlich Volksabstimmung.
Finanzierung	Investitionsrechnung
Finanzierungsnachweis	Finanzplan Gemeinde 2009 - 2012, S. 10, und Finanzplan Kanton
Verschiedenes	Die Realisierung wäre ein grosser Gewinn für Neuhausen am Rheinflall. Die Perronlänge ist so kurz wie möglich auszugestalten. Der Sicherheit ist besonderes Augenmerk zu schenken, namentlich wegen Rheinflallbesucherinnen und Rheinflallbesuchern. Die Einbettung ins Rheinflallgebiet hat sorgfältig zu erfolgen.

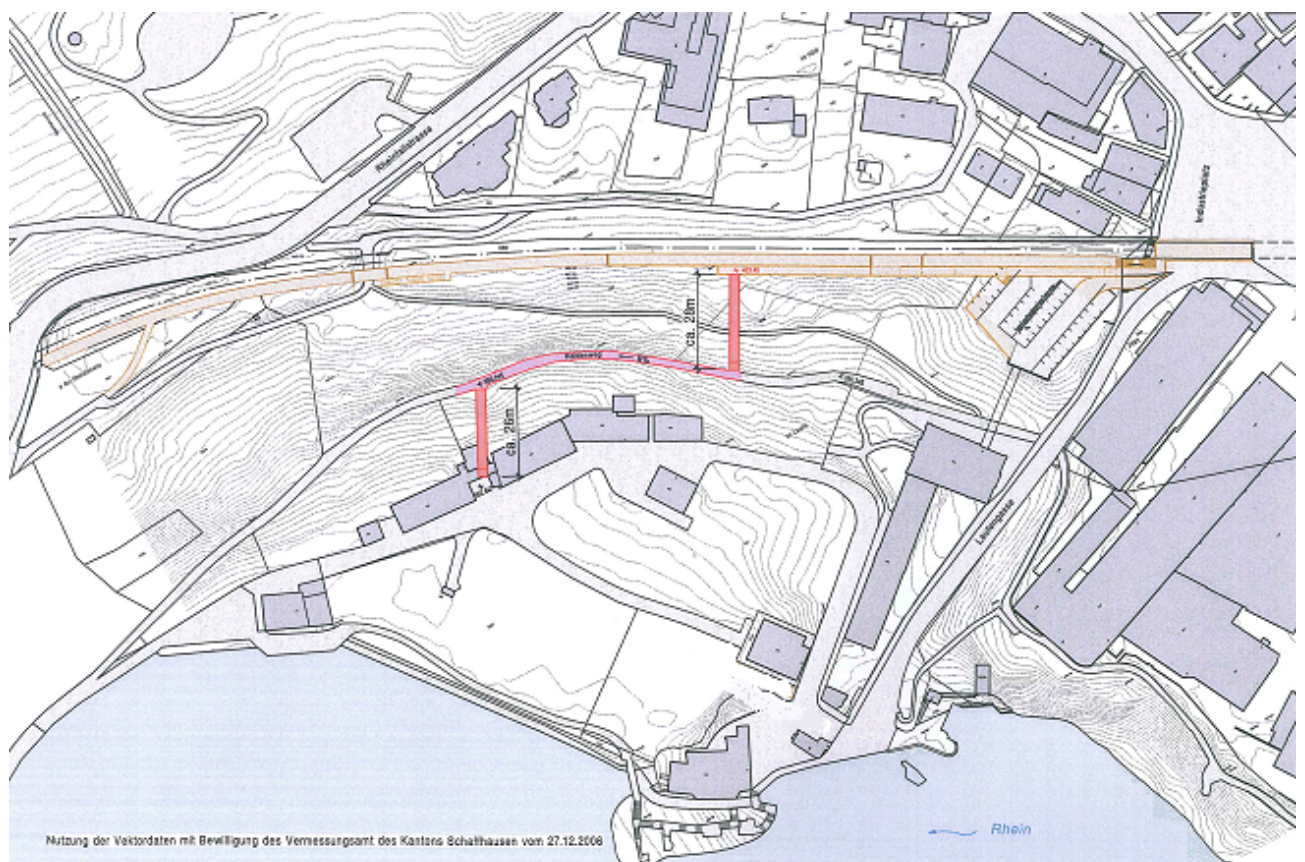
2.3.2 Bahnhaltestelle Rheinflall; Ersatz für Bahnhaltestelle Schloss Laufen (Agglomerationsprojekte Nrn. 4 und 19)

Kosten Infrastruktur	Fr. 6 Mio. Anteil SBB: Fr. 2 Mio. Gemeindeanteil: noch offen Beteiligung der Kantone Zürich und Schaffhausen sowie der Gemeinde Laufen-Uhwiesen an den Kosten Prüfung Grundeigentümerbeitrag noch offen
Kosten Betrieb	Keine

¹ Die SIG hat anlässlich ihres 150 Jahre Jubiläums der Gemeinde Neuhausen insgesamt Fr. 3 Mio. zur Verfügung gestellt, welche für die S-Bahnhaltestelle Zentrum, für eine Verbindung Neuhausen Zentrum - Rheinflallbecken und für eine Neugestaltung des Industriepplatzes verwendet werden müssen. In der Aufteilung des Geldes auf die drei Projekte ist die Gemeinde frei. Einstweilen sieht das Planungsreferat folgende Verwendung vor: S-Bahnhaltestelle Fr. 0.7 Mio., Lift zum Rheinflallbecken Fr. 1.7 Mio. und Neugestaltung Industriepplatz Fr. 0.6 Mio.

Zielsetzung	Verbesserte Erschliessung des Rheinflallgebiets auf Schaffhauser und Zürcher Seite sowie des SIG-Areals
Beschrieb	Neue Haltestelle für S-Bahnzüge auf der Rheinflallbrücke stromaufwärts
Realisierungszeitraum	2011 - 2014
Planungsstand	Studie
Weiteres Vorgehen	Vorprojekt bis Ende 2009 Das Projekt liegt in der Verantwortung des Kantons. Voraussichtlich Vorlage an den Einwohnerrat und Volksabstimmung.
Finanzierung	Investitionsrechnung
Finanzierungsnachweis	Finanzplan Gemeinde 2009 - 2012, S. 10, und Finanzplan Kanton
Verschiedenes	Der Gestaltung ist wegen der Lage der Haltestelle besondere Beachtung zu schenken. Die Realisierung ist für die Attraktivität des Rheinflallgebiets und die Erschliessung des SIG Areals wichtig. Die SBB müssen den heutigen Bahnhof Schloss Laufen aus betriebstechnischen Gründen zwingend erneuern respektive ersetzen.

2.4 Verbindung Neuhausen Zentrum / S-Bahn-Haltestelle - Rheinflallgebiet mit Vertikalliften (Agglomerationsprogramm Nr. 34)



Kosten Infrastruktur	Fr. 2.2 Mio. Gemeindeanteil: Fr. 1.5 Mio. - 1.7 Mio. (davon circa 1.5 Mio. - 1.7 Mio. aus Jubiläumsgabe SIG ¹) Bundesbeitrag von 40 % in Aussicht gestellt
Kosten Betrieb	Fr. 20'000.-- bis 30'000.-- pro Jahr zu Lasten der Gemeinde oder des Grundeigentümers
Zielsetzung	Verbesserung der Erreichbarkeit des Rheinfallgebiets Verbesserte Anbindung des Rheinfallgebiets an das Zentrum von Neuhausen am Rheinfall
Beschrieb	Parallel zum Perron der S-Bahnhaltestelle verläuft ein neuer Weg, von dem mit zwei Vertikalliften das Rheinfallbecken erreicht wird. 1. Lift: neuer Weg - Haldenweg 2. Lift: Haldenweg - Bereich in der Nähe der Liegenschaften Laufengasse 28 und 30
Realisierungszeitraum	2011 - 2014
Planungsstand	Studie Wüst Rellstab Schmid AG vom 18. Februar 2009
Weiteres Vorgehen	Kostenschätzung und Vorprojekt durch Wüst Rellstab Schmid AG Einbezug Kanton und Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission Vorprojekt bis Ende 2009 Vorlage an den Einwohnerrat
Finanzierung	Investitionsrechnung
Finanzierungsnachweis	Finanzplan Gemeinde 2009 - 2012, S. 8
Verschiedenes	Auf einen ursprünglich vorgesehenen Schräglift im Bereich des oberen Teils der Laufengasse wurde aus ästhetischen Gründen sowie wegen mangelnder Kapazität verzichtet. Die vorgesehene Verbindung Industrieplatz - Rheinfallbecken mit zwei Vertikalliften ist wichtig und attraktiv. Die Verwendung eines Teils des Jubiläumsgeschenks der SIG ist sinnvoll. Die Gestaltung der Bauten ist mit grösster Sorgfalt vorzunehmen, wobei auch eine zumindest teilweise unterirdische Linienführung zu prüfen ist.

2.5 Erschliessung Friedhof Langacker und Rundbuck (Linie 10; Agglomerationsprojekt Nr. 20)

Kosten Infrastruktur	Fr. 0.25 Mio.
Kosten Betrieb	Fr. 0.3 Mio. pro Jahr
Zielsetzung	Anschluss des Rundbucks sowie des Friedhofs Langacker an den öffentlichen Verkehr
Beschrieb	Neue Buslinie 10 (IVF-Hartmann-Areal [Gaskessel], SBB-Bahnhof, Bahnhofstrasse, Poststrasse, Klettgauerstrasse, Zollstrasse, Rundbuck, Zollstrasse, Klettgauerstrasse, Rheinfallstrasse, Rheinstrasse, SBB-Bahnhof, IVF-Hartmann-Areal) im Halbstundentakt von circa 07.00 bis 20.00 Uhr. Die genaue Routenführung steht noch nicht fest.



Realisierungszeitraum	Dezember 2010 dreijähriger Probebetrieb, danach Entscheid über definitive Einführung
Planungsstand	Studie VBSH samt provisorischen Fahrplänen.
Weiteres Vorgehen	Auftrag an VBSH für konkrete Offerte vor Sommerferien 2009 (dreijähriger Probebetrieb) Vorlage an Einwohnerrat bis November 2009 eventuell Volksabstimmung circa Februar 2010 Detailplanung VBSH ab März 2010 Inbetriebnahme Linie 10 im Dezember 2010 (Fahrplanwechsel)
Finanzierung	Infrastruktur: Investitionsrechnung Betrieb: Laufende Rechnung
Finanzierungsnachweis	Infrastruktur teilweise in Finanzplan 2009 - 2012, S. 10 (Fr. 0.13 Mio.)
Verschiedenes	Die Busse könnten von den VBSH oder von einem Subunternehmer betrieben werden, wobei der VBSH die Gebietskonzession zusteht. Auf eine Anbindung des Chlaffentals soll einstweilen verzichtet werden, da sonst mehr als ein Bus eingesetzt werden müsste.

2.6 Fahrgastinformationssystem



Kosten Infrastruktur	Fr. 0.9 Mio. - Fr. 1.2 Mio. ² Anteil Neuhausen am Rheinflall: circa Fr. 0.5 Mio. ² (davon Fr. 0.5 Mio. aus Jubiläumsgeschenk 125 Jahre Schaffhauser Kantonalbank ³)
Kosten Betrieb	Fr. 50'000.-- jährlich ² Anteil Neuhausen am Rheinflall: Fr. 20'000.-- ²
Zielsetzung	Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr dank Vereinfachung für Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs. Der gleiche Komfort wie im ZVV wird angestrebt. Der öffentliche Verkehr in Schaffhausen würde technologischer Innovationsträger. Schaffhausen und Neuhausen am Rheinflall würden sich als dem (sinnvollen) technischen Fortschritt abgeschlossen zeigen.
Beschrieb	Information über Ankunft des Busses und Umsteigemöglichkeiten, auch auf die SBB können an Benutzerinnen und Benutzer in Echtzeit an ausgewählten Busstationen sowie in den Bussen selbst gegeben werden.
Realisierungszeitraum	ab 2010
Planungsstand	Studie
Weiteres Vorgehen	VBSH klären die Voraussetzungen ab. Vorlage an den Einwohnerrat
Finanzierung	Investitionsrechnung
Finanzierungsnachweis	Neu im Finanzplan 2010 - 2014

² Schätzungen des Planungsreferats

³ Die Schaffhauser Kantonalbank hat aus Anlass ihres 125-Jahre Jubiläums der Gemeinde Neuhausen am Rheinflall Fr. 1.236 Mio. zukommen lassen. Die gemeinderätlichen Kommissionen öV und Jubiläumsgeschenk 125 Jahre Schaffhauser Kantonalbank haben beide dieser Verwendung zugestimmt.

Verschiedenes

Die Hauptkosten fallen bei der Betriebsleitzentrale und bei den Bordrechnern in den Bussen an. Es ist einstweilen vorgesehen, etwa 12 bis 15 Haltestellen mit Anzeigetafeln auszurüsten. Eine flächendeckende Installation ist nicht zu finanzieren.

Diese Massnahme kann nur realisiert werden, wenn die Stadt Schaffhausen ihrerseits ein solches System einführt. Es sollte wenn möglich das gleiche System wie im ZVV berücksichtigt werden.



2.7 Lichtsignalanlage Töbeliweg (Agglomerationsprojekts Nr. 20)



Kosten Infrastruktur	Fr. 0.1 Mio.
Kosten Betrieb	Fr. 5'000.-- jährlich
Zielsetzung	Verbesserung der Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger im Bereich Knoten Zollstrasse / Töbeliweg / Brunnenwiesenstrasse sowie Busbevorzugung (Einfahrt Linie 1 aus Töbeliweg in Zollstrasse)
Beschrieb	Lichtsignalanlage nordöstlich der Kreuzung
Realisierungszeitraum	2011
Planungsstand	Studie
Weiteres Vorgehen	Vorprojekt bis Ende 2009 Vorlage an Einwohnerrat (freiwillige Unterstellung)
Finanzierung	Investitionsrechnung
Finanzierungsnachweis	Neu Finanzplan 2010 - 2013
Verschiedenes	Das ursprüngliche, umfassendere Projekt wurde am 23. September 2001 an der Urne abgelehnt.

Die gemeinderätliche Kommission öV hat dieses Projekt mit 9 : 3 Stimmen als sinnvoll erachtet. Die Minderheit war dagegen der Ansicht, dass kein Bedarf bestehe. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass bei der Kreuzung Zollstrasse/Töbeliweg im Interesse der Verkehrssicherheit sowie zu Gunsten der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs eine Lichtsignalanlage installiert werden muss.

2.8 10-Minutentakt Linie 6 (Agglomerationsprojekt Nr. 20)

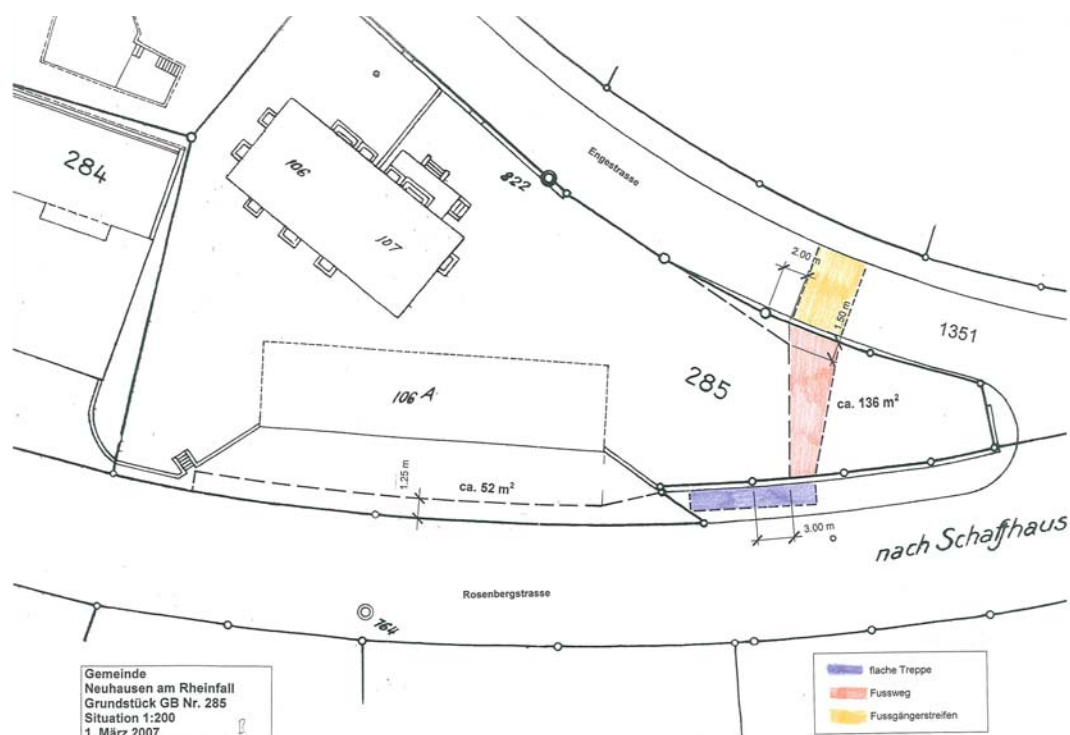
Kosten Infrastruktur	Keine
Kosten Betrieb	Fr. 0.3 Mio. Schaffhausen würde mit zusätzlichen Kosten von Fr. 0.7 Mio. belastet.
Zielsetzung	Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr
Beschrieb	Verdichtung des Takts analog Linie 1
Realisierungszeitraum	2014
Planungsstand	Studie
Weiteres Vorgehen	Detaillierte Abklärungen seitens der VBSH Vorlage an den Einwohnerrat
Finanzierung	Laufende Rechnung
Finanzierungsnachweis	Im Finanzplan nicht vorgesehen
Verschiedenes	Die Erhöhung des Takts ist nur in Absprache mit der Stadt Schaffhausen möglich, zumal der grössere Teil der Linie 6 auf städtischem Gebiet verläuft. Die Anbindung der Linie 6 an die Bahnanschlüsse in Schaffhausen ist unabhängig vom vorgesehenen Takt zu verbessern.

Die gemeinderätliche Kommission öV befand das Anliegen als grundsätzlich sinnvoll. Mit 8 zu 3 Stimmen wurde wegen der Kosten diesem Vorhaben aber keine erste Priorität zugewilligt. Mit 6 zu 5 Stimmen empfahl die Kommission dem Gemeinderat jedoch einen dreijährigen Probetrieb. Da auf der Linie 6 auch die Stadt Schaffhausen mitbetroffen ist, kann die Empfehlung der Kommission voraussichtlich nicht rasch umgesetzt werden.

2.9 Integrierter Tarifverbund samt Anpassung Vereinbarung VBSH

Kosten Infrastruktur	Fr. 3.25 Mio. Kein Gemeindeanteil, da die Kosten vom Kanton getragen werden.
Kosten Betrieb	Keine Mehrkosten
Zielsetzung	Verknüpfung mit dem Zürcher Verkehrsverbund für Einzelbillette
Beschrieb	Anpassung der Tarifstrukturen
Realisierungszeitraum	Dezember 2010
Planungsstand	Erforderliche Änderungen sind vom Kantonsrat und vom Schaffhauser Souverän beschlossen worden.
Weiteres Vorgehen	Umsetzung der neuen Tarifstrukturen Der Vertrag mit der Stadt Schaffhausen ist gelegentlich anzupassen.
Finanzierung	Laufende Rechnung
Finanzierungsnachweis	Finanzplan 2009 - 2012, S. 14
Verschiedenes	Abschaffung des Tarifreferendums in der Stadt Schaffhausen Erhöhung des Kantonsbeitrags von 15 % auf 20 %.

2.10 Bushaltestelle Fernblick (Agglomerationsprojekt Nr. 20)



Kosten Infrastruktur	Fr. 0.3 Mio.
Kosten Betrieb	Keine
Zielsetzung	Verbesserung der Sicherheit für die Benützerinnen und Benützer der Haltestelle Fernblick (Linie 6)
Beschrieb	Übergang Engestrasse und neuer Fussweg entlang Rosenbergstrasse zu bisheriger Haltestelle, eventuell neues Trottoir entlang Rosenberg- und Engestrasse
Realisierungszeitraum	2011 - 2012
Planungsstand	Konzeptidee
Weiteres Vorgehen	Studie bis Ende 2009
Finanzierung	Investitionsrechnung
Finanzierungsnachweis	Neu Finanzplan 2010 - 2013
Verschiedenes	Das ursprüngliche Projekt ist an der Urne gescheitert. Der heutige Zustand ist ein Provisorium.

Die gemeinderätliche Kommission öV hat mit 9 zu 3 Stimmen eine Verbesserung im Bereich der Kreuzung Engestrasse/Rosenbergstrasse gegenüber neuen Haltestellen im Bereich „Hort/Krippe“ bevorzugt. Der Gemeinderat schliesst sich dieser Beurteilung an.

2.11 Zughalt in Neuhausen am Rheinflall

Kosten Infrastruktur	Keine
Kosten Betrieb	Keine
Zielsetzung	Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr
Beschrieb	Vermehrter Halt von Schnellzügen im SBB-Bahnhof sowie im DB-Bahnhof
Realisierungszeitraum	2010 ff.
Planungsstand	Wunsch wird immer wieder beim Kanton und bei den Fahrplaninformationen seitens des Gemeindepräsidenten vorgebracht.
Weiteres Vorgehen	Fortsetzung der Gespräche mit Kanton
Finanzierung	Keine erforderlich
Finanzierungsnachweis	Keine erforderlich
Verschiedenes	Wunsch aus der Bevölkerung, die Realisierung ist aber fraglich, da die SBB und DB bei den Schnellzügen selbst entscheiden, ob und wo sie halten wollen. Zudem ist die Anschlusssituation in Schaffhausen zu berücksichtigen (vorgesehener Anschlussknoten Schaffhausen zu den Minuten 15 und 45).

Die gemeinderätliche Kommission hat mit 10 : 1 Stimmen die Bemühungen des Gemeinderats begrüsst. Die Minderheit ist demgegenüber der Ansicht, dass weitere Zughalte nicht erforderlich seien.

2.12 Wartehäuschen SBB-Bahnhof

Kosten Infrastruktur	Fr. 85'000.-- Gemeindeanteil: circa Fr. 85'000.--
Kosten Betrieb	Keine
Zielsetzung	Verbesserung des Komforts für Zugreisende.
Beschrieb	Normwartehalle der SBB
Realisierungszeitraum	2014
Planungsstand	Offerte der SBB liegt vor
Weiteres Vorgehen	Verhandlung betreffend Kostenteiler mit SBB
Finanzierung	Investitionsrechnung
Finanzierungsnachweis	Im Finanzplan 2009 - 2012 nicht vorgesehen.
Verschiedenes	Wunsch aus der Bevölkerung Statt der ursprünglichen von den SBB vorgesehenen Wartehalle wurde beim Umbau des SBB-Bahnhofs das Perrondach verlängert.

Nach einstimmiger Ansicht der gemeinderätlichen Kommission öV kommt diesem Wunsch keine hohe Priorität zu. Auf den Bau der Wartehalle sei daher zu verzichten.

Der Gemeinderat entschied, dieses Projekt zumindest mittelfristig dennoch weiter zu verfolgen.

3. Verworfenne Projekte

3.1 Verlängerung Linie 1 bis Schudel Parkplatz (Agglomerationsprojekt Nr. 20)

Die Kosten sind nach heutiger Einschätzung zu hoch. Der Nutzen ist fraglich, zumal die Sport- und Freizeitanlagen Langriet weiterhin in einiger Distanz liegen. Zudem dürfte namentlich nachts der etwas einsam gelegene Kehrplatz für die Sicherheit des Personals der VBSh nicht unproblematisch sein. Trotz hoher Investitionskosten bleibt der Anschluss der Gebiete Chlaffental und Rundbuck ungelöst. Der Friedhof Langacker könnte nur mit einem relativ steilen Fussweg angebunden werden. Dieser Beurteilung hat sich die gemeinderätliche Kommission öV mit 11 : 1 angeschlossen.

3.2 Fussgängerbrücke Rabenfluh (Agglomerationsprojekt Nr. 47)

Die gemeinderätliche Kommission öV befand einstimmig, dass dies grundsätzlich ein interessantes Projekt sei, wenn das Rheinufer aufgewertet ist. Zur Zeit bestehe aber kein Bedarf.

4. Antrag

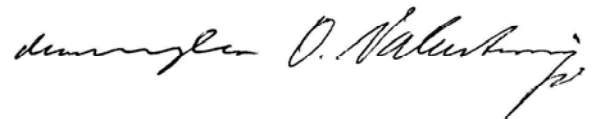
Sehr geehrter Herr Einwohnerratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren Einwohnerräte

Gestützt auf diese Ausführungen unterbreitet Ihnen der Gemeinderat folgenden Antrag:

Der Einwohnerrat nimmt Kenntnis von diesem Bericht.

Mit freundlichen Grüßen

NAMENS DES GEMEINDERATES



Dr. Stephan Rawyler
Gemeindepräsident

Olinda Valentinuzzi
Gemeindeschreiberin