

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 subventionsberechtigt 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:

<b>Zielsetzung</b>	<b>Massnahmenbeschrieb</b>	<b>Federführung</b>	<b>Massnahme</b>
<b>I. Entwicklungsschwerpunkte allgemein</b>			
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 Stand-orte Entwicklungsschwer-punkte im kantonalen Richtplan Standortplan Entwicklungs-schwerpunkte: Anpassen der bisherigen Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung im kanto-nalen Richtplan	<b>Kanton</b>  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	<b>Kanton</b>	

<b>Zielsetzung</b>	<b>Massnahmenbeschrieb</b>	<b>Federführung</b>	<b>Massnahme</b>
<b>II. Entwicklungsschwerpunkt SIG-Areal</b>			
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	<b>Gemeinde</b>	Revision Bauordnung und Zonenplan
<b>III. Verkehrsintensive Einrichtungen</b>			
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.	Festlegen Definition verkehrsintensiver Einrichtung im kantonalen Richtplan. 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. Standortplanung für verkehrsintensive Einrichtungen von kantonalen Bedeutung durchführen. Sicherstellen Standortanforderungen (öV, MIV, LV). Nutzungsplanerische Umsetzung der Massnahmen in kommunalen Nutzungsplänen und allenfalls Sondernutzungsplanungen (baurechtliche Voraussetzungen schaffen, Verfügbarmachung Bauland etc.)	<b>Kanton</b>  Gemeinde	Revision Richtplan  Revision Zonenplan
<b>IV. Angebotsausbau städtisches Busangebot</b>			
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		

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

<b>Zielsetzung</b>	<b>Massnahmenbeschrieb</b>	<b>Federführung</b>	<b>Massnahme</b>
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"> <li>Kombinierter Velo- und Fussgängersteg im Rhein zwischen Bahnbrücke und Rheinflgebiet</li> <li>Öffnung des Rheinflgebiets für den Veloverkehr</li> </ul>		
<b>X. Öffnung des SIG-Areals für den Fussverkehr</b>			
Verbesserung der Durchlässigkeit im Entwicklungsschwerpunkt SIG-Areal	Fusswege sind im Rahmen der Planung der Entwicklungsschwerpunkte festzulegen.	<b>Gemeinde</b>	Vorprojekt
Fussgängerfreundliche Anbindung der verlegten Bahnhaltestelle Rheinfl auf der Rheinflbrücke (Intermodalität)			
<b>XI. Öffnung des Charlottenfels-Areals für den Veloverkehr</b>			
Direkte und topographisch günstige Veloführung zwischen Rosenberg- und Schaffhauserstrasse (Haupttrouten nach Schaffhausen)	Öffnung des bestehenden Wegs für den Veloverkehr mit geringen baulichen Anpassungen	<b>Kanton</b>  Gemeinde	Vorprojekt  Vorprojekt begleiten
<b>XII. Fussweg Klettgauerstrasse - Sonnenbergstrasse</b>			
Attraktive und umwegfreie Verbindung in die Naherholungsgebiete Engewald und Galgenbuck sowie Verknüpfung mit Naherholungsgebiet Neuhauserwald	Neuanlage einer strassenunabhängig geführten Fusswegverbindung (Treppe)	<b>Gemeinde</b>	Vorprojekt
<b>XIII. Fussweg Schützenstrasse - Langrietstrasse</b>			
Verbesserung des Zugangs von der Schützenstrasse (neue Wohnüberbauung) zur geplanten Bushaltestelle an der Langrietstrasse	Neuanlage einer strassenunabhängig geführten Fusswegverbindung	<b>Gemeinde</b>	Vorprojekt
<b>XIV. Parkraummanagement</b>			
Gleiche Voraussetzungen für alle Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen	Flächendeckende Gebühr in Zentrumsanlagen und bei verkehrintensiven Einrichtungen	<b>Kanton</b>	Gesetzliche Grundlage schaffen respektive revidieren
Reduktion Kurzstreckenfahrten im Zentrum von Parkplatz zu Parkplatz	Gebühr während Verkehrsspitze höher		
Reduktion Anzahl MIV-Fahrten (mehr Sammeleinkäufe)			

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

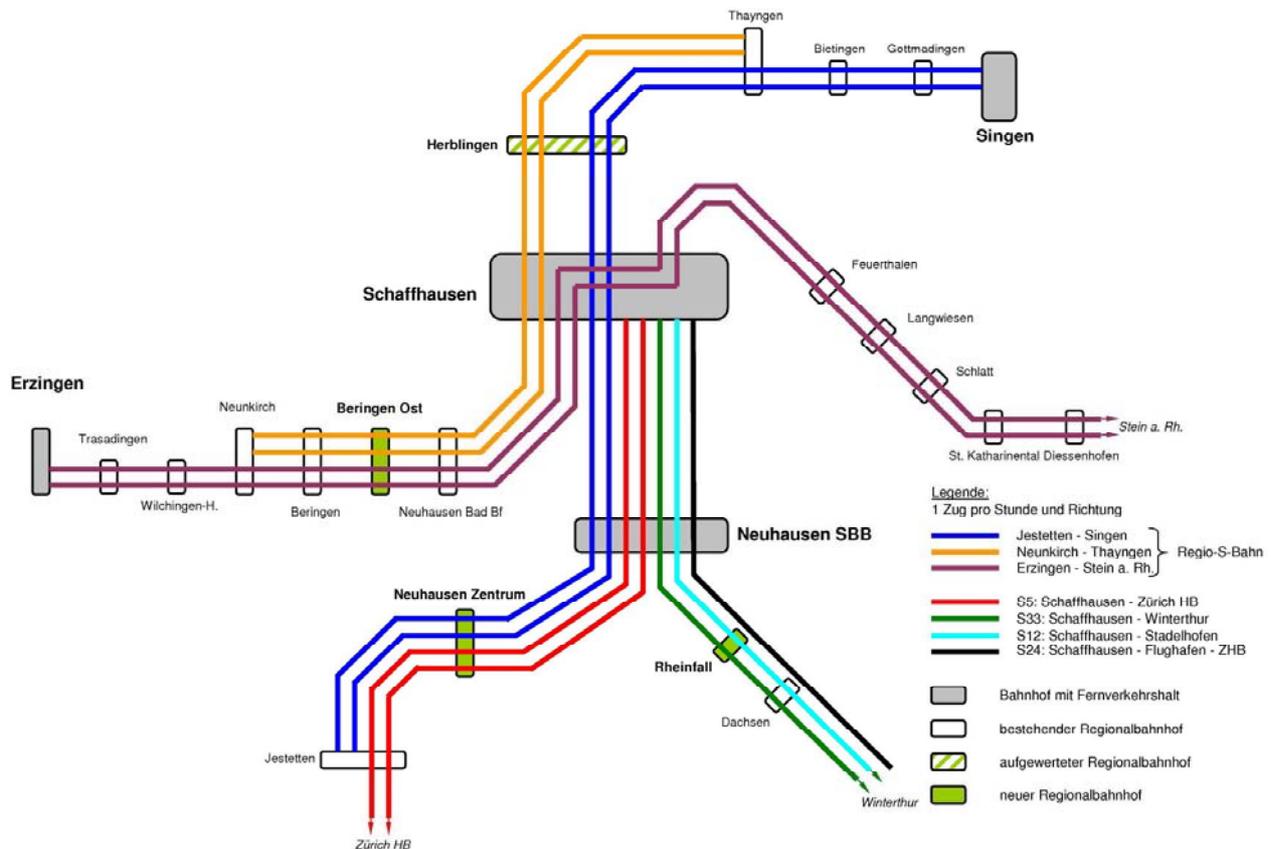
Zur Überprüfung und Beurteilung der Projekte im Bereich öffentlicher Verkehr hat der Gemeinderat am 11. Februar 2009 respektive 4. März 2009 eine gemeinderätliche Kommission einberufen, welcher folgende Personen angehörten:

- 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)



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

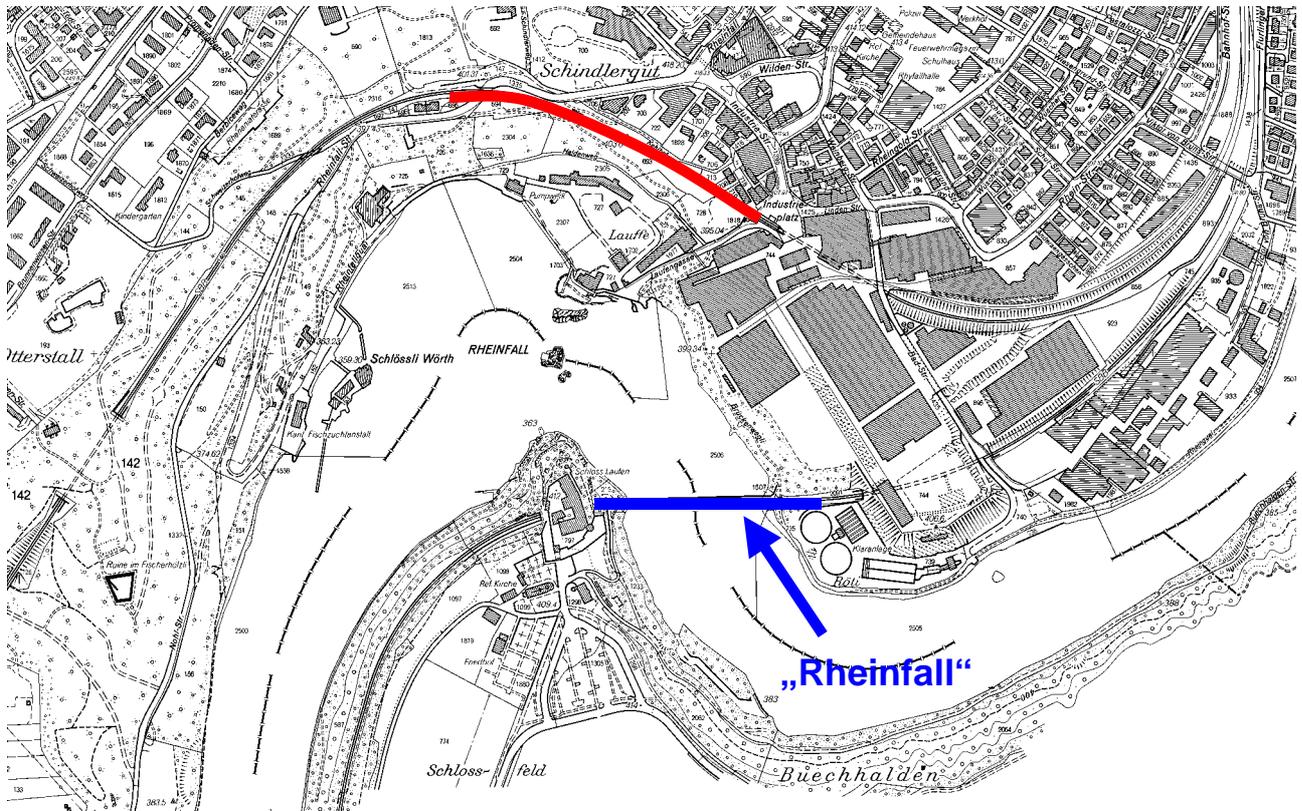
## 2.2 Elektrifizierung DB-Linie bis Erzingen (Agglomerationsprojekt Nr. 12)

Vgl. Plan in Ziff. 2.1

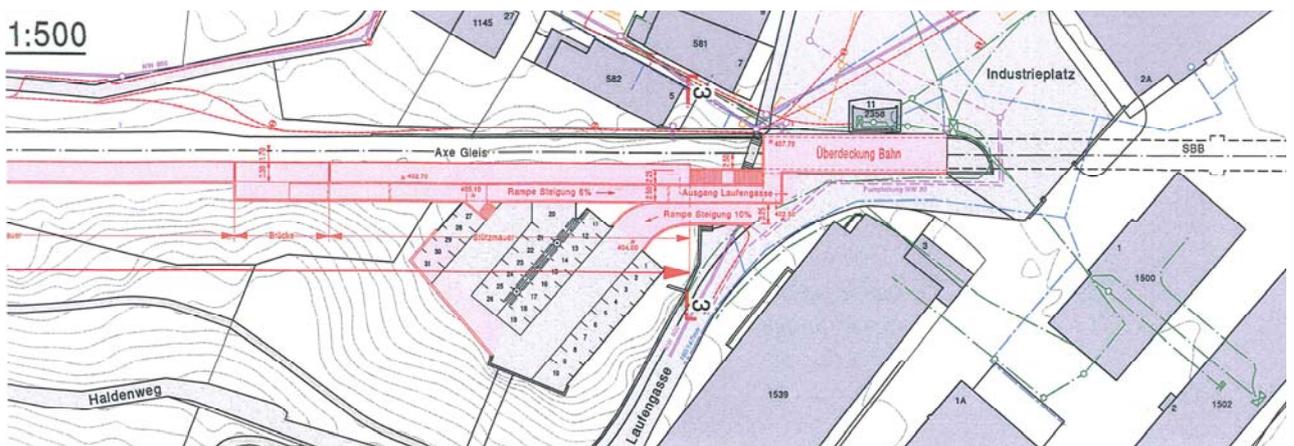
<b>Kosten Infrastruktur</b>	Fr. 13 Mio. Keine Belastung der Gemeinde Bundesbeitrag von 40 % in Aussicht gestellt
<b>Kosten Betrieb</b>	Keine zu Lasten der Gemeinde
<b>Zielsetzung</b>	Umweltfreundliche Traktion Höhere Flexibilität für Durchbindungen im Knoten Schaffhausen in andere Korridore; gemäss Regio-S-Bahn-Konzept sind Durchbindungen in Richtung Thayngen und Stein am Rhein vorgesehen.
<b>Beschrieb</b>	Elektrifizierung der DB-Strecke zwischen Schaffhausen und Erzingen mit einer Länge von 19 km.
<b>Realisierungszeitraum</b>	2011 - 2014
<b>Planungsstand</b>	Vorstudie
<b>Weiteres Vorgehen</b>	Vorprojekt bis Ende 2009 Das Projekt liegt in der Verantwortung des Kantons. Keine Vorlage an den Einwohnerrat.
<b>Finanzierung</b>	Investitionsrechnung Kanton
<b>Finanzierungsnachweis</b>	Finanzplan Kanton
<b>Verschiedenes</b>	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 Rheinfalgebiet 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)



<b>Kosten Infrastruktur</b>	Fr. 5 Mio. Gemeindeanteil: Fr. 1.7 Mio. (davon circa Fr. 0.7 Mio. aus Jubiläumsgabe 150 Jahre SIG <sup>1</sup> ) Bundesbeitrag von 40 % in Aussicht gestellt Prüfung Grundeigentümerbeitrag noch offen Beteiligung von SBB und Kanton Schaffhausen an den Kosten
<b>Kosten Betrieb</b>	Keine
<b>Zielsetzung</b>	Verbesserung der Erschliessung des Zentrums von Neuhausen am Rheinflall, insbesondere des SIG-Areals und des Rheinflallgebiets
<b>Beschrieb</b>	Neue Haltestelle für S-Bahnzüge im Anschluss ans Tunnelportal beim Industriepplatz bis circa Rheinflallstrasse
<b>Realisierungszeitraum</b>	2011 - 2014
<b>Planungsstand</b>	Studie SBB setzen Planung fort. Vorprojekt bis Ende 2009
<b>Weiteres Vorgehen</b>	Berücksichtigung Fläche im Entwurf Zonenplan Verhandlung mit SIG als Grundeigentümerin Fortsetzung Planung Vorlage an den Einwohnerrat und voraussichtlich Volksabstimmung.
<b>Finanzierung</b>	Investitionsrechnung
<b>Finanzierungsnachweis</b>	Finanzplan Gemeinde 2009 - 2012, S. 10, und Finanzplan Kanton
<b>Verschiedenes</b>	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.

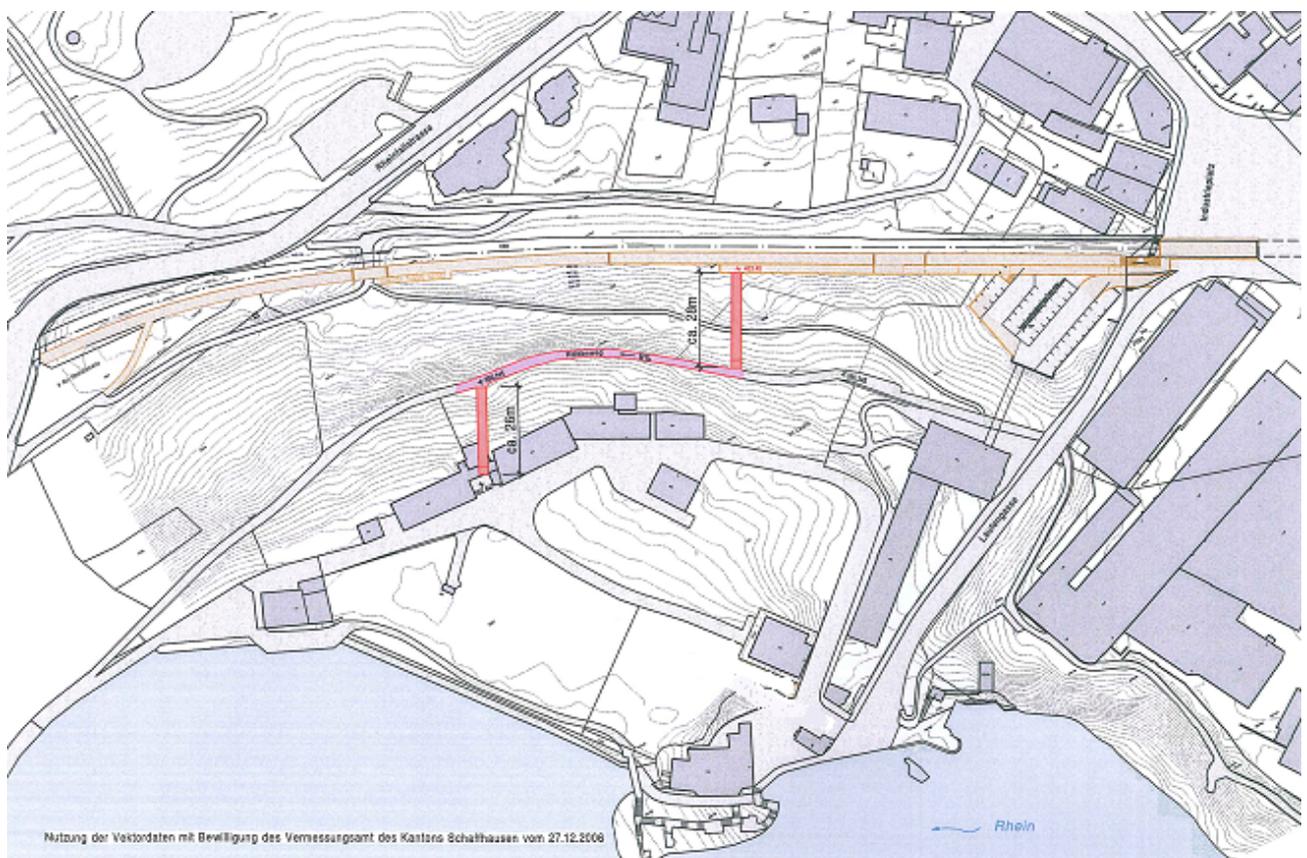
### 2.3.2 Bahnhofststelle Rheinflall; Ersatz für Bahnhofststelle Schloss Laufen (Agglomerationsprojekte Nrn. 4 und 19)

<b>Kosten Infrastruktur</b>	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
<b>Kosten Betrieb</b>	Keine

<sup>1</sup> Die SIG hat anlässlich ihres 150 Jahre Jubiläums der Gemeinde Neuhausen insgesamt Fr. 3 Mio. zur Verfügung gestellt, welche für die S-Bahnhofststelle 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-Bahnhofststelle Fr. 0.7 Mio., Lift zum Rheinflallbecken Fr. 1.7 Mio. und Neugestaltung Industriepplatz Fr. 0.6 Mio.

<b>Zielsetzung</b>	Verbesserte Erschliessung des Rheinflallgebiets auf Schaffhauser und Zürcher Seite sowie des SIG-Areals
<b>Beschrieb</b>	Neue Haltestelle für S-Bahnzüge auf der Rheinflallbrücke stromaufwärts
<b>Realisierungszeitraum</b>	2011 - 2014
<b>Planungsstand</b>	Studie
<b>Weiteres Vorgehen</b>	Vorprojekt bis Ende 2009 Das Projekt liegt in der Verantwortung des Kantons. Voraussichtlich Vorlage an den Einwohnerrat und Volksabstimmung.
<b>Finanzierung</b>	Investitionsrechnung
<b>Finanzierungsnachweis</b>	Finanzplan Gemeinde 2009 - 2012, S. 10, und Finanzplan Kanton
<b>Verschiedenes</b>	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)



<b>Kosten Infrastruktur</b>	Fr. 2.2 Mio. Gemeindeanteil: Fr. 1.5 Mio. - 1.7 Mio. (davon circa 1.5 Mio. - 1.7 Mio. aus Jubiläumsgabe SIG <sup>1</sup> ) Bundesbeitrag von 40 % in Aussicht gestellt
<b>Kosten Betrieb</b>	Fr. 20'000.-- bis 30'000.-- pro Jahr zu Lasten der Gemeinde oder des Grundeigentümers
<b>Zielsetzung</b>	Verbesserung der Erreichbarkeit des Rheinfallgebiets Verbesserte Anbindung des Rheinfallgebiets an das Zentrum von Neuhausen am Rheinfall
<b>Beschrieb</b>	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
<b>Realisierungszeitraum</b>	2011 - 2014
<b>Planungsstand</b>	Studie Wüst Rellstab Schmid AG vom 18. Februar 2009
<b>Weiteres Vorgehen</b>	Kostenschätzung und Vorprojekt durch Wüst Rellstab Schmid AG Einbezug Kanton und Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission Vorprojekt bis Ende 2009 Vorlage an den Einwohnerrat
<b>Finanzierung</b>	Investitionsrechnung
<b>Finanzierungsnachweis</b>	Finanzplan Gemeinde 2009 - 2012, S. 8
<b>Verschiedenes</b>	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)

<b>Kosten Infrastruktur</b>	Fr. 0.25 Mio.
<b>Kosten Betrieb</b>	Fr. 0.3 Mio. pro Jahr
<b>Zielsetzung</b>	Anschluss des Rundbucks sowie des Friedhofs Langacker an den öffentlichen Verkehr
<b>Beschrieb</b>	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.



<b>Realisierungszeitraum</b>	Dezember 2010 dreijähriger Probebetrieb, danach Entscheid über definitive Einführung
<b>Planungsstand</b>	Studie VBSH samt provisorischen Fahrplänen.
<b>Weiteres Vorgehen</b>	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)
<b>Finanzierung</b>	Infrastruktur: Investitionsrechnung Betrieb: Laufende Rechnung
<b>Finanzierungsnachweis</b>	Infrastruktur teilweise in Finanzplan 2009 - 2012, S. 10 (Fr. 0.13 Mio.)
<b>Verschiedenes</b>	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



<b>Kosten Infrastruktur</b>	Fr. 0.9 Mio. - Fr. 1.2 Mio. <sup>2</sup> Anteil Neuhausen am Rheinflall: circa Fr. 0.5 Mio. <sup>2</sup> (davon Fr. 0.5 Mio. aus Jubiläumsgeschenk 125 Jahre Schaffhauser Kantonalbank <sup>3</sup> )
<b>Kosten Betrieb</b>	Fr. 50'000.-- jährlich <sup>2</sup> Anteil Neuhausen am Rheinflall: Fr. 20'000.-- <sup>2</sup>
<b>Zielsetzung</b>	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.
<b>Beschrieb</b>	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.
<b>Realisierungszeitraum</b>	ab 2010
<b>Planungsstand</b>	Studie
<b>Weiteres Vorgehen</b>	VBSH klären die Voraussetzungen ab. Vorlage an den Einwohnerrat
<b>Finanzierung</b>	Investitionsrechnung
<b>Finanzierungsnachweis</b>	Neu im Finanzplan 2010 - 2014

<sup>2</sup> Schätzungen des Planungsreferats

<sup>3</sup> 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.

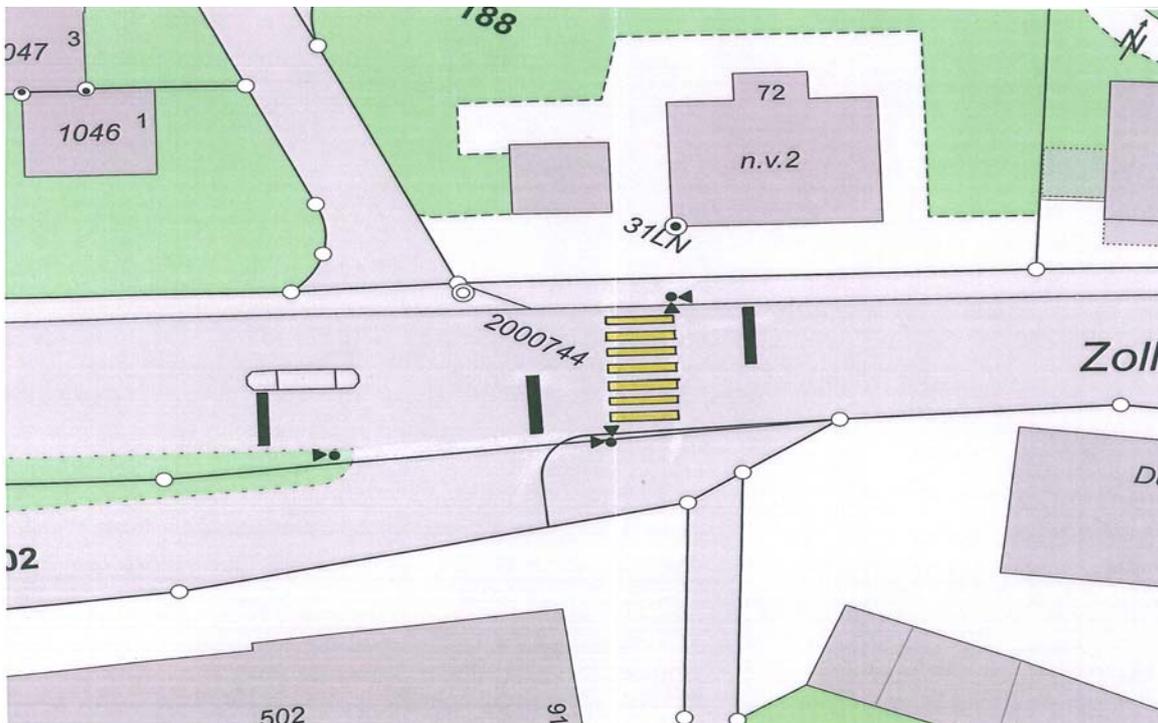
## Verschiedenes

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)



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

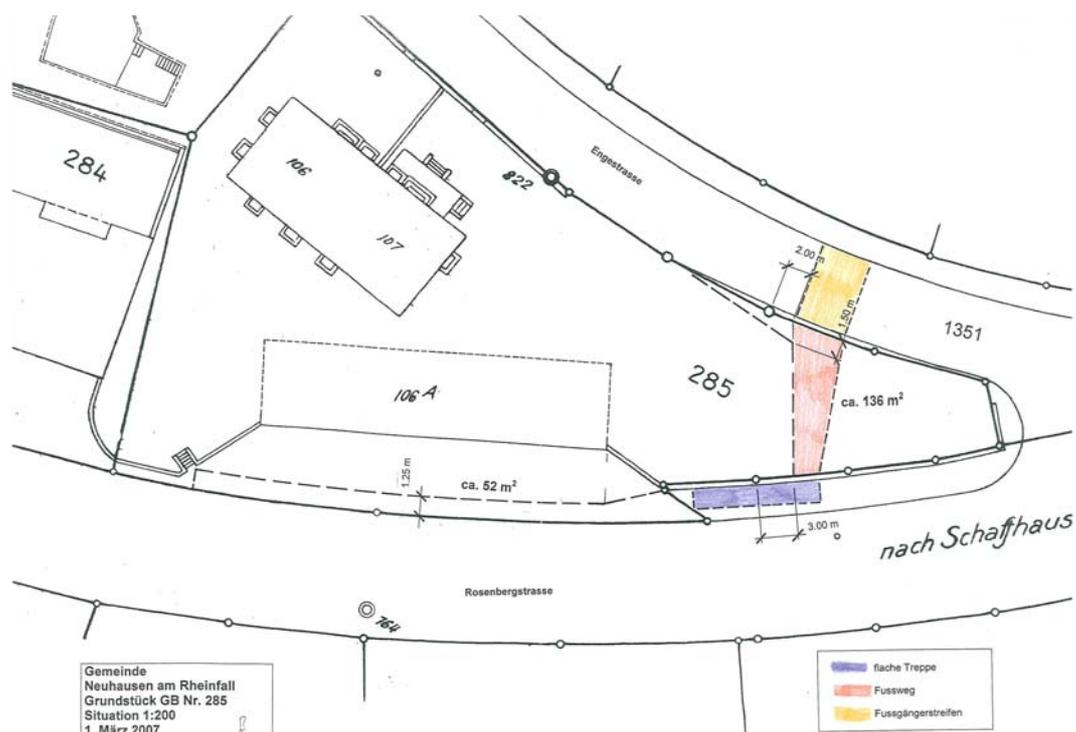
<b>Kosten Infrastruktur</b>	Keine
<b>Kosten Betrieb</b>	Fr. 0.3 Mio. Schaffhausen würde mit zusätzlichen Kosten von Fr. 0.7 Mio. belastet.
<b>Zielsetzung</b>	Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr
<b>Beschrieb</b>	Verdichtung des Takts analog Linie 1
<b>Realisierungszeitraum</b>	2014
<b>Planungsstand</b>	Studie
<b>Weiteres Vorgehen</b>	Detaillierte Abklärungen seitens der VBSH Vorlage an den Einwohnerrat
<b>Finanzierung</b>	Laufende Rechnung
<b>Finanzierungsnachweis</b>	Im Finanzplan nicht vorgesehen
<b>Verschiedenes</b>	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

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

## 2.10 Bushaltestelle Fernblick (Agglomerationsprojekt Nr. 20)



<b>Kosten Infrastruktur</b>	Fr. 0.3 Mio.
<b>Kosten Betrieb</b>	Keine
<b>Zielsetzung</b>	Verbesserung der Sicherheit für die Benützerinnen und Benützer der Haltestelle Fernblick (Linie 6)
<b>Beschrieb</b>	Übergang Engestrasse und neuer Fussweg entlang Rosenbergstrasse zu bisheriger Haltestelle, eventuell neues Trottoir entlang Rosenberg- und Engestrasse
<b>Realisierungszeitraum</b>	2011 - 2012
<b>Planungsstand</b>	Konzeptidee
<b>Weiteres Vorgehen</b>	Studie bis Ende 2009
<b>Finanzierung</b>	Investitionsrechnung
<b>Finanzierungsnachweis</b>	Neu Finanzplan 2010 - 2013
<b>Verschiedenes</b>	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

<b>Kosten Infrastruktur</b>	Keine
<b>Kosten Betrieb</b>	Keine
<b>Zielsetzung</b>	Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr
<b>Beschrieb</b>	Vermehrter Halt von Schnellzügen im SBB-Bahnhof sowie im DB-Bahnhof
<b>Realisierungszeitraum</b>	2010 ff.
<b>Planungsstand</b>	Wunsch wird immer wieder beim Kanton und bei den Fahrplaninformationen seitens des Gemeindepräsidenten vorgebracht.
<b>Weiteres Vorgehen</b>	Fortsetzung der Gespräche mit Kanton
<b>Finanzierung</b>	Keine erforderlich
<b>Finanzierungsnachweis</b>	Keine erforderlich
<b>Verschiedenes</b>	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

<b>Kosten Infrastruktur</b>	Fr. 85'000.-- Gemeindeanteil: circa Fr. 85'000.--
<b>Kosten Betrieb</b>	Keine
<b>Zielsetzung</b>	Verbesserung des Komforts für Zugreisende.
<b>Beschrieb</b>	Normwartehalle der SBB
<b>Realisierungszeitraum</b>	2014
<b>Planungsstand</b>	Offerte der SBB liegt vor
<b>Weiteres Vorgehen</b>	Verhandlung betreffend Kostenteiler mit SBB
<b>Finanzierung</b>	Investitionsrechnung
<b>Finanzierungsnachweis</b>	Im Finanzplan 2009 - 2012 nicht vorgesehen.
<b>Verschiedenes</b>	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