GEMEINDE
NEUHAUSEN
AM RHEINFALL
CH-8212 Neuhausen am Rheinfall

Kommissionsbericht betreffend “Mehr Bus für Neuhausen am Rheinfall (Angebotskonzept 2030 der VBSH)”

vom 14. Oktober 2026

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren

An der Einwohnerratssitzung vom 12. Juni 2026 wurde beschlossen, zum Bericht und Antrag des Gemeinderats vom 28. April 2026 betreffend «Mehr Bus für Neuhausen am Rheinfall (Angebotskonzept 2030 der VBSH)» eine einwohnerrätliche 7ner-Kommission zu bilden. Diese umfasste folgende Mitglieder des Einwohnerrats:

- Nina Schärer (FDP) - Präsidentin
- Fabian Bolli (GLP) - Vizepräsident
- Deborah Isliker (SVP)
- Bernhard Koller (EDU)
- Thomas Leuzinger (SP)
- Dimitrij Ruh (SP)
- Christian Schenk (SP)

Die einwohnerrätliche Kommission hat den Bericht und Antrag an insgesamt drei Sitzungen am 2. Juli, 6. August und 16. September 2026 beraten.

An den Kommissionssitzungen waren folgende Personen beratend anwesend:

- Gemeindepräsident Felix Tenger
- Patrick Altenburger, Geschäftsführer, vbsh
- Marcel Seelhofer, Betriebsleiter vbsh

Das Protokoll führte Barbara Zanetti, Aktuarin des Einwohnerrats.

1. Ausgangslage

Das heutige Busnetz in der Stadt Schaffhausen und in Neuhausen am Rheinfall basiert in wesentlichen Teilen auf einer Netzüberprüfung aus dem Jahr 2007. Seither haben sich verschiedene Rahmenbedingungen verändert. Dazu gehören das Bevölkerungswachstum, die vollständige Elektrifizierung der Busflotte, zunehmende Fahrzeiten infolge des allgemeinen Verkehrswachstums und von Baustellen sowie die veränderten Anschlüsse aufgrund des Halbstundentakts auf dem Bahnnetz.

Mit dem Angebotskonzept 2030 sollen insbesondere die Anschlussqualität verbessert, ein einfaches Taktangebot geschaffen, direkte Verbindungen erhalten und zusätzliche Gebiete erschlossen werden. Für Neuhausen sieht das Konzept unter anderem eine Taktverdichtung auf der Linie 7, Verbesserungen in den Randverkehrszeiten und eine bessere Erschliessung der Bahnhöfe vor. Ein weiteres Ziel ist die Erschliessung der Freizeitanlagen Langriet, des Werkhofs, des Chlaffentals und des Friedhofs.

2. Beratung der Kommission

Die Kommission beriet die Vorlage mit einer mehrheitlich positiven Grundhaltung. Die Anliegen des Angebotskonzepts 2030 zum Ausbau des Busangebots wurden von einer Kommissionsmehrheit begrüsst. Eine Kommissionsminderheit zweifelte an dem Bedarf des Ausbaus. Einen erheblichen Teil der Beratungen nahmen die Ausgestaltung des Angebots, zusätzliche Verbindungen spätabends und insbesondere die vorgesehene Erschliessung von Langriet, Werkhof, Chlaffental und Friedhof ein.

Die erste Sitzung diente insbesondere der Vorstellung und Detailberatung der Vorlage sowie der Formulierung verschiedener Prüfaufträge; die weiteren Sitzungen der Beratung der zusätzlichen Abklärungen und der Bereinigung der Anträge.

2.1. Taktverdichtungen der Linien 1 und 7

Der Gemeinderat beantragt für die Linien 1 und 7 eine wiederkehrende Ausgabe von Fr. 361'000 pro Jahr, um das Angebotskonzept 2030 umzusetzen. Hintergrund sind insbesondere die heute teilweise ungenügende Fahrplanstabilität, ungünstige Bahnanschlüsse in den Randverkehrszeiten sowie der zusätzliche Fahrzeug- und Personalbedarf infolge längerer Umlaufzeiten. Vorgesehen sind vor allem eine bessere Abstimmung auf den Bahnverkehr, ein 15-Minuten-Takt in den Randverkehrszeiten sowie ein durchgehender 10-Minuten-Takt auf der Linie 7. Die Linienführung bleibt unverändert.

Die Kommission unterstützte die Stossrichtung des Angebotskonzepts und insbesondere das Ziel, die Fahrplanstabilität zu erhöhen und die Anschlüsse an den Bahnverkehr zu verbessern. Vertieft diskutiert wurden die vorgesehenen Taktverdichtungen und deren Verhältnis zu Nachfrage und Mehrkosten. Insbesondere beim durchgehenden 10-Minuten-Takt der Linie 7 bestanden unterschiedliche Auffassungen darüber, ob eine einheitliche Taktverdichtung oder eine stärker nach Tageszeit und Nachfrage differenzierte Angebotsgestaltung zweckmässiger sei. Ebenfalls kritisch hinterfragt wurde eine mögliche weitere Ausweitung des 15-Minuten-Takts in der letzten Betriebsstunde. Die Kommission verzichtete darauf und folgte letztlich dem vorgeschlagenen Angebotskonzept.

2.2. Spät- und Nachtverbindungen

Das Nachtbusangebot ist nicht Bestandteil des Angebotskonzepts 2030. In der Kommission wurde jedoch die Frage aufgeworfen, wie Reisende von Sonntag bis Donnerstag nach Ankunft der letzten Züge aus Richtung Zürich und Winterthur (Schaffhausen an 0.43 Uhr) in die Neuhauser Quartiere gelangen und ob hier eine Angebotslücke besteht. In der Folge wurde eine zusätzliche Spätverbindung beziehungsweise eine Optimierung des Nachtbussystems vertieft geprüft.

Die Kommission beurteilte eine bessere Anschlusssicherung nach Mitternacht grundsätzlich positiv. Diskutiert wurden anhand einer groben Einschätzung durch die VBSH insbesondere die Nachfrage, die Anbindung über den Bahnhof Schaffhausen und die zusätzlichen Kosten. Dabei wurde deutlich, dass die Hauptnachfrage nach Nachtbussen heute vom Bahnhof Schaffhausen ausgeht und eine Lösung deshalb sinnvollerweise mit der Stadt koordiniert werden muss. Die Kommission entschied schliesslich, nicht unmittelbar einen zusätzlichen Kurs zu bestellen, sondern den Gemeinderat zu beauftragen, dem Einwohnerrat bis zum Budget 2029 einen Kurzbericht zur Optimierung des Nachtbussystems vorzulegen, insbesondere zur Anschlusssicherung der letzten Züge von Sonntag bis Donnerstag und unter Berücksichtigung der finanziellen Situation der Bestellergemeinden. Dieser Antrag wurde angenommen. In der parallel arbeitenden Kommission des grossen Stadtrates wurde ein gleichlautender Antrag ausgearbeitet und ebenso angenommen.

2.3. Erschliessung Langriet, Werkhof, Chlaffental und Friedhof

Am intensivsten setzte sich die Kommission mit der vorgesehenen Kleinbuslinie zur Erschliessung von Langriet, Chlaffental, Werkhof und Friedhof auseinander.

In der Kommission wurde das Ziel einer besseren Erschliessung grundsätzlich anerkannt, sowie auch die sehr schwierige Herausforderung, dieses Ziel sinnvoll und verhältnismässig zu erreichen. Die Kommission stellte fest, dass die verschiedenen Nutzergruppen teilweise sehr unterschiedliche Bedürfnisse haben. Während Sport- und Freizeitanlagen insbesondere unter der Woche von Kindern und Jugendlichen genutzt werden, besteht beim Friedhof ein anderes Nachfrageprofil.

2.3.1. Kleinbus

Der Gemeinderat schlägt einen dreijährigen Versuchsbetrieb mit einem Kleinbus vor, um die erwähnten Örtlichkeiten mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen. Dieser Kleinbus würde ab der Endstation der Linie 1 (Herbstäcker) im Rundkurs verkehren. In seinem Bericht und Antrag stellt der Gemeinderat drei Varianten vor: «Wochenende», «nachmittags/abends/Wochenende» und «ganztags/Wochenende». Die jährlichen Kosten betragen je nach Variante 150'000; 425'000 und 525'000 Franken.

Der Gemeinderat beantragt einen dreijährigen Kleinbus-Versuchsbetrieb am Wochenende, voraussichtlich von 2030 bis 2032, mit einem Kredit von Fr. 450'000. Zusätzlich wären erhebliche Infrastrukturinvestitionen notwendig. Die Vorlage beziffert die Gesamtkosten dafür auf rund Fr. 1,388 Mio. Bei einer Bundesbeteiligung von 35 Prozent verbliebe ein Gemeindeanteil von rund Fr. 902'000. Über das entsprechende Bauprojekt soll zu einem späteren Zeitpunkt separat entschieden werden.

Das konkrete Kleinbusmodell wurde von einer Kommissionsmehrheit grundsätzlich kritisch hinterfragt. Auch die tatsächliche Nutzung des Kleinbusses zur Entsorgung wurde infrage gestellt. Eine Kommissionsminderheit anerkannte zwar die Herausforderung, hatte zum Kleinbus jedoch eine grundsätzlich positive Haltung.

Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass auch bei einem Testbetrieb erhebliche Investitionen notwendig wären und ein zusätzlich zu beschaffender Kleinbus ausserhalb der vorgesehenen Wochenend-Betriebszeiten nur eingeschränkt eingesetzt werden könnte.

Als Alternative zum vom Gemeinderat vorgeschlagenen, auf das Wochenende beschränkten, Kleinbusbetrieb wurde auch eine deutlich umfassendere Variante diskutiert, mit Kleinbusbetrieb nachmittags, abends und am Wochenende ganztags. Begründet wurde dies insbesondere damit, dass die verschiedenen Nutzergruppen unterschiedliche zeitliche Bedürfnisse aufweisen und ein stark eingeschränktes Angebot möglicherweise zu wenig Nachfrage generieren würde. Für einen dreijährigen Versuchsbetrieb wurde von einem Kommissionsmitglied daher ein Kredit von Fr. 1,275 Mio. beantragt (entspricht Variante «nachmittags/abends/Wochenende» aus dem Bericht und Antrag des Gemeinderats).

Die Kommission suchte auch nach geeigneten Alternativen zum vorgeschlagenen Kleinbusbetrieb. Im Zentrum standen dabei insbesondere eine Verlängerung der bestehenden Linie 1 sowie der mögliche Einsatz eines autonom fahrenden Busses.

2.3.2.Prüfung einer Verlängerung der Linie 1

Als mögliche Alternative zum Kleinbus liess die Kommission prüfen, ob die Linie 1 bis zum Elefantenplatz verlängert werden könnte. Die Kommission sah darin die Möglichkeit, mit einer bestehenden Buslinie eine bessere Erschliessung von Langriet und Friedhof zu erreichen. Die vertiefte Prüfung wurde mit 5 Ja-Stimmen, 1 Nein-Stimme und 1 Enthaltung beschlossen.

Die zusätzlichen Abklärungen ergaben, dass die Verlängerung der Linie 1 bis zum Elefantenplatz grundsätzlich möglich wäre, ohne dass ein zusätzliches Fahrzeug benötigt würde. Bei der Machbarkeitsprüfung wurden drei Linienvarianten geprüft, welche alle mit einmaligen Investitionskosten zwischen rund 850'000 und 950'000 Franken sowie jährlich wiederkehrenden Kosten von rund 100'000 Franken beziffert wurden. Diese Kosten sind deutlich tiefer als jene des Kleinbusbetriebs, während sich das Angebot gleichzeitig nicht auf das Wochenende beschränken würde. Gleichzeitig ist mit der Verlängerung der Linie 1 keine der vier Örtlichkeiten Langriet, Werkhof, Chlaffental und Friedhof direkt erschlossen. Faktisch würde sich nur die Gehdistanz ins Langriet halbieren. Zudem wären bei einer Linienführung durch die Quartiere mögliche Widerstände zu erwarten. Die Kommission beurteilte diese Variante deshalb nicht als geeignete Alternative für die beabsichtigte Erschliessung.

2.3.3.Autonomer Bus als Alternative

Im Verlauf der Beratungen gewann eine weitere Variante an Bedeutung: die Erschliessung des Gebiets mit einem autonom fahrenden Bus.

An der dritten Sitzung brachte der Gemeinderat die Möglichkeit ein, vorerst auf die Beschaffung eines konventionellen Kleinbusses zu verzichten und stattdessen gemeinsam mit weiteren Akteuren abzuklären, ob Neuhausen als Modellregion für einen autonomen Busbetrieb positioniert werden könnte. Dabei wurde insbesondere eine Zusammenarbeit mit dem Swiss Transit Lab angesprochen.

Die Kommission diskutierte diese Alternative ausführlich. Für die Variante sprach insbesondere die Aussicht, bei einem fahrerlosen Betrieb langfristig ein umfangreicheres Angebot bei deutlich geringeren Kosten zu ermöglichen. Gleichzeitig wurden Unsicherheiten hinsichtlich Zulassung, technischer Entwicklung und zeitlicher Realisierbarkeit thematisiert. Die Kommission legte deshalb Wert darauf, für den Fall einer nicht rechtzeitigen Realisierung des autonomen Betriebs auf den Vorschlag des vorliegenden Kleinbusmodells zurückkommen zu können. Der Antrag zur Prüfung des autonomen Busses ist daher auf Ende 2028 terminiert.

2.3.4.Ausmehrung

In einer ersten Ausmehrung wurde die Variante «Autonomer Bus» einem Antrag auf einen umfassenderen Kleinbus-Versuchsbetrieb mit einem Kredit von Fr. 1,275 Mio. gegenübergestellt.

Antrag «Autonomer Bus»

Der Gemeinderat wird gemeinsam mit den VBSH in Zusammenarbeit mit Swiss Transit Lab aufgefordert die Einführung eines autonomen Busses zur Erschliessung von Langriet, Werkhof und Friedhof voranzutreiben. Dem Einwohnerrat soll spätestens bis Ende 2028 über den Stand der Arbeiten sowie die technische und betriebliche Machbarkeit berichtet werden. Falls sich herausstellt, dass ein autonomer Bus nicht realisierbar ist, soll dem Einwohnerrat ein Bericht und Antrag zur Realisierung eines Kleinbusses vorgelegt werden.

Antrag «Umfassender Kleinbus-Versuchsbetrieb»

Der Einwohnerrat bewilligt für einen dreijährigen Versuchsbetrieb (voraussichtlich 2030 - 2032) für die Erschliessung des Langriets/Werkhof/Friedhof mit einer Kleinbuslinie einen Kredit von Fr. 1’275'000.00.

Der Antrag «Autonomer Bus» obsiegte gegenüber dem Antrag «Umfassender Kleinbus-Versuchsbetrieb» mit 4 zu 3 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Anschliessend wurde der Antrag «Autonomer Bus» dem ursprünglichen Gemeinderatsantrag für einen Kleinbus-Versuchsbetrieb mit einem Kredit von Fr. 450'000 gegenübergestellt.

Antrag «Autonomer Bus»

Der Gemeinderat wird gemeinsam mit den VBSH in Zusammenarbeit mit Swiss Transit Lab aufgefordert die Einführung eines autonomen Busses zur Erschliessung von Langriet, Werkhof und Friedhof voranzutreiben. Dem Einwohnerrat soll spätestens bis Ende 2028 über den Stand der Arbeiten sowie die technische und betriebliche Machbarkeit berichtet werden. Falls sich herausstellt, dass ein autonomer Bus nicht realisierbar ist, soll dem Einwohnerrat ein Bericht und Antrag zur Realisierung eines Kleinbusses vorgelegt werden.

Antrag «Kleinbus-Versuchsbetrieb Gemeinderat»

Der Einwohnerrat bewilligt für einen dreijährigen Versuchsbetrieb (voraussichtlich 2030 - 2032) für die Erschliessung des Langriets/Werkhof/Friedhof mit einer Kleinbuslinie einen Kredit von Fr. 450'OOQ.--.

Der Antrag «Autonomer Bus» obsiegte gegenüber dem Antrag «Kleinbus-Versuchsbetrieb Gemeinderat» mit 7 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Der obsiegende Antrag wurde einstimmig angenommen. Die Kommission beantragt somit, vorerst keinen Kredit für den Kleinbus-Versuchsbetrieb zu bewilligen. Stattdessen soll die Realisierung eines autonomen Angebots aktiv vorangetrieben werden. Falls sich zeigt, dass dies nicht realisierbar ist, soll der Gemeinderat dem Einwohnerrat eine neue Vorlage für einen Kleinbus unterbreiten.

3. Anträge

Antrag 1

Der Einwohnerrat bewilligt einen wiederkehrenden Kredit von Fr. 361'000 für die Mehrabgeltungen an den Ortsverkehr (Linien 1 und 7).

Dem Antrag wird mit 5 zu 2 Stimmen bei 0 Enthaltungen zugestimmt.

Antrag 2

Der Gemeinderat wird eingeladen, dem Einwohnerrat bis zum Budget 2029 einen Kurzbericht zur möglichen Optimierung des Nachtbussystems im Ortsverkehr zu unterbreiten. Der Bericht hat insbesondere eine Aussage zur Anschlusssicherung der letzten Züge nach Mitternacht von Sonntag bis Donnerstag zu enthalten und soll die finanzielle Situation der Bestellergemeinden berücksichtigen. Diese Beschlussziffer steht unter dem Vorbehalt eines gleichlautenden Beschlusses des Grossen Stadtrats der Stadt Schaffhausen.

Dem Antrag wird mit 5 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen zugestimmt.

Antrag 3

Der Gemeinderat wird gemeinsam mit den VBSH in Zusammenarbeit mit Swiss Transit Lab aufgefordert, die Einführung eines autonomen Busses zur Erschliessung von Langriet, Werkhof und Friedhof voranzutreiben. Dem Einwohnerrat soll spätestens bis Ende 2028 über den Stand der Arbeiten sowie die technische und betriebliche Machbarkeit berichtet werden. Falls sich herausstellt, dass ein autonomer Bus nicht realisierbar ist, soll dem Einwohnerrat ein Bericht und Antrag zur Realisierung eines Kleinbusses vorgelegt werden.

Dem Antrag wird mit 7 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen zugestimmt.

Antrag 4

Die Postulate von Fabian Bolli «Busangebot an Abenden und am Wochenende verbessern» (2025.02) und von Thomas Leuzinger «Einführung des 10-Minuten-Taktes auf der Linie 7» (2025.01) werden abgeschrieben.

Dem Antrag wird mit 7 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen zugestimmt.

Für die einwohnerrätliche Kommission





ER Nina Schärrer, Präsidentin

ER Fabian Bolli, Vizepräsident

Neuhausen am Rheinfall, 14. Oktober 2026