

Fahrzeit

Das Magazin der Schaffhauser Verkehrsbetriebe

Ausgabe
10/2023

Seite 2

Bundesrat Albert Rösti im Interview

Seite 5

Regionalverkehr-Report

Seite 11

Keiner zu jung, um Bus zu fahren

30.9.2023

28.4.2024

MOCHES

1000 Jahre vor den Inka



Liebe Leserin, lieber Leser

Viel wurde diskutiert, geschrieben und kommentiert über die Elektrifizierung der Stadtbusflotte. Heute fährt bereits die Hälfte der Stadtbusse elektrisch und die neuen E-Busse sind längst Teil des Stadtbildes geworden. Das bestehende Depot im Ebnat wurde fertig saniert und erweitert. Schlag auf Schlag geht es nun im Regionalbusverkehr weiter.

Die neue Einstellhalle für die regionalen Linien ist im Bau und der Grundstein für die weitere Elektrifizierung der Regionalbusflotte ist gelegt. Zusammen mit den kantonalen Fachstellen für Verkehr und Energie sowie externen Experten haben die Abklärungen gezeigt, dass batterieelektrische Busse auch für die Region am besten abschneiden und den höchsten Wirkungsgrad haben. Mit anderen Worten: Die Energie wird über die Batterie direkt und mit wenig Verlust in Vortrieb umgesetzt und der Elektrobus ist auch für die längeren und topografisch anspruchsvolleren Regionalbuslinien geeignet. Das bestätigen die Experten.

Für Stadt und Land ist die mobile Zukunft elektrisch. Aber die vbsh leisten auch bei der Energiegewinnung einen Beitrag zur fossilfreien Zukunft: Ein Teil des benötigten Stroms kommt vom Dach

Daniel Preisig

Präsident der
Verwaltungskommission

der bestehenden und der neuen Einstellhalle, die ebenfalls mit einer Solaranlage ausgerüstet wird. Damit unsere Dieselbusse schrittweise am Lebensende durch Elektrobusse abgelöst werden, heisst der nächste gesetzlich vorgeschriebene Schritt: Ausschreibung! Es gibt ein weiteres Beschaffungsverfahren für Bus und Ladeinfrastruktur, damit auch die Landgemeinden den Anschluss an die Zukunft nicht verpassen.

Für das bestehende Depot in Schleithelm konnten wir mit dem Gemeinderat eine einvernehmliche Lösung finden: Die Gemeinde übernimmt das Baurecht der vbsh zu einem fairen Preis und plant eine volkswirtschaftlich wertvolle Entwicklung für das Areal.

Die Zukunft gehört den jungen Menschen und deshalb widmen wir in dieser Ausgabe unseren jungen Fahrgästen einen besonderen Beitrag. Für unsere Senioren bieten wir bald wieder Kurse für den Sprung ins digitale Zeitalter an, damit wir papier- und vermehrt bargeldlos auch im Vertrieb mit der Zeit gehen. Das senkt die Kosten und ist umweltfreundlicher.

Das Interview mit «unserem» Bundesrat freut uns besonders und wir wünschen spannende Lektüre und gute Fahrt in die elektrische Zukunft von Stadt und Land, aus einer Hand und bald unter einem Dach.

Patrick Altenburger

Geschäftsführer

Impressum

Fahrzeit: Das Magazin der vbsh
Erscheinung: Halbjährlich
Auflage: 43 000 Exemplare
Herausgeber: Verkehrsbetriebe Schaffhausen vbsh
Grafisches Konzept: Eclipse Studios GmbH
Fotos Cover/Regionalverkehr/Schüler: Reto Schlatter
Druck: Kuhn Druck Neuhausen

Bundesrat Albert Röstli im Interview

Warum Schiene und Strasse gleicherweise wichtig sind



Bundesrat Albert Röstli leitet das aktuell wohl spannendste Departement in Bern: Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). Damit ist er auch verantwortlich für den Verkehr. Wir durften Albert Röstli ein paar Fragen zu seiner Verkehrspolitik, zum Schaffhauser Elektrobusprojekt, zum zweiten Fäsenstaubtunnel und zu seinem persönlichen Mobilitätsverhalten stellen.

Bundesrat Röstli, wann haben Sie zum letzten Mal den Bus genommen?

Bundesrat Albert Röstli: Auch wenn ich als Bundesrat vor allem mit dem Auto oder Zug unterwegs bin, damit ich während der Reise arbeiten kann, nutze ich, wenn es zeitlich Sinn macht, Bus oder Tram. Da trifft man auch immer viele unterschiedliche Menschen an und kommt hie und da ins Gespräch.

Wie Sie es mehrfach gesagt haben, möchten Sie den öffentlichen und den Individualverkehr nicht gegeneinander ausspielen und beide gleichermaßen vorwärtsbringen. Welche Akzente möchten Sie in den nächsten Jahren in Ihrem Departement setzen?

Bundesrat Albert Röstli: Dass Stadt und Land gleichermaßen von guten Verkehrsinfrastrukturen und -angeboten profitieren können, ist mir persönlich ein ganz besonders wichtiges Anliegen. Denn leistungsfähige Infrastrukturen sind wichtig für die Lebensqualität und den Wohlstand in unserem Land. Um die Mobilitätsbedürfnisse auch in Zukunft befriedigen zu können, brauchen wir beides: Ausbauten von Schiene und Strasse. Der Bund investiert regelmässig in verschiedenste Verkehrsprojekte zum einen über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) und zum anderen über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF).

Schaffhausen ist der nördlichste Kanton der Schweiz und die einzige Kantonshauptstadt nördlich des Rheins. Was ist Ihre Beziehung zur Munotstadt?

Albert Röstli: Ich kenne Schaffhausen ziemlich gut. Als Parteipräsident war ich viel unterwegs und besuchte regelmässig die verschiedenen Landesteile. Die Grenznähe zu Deutschland und zum grossen Nachbarkanton Zürich sowie die schönen Rebberge und der Rhein mit dem imposanten Rheinfluss bilden den besonderen Mix, der diesen Kanton spannend und wichtig macht. Auch zu den Regierungsmitgliedern des Kantons und meinen Parteikollegen aus National- und Ständerat habe ich einen guten Kontakt.

Zusammen mit den Verkehrsbetrieben hat Schaffhausen als erste Schweizer Stadt bereits 2017 entschieden, die Stadtbusflotte vollständig von Diesel auf Elektroantrieb umzustellen. Dabei standen von Anfang an nicht nur ökologische, sondern auch wirtschaftliche Aspekte im Vordergrund. Der Schaffhauser Elektrobus schont nicht nur die Umwelt, sondern ist langfristig auch günstiger. Wie ist der Blick aus Bern auf das Schaffhauser Elektrobusprojekt?

Albert Röstli: Der Bund unterstützt auch andere Städte bei der Modernisierung und Elektrifizierung ihrer öV-Flotten, damit die Nutzung fossiler Brennstoffe reduziert wird. Elektrische Busse schonen auch die Kassen der öffentlichen Hand.

Bundesrat Albert Röstli,
Leiter des UVEK
Fotos: Anoush Abrar



Fäsenstaubtunnel im Gegenverkehr betrieben. Das entspricht bei dem hohen Verkehrsaufkommen nicht mehr den neuesten Sicherheitsstandards. Mit dem Bau einer zweiten Röhre werden künftig pro Fahrtrichtung getrennt zwei Spuren zur Verfügung stehen. Gefährliche Frontalkollisionen im Fäsenstaubtunnel können damit vermieden werden. Der Bau einer zweiten Röhre hat aber auch noch eine weitere wichtige Funktion: In den kommenden Jahren muss der bestehende Fäsenstaubtunnel umfassend saniert werden. Ohne die zweite Tunnelröhre müsste die Stadttangente über mehrere Jahre für den Verkehr gesperrt werden. Der Verkehr müsste über das regionale Verkehrsnetz umgeleitet werden. Dies hätte erhebliche Folgen für die ganze Region Schaffhausen.

Vielen Dank für die offenen Antworten und gute Fahrt!

Das Interview wurde schriftlich geführt. Die Fragen stellte Daniel Preisig, Präsident der Verwaltungskommission der vbsh.

Zu Beginn sind dafür aber Investitionen nötig, nicht nur in neue Busse, sondern auch in Lade-Stationen. Daher hilft der Bund mit Beiträgen im Rahmen der Agglomerationsprogramme. Das CO₂-Gesetz sieht zudem A-fonds-perdu-Beiträge für die Finanzierung der Mehrkosten bei der Beschaffung von Elektrobussen vor. Und im abgeltungsberechtigten Regionalverkehr können Mehrkosten von Elektrofahrzeugen dem Bund in Rechnung gestellt werden.

Neben der Elektrifizierung des Busverkehrs, welche vom Bund im Rahmen des Agglomerationsprogrammes unterstützt wird, ist das UVEK auch bei einem anderen, strategischen Projekt für Schaffhausen beteiligt: Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse A 4 und Bau eines zweiten Tunnels durch den Fäsenstaub. Wie wichtig ist dieses Projekt zur Bewältigung des Verkehrswachstums und zur Erhöhung der Sicherheit?

Albert Rösti: Das Projekt hat zwei Ziele: Zum einen wollen wir stockenden Verkehr und Stau auf der Autobahn minimieren. So kann der unerwünschte Ausweichverkehr auf dem städtischen Strassennetz verhindert werden. Das schützt die Wohngebiete vor Lärm und schafft Raum für die weitere Förderung des öV sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Zum anderen erhöht das Projekt die Sicherheit. Heute wird der zweisepurige



Das Regionalbuszentrum am Bahnhof Schaffhausen ist Drehscheibe für die Busse des Regionalverkehrs.

Regionalverkehr-Report

Warum auch die Regionalbusse bald elektrisch fahren



Bald werden auch in den Landgemeinden leise, saubere und umweltfreundliche Elektrobusse fahren. Das ist das Ergebnis der Traktionsstudie, die der Kanton Ende 2022 zur Umstellung des Regionalbusverkehrs auf fossilfreie Antriebsformen in Auftrag gegeben hat.

Die Verkehrsbetriebe Schaffhausen gehören bei der Elektrobuseinführung zu den Pionieren: Vor sieben Jahren wurde das Projekt zur Stadtbuselektrifizierung gestartet. Heute fährt bereits die Hälfte aller Stadtbusse elektrisch und damit leise, sauber und umweltfreundlich. Eine vom Kanton in Auftrag gegebene Traktionsstudie für den Regionalverkehr hat nun ergeben, dass auch dort batteriebetriebene Elektrobusse am besten geeignet sind. Elektromobilität im strassengebundenen öV ist sinnvoll, denn Elektrobusse verbrauchen nur rund ein Viertel an Energie im

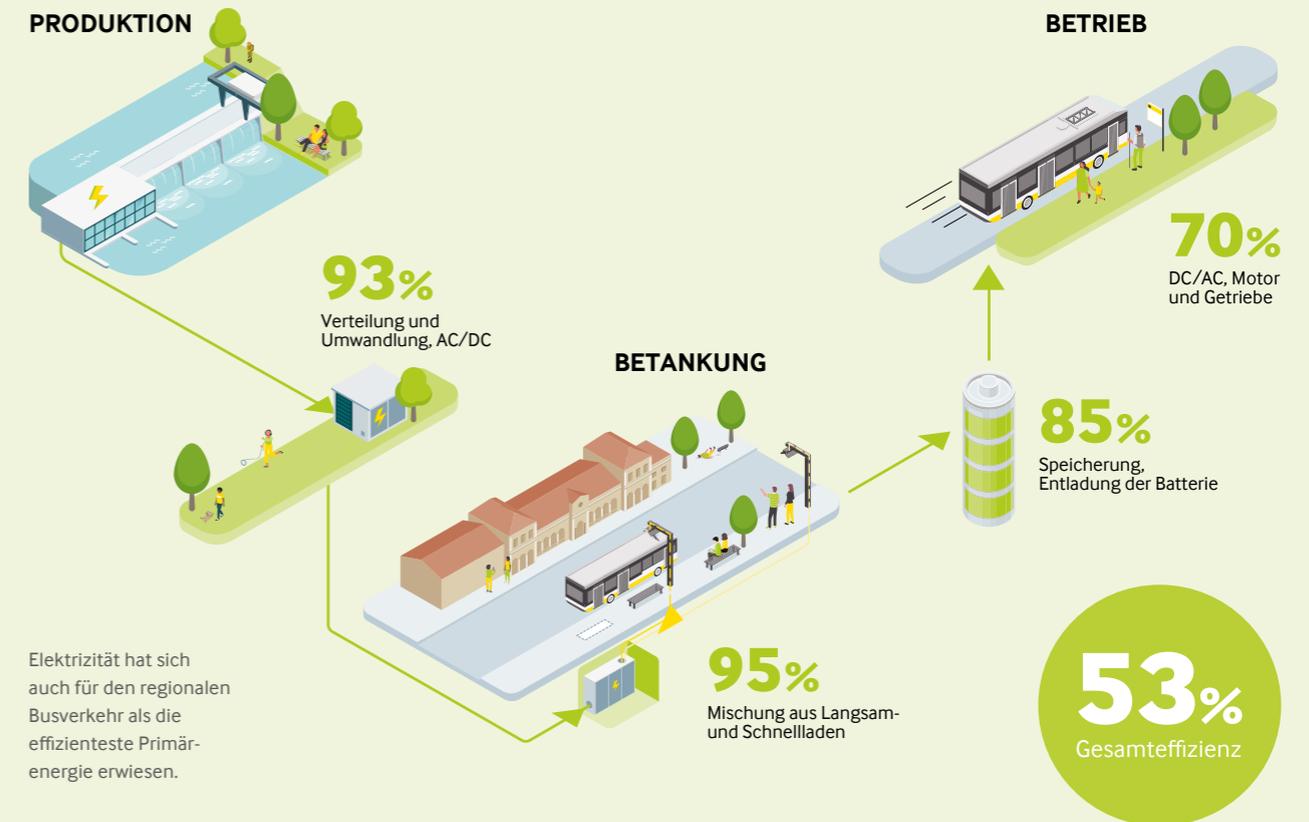
Vergleich zu Dieselfahrzeugen. Damit können die Verkehrsbetriebe Schaffhausen (vbsh) die Energieeffizienz steigern und einen permanenten Beitrag zur Energiesicherheit leisten. Im Ortsverkehr beispielsweise konnte 2022 der CO₂-Ausstoss der Busflotte gegenüber 2021 von 3457 auf 2731 Tonnen reduziert werden. Der CO₂-Ausstoss der Elektrobusse – bei aktuell mehr als zwei Millionen Kilometern Laufleistung – beträgt total 86 Tonnen. Dieselflusse stossen bei gleicher Laufleistung 2000 Tonnen CO₂ aus, also mehr als zwanzig Mal so viel wie batterieelektrische Busse.

Effizienzvergleich der Antriebsarten (in Prozenten)

	Effizienz der Bereitstellung der Antriebsenergie	Effizienz des Tank- bzw. Ladevorgangs	Effizienz Speicherung / Entladung im Tank, Brennstoffzelle Batterie	Effizienz des Antriebs (Umwandlung in kinetische Energie)	Gesamteffizienz
Diesel	90	99	100	27	24
Biodiesel	80	99	100	27	21
Flüssigkraftstoff (PtL)	42	99	100	27	11
Wasserstoff (H ₂)	55	99	100	40	22
Batterie	93	95	85	70	53

Vom Bohrloch bis zum Rad

Bei dieser Betrachtungsmethode wird die gesamte Wirkungskette für die Fortbewegung, von der Gewinnung und Bereitstellung der Antriebsenergie bis zur Umwandlung in kinetische Energie, untersucht. Der Gesamtenergiebedarf ist in dieser Aufstellung nicht enthalten, es fehlen z. B. die Herstellung des Fahrzeugs, die Betankungsanlagen, die Brennstoffzellen oder die Batterien. Es wird aufgezeigt, wie viel Primärenergie am Rad ankommt und in Vortrieb umgesetzt werden kann.



Depotlader

Ein Depotlader ist ein batterieelektrischer Bus, auch Elektrobus genannt, mit energieoptimierten Batterien für möglichst grosse Reichweiten. Diese Fahrzeuge können ausschliesslich im Depot über Stecker geladen werden.

- Nachladung über Stecker mit 50 bis 150 kW Ladeleistung
- Kein Pantograf auf dem Dach
- Energieoptimierte Fahrgast- und Fahrerplatzklimatisierung
- Optimiertes Energiemanagement

Kombilader

Ein Kombilader ist ebenfalls ein batterieelektrischer Bus mit energieoptimierten Batterien für möglichst grosse Reichweiten. Diese Fahrzeuge können im Depot und unterwegs über einen Pantografen geladen werden.

- Nachladung über Stecker mit 50 bis 150 kW Ladeleistung
- Zwischenladungen über Pantograf auf dem Dach mit maximal 300 bis 600 kW Ladeleistung
- Energieoptimierte Fahrgast- und Fahrerplatzklimatisierung
- Optimiertes Energiemanagement



Traktionsstudie

Der Kanton als Besteller des Regionalverkehrs hat in Zusammenarbeit mit den vbsh und dem unabhängigen Expertenbüro Infrac eine umfangreiche Traktionsstudie in Auftrag gegeben, im Rahmen welcher alle Antriebsarten auf die Eignung im Regionalverkehr untersucht wurden. Auf den Prüfstand wurden mehrere Antriebstechnologien gestellt, unter anderem Fahrzeuge mit synthetischem Treibstoff, Wasserstoff-Fahrzeuge sowie batterieelektrische Fahrzeuge. Die Traktionsstudie ergab eindeutig, dass auch für den Regionalverkehr Elektrobusse am besten geeignet sind. Im Unterschied zu wasserstoffbetriebenen Bussen weisen batterieelektrische Fahrzeuge einen viel besseren Wirkungsgrad auf. Bei der Umwandlung von Strom in Wasserstoff und später wieder zurück in Strom entstehen zu viele Verluste, was weder umweltfreundlich noch wirtschaftlich ist. Zudem müsste infrastrukturseitig in eine zweite Technologie investiert werden. Die vbsh verfügen aus der Stadtbuselektrifizierung über ein grosses Knowhow in diesem Bereich. Mit der Umstellung der Regionalbusflotte auf ein



Martin Kessler, Regierungsrat

Martin Kessler ist dipl. Maschinenbauingenieur FH, Wirtschaftsingenieur NDS/STV und Mitglied der FDP. Er war von 2006 bis 2016 Kantonsrat, 2014 präsidierte er den gesetzgebenden Rat. Seit dem 1. Januar 2017 ist er Regierungsrat und Vorsteher des kantonalen Baudepartements. In seiner Funktion als Baudirektor leitete er auch den Lenkungsausschuss der Traktionsstudie.

ähnliches System werden Synergiegewinne im Bereich der Infrastrukturnutzung und der Abläufe möglich. Nicht zuletzt sind Verbreitung und Marktreife von reinen Elektrobusen deutlich höher. Damit können die Projektrisiken reduziert werden.

Wie die Busse im Ortsverkehr sollen auch die Regionalbusse am Bahnhof und im Regionalbuszentrum mit einem Pantografen nachgeladen werden können (so genannte Kombilader). Im Unterschied zu den Stadtbussen werden die Regionalbusse jedoch mit kapazitätsstärkeren Batterien ausgestattet, sodass diese Busse länger fahren können, bis sie wieder nachgeladen werden müssen. Für einige Linien beziehungsweise Umlaufplanungen werden voraussichtlich sogar die Ladungen im Depot ausreichend sein. Entsprechend setzten die vbsh auf «Elektrobusse mit Kombiladern», d.h. Elektrobusse, die sowohl im Depot als auch auf der Strecke nachgeladen werden können. Für die Nachladung steht das Regionalbuszentrum im Vordergrund. Auf einzelnen, dezentralen Linien (zum Beispiel auf der Linie 27 von Oberhallau bis Osterfingen) werden voraussichtlich zusätzliche Ladestationen benötigt, abgestimmt auch auf die Angebotsentwicklung mit dem Zentralschulhaus in Neunkirch.

Im September wurde das gesetzlich vorgeschriebene, internationale Ausschreibungsverfahren mit der Präqualifikation gestartet. Beschaffungen im Regionalverkehr sind auf eidgenössischer Ebene im Personenbeförderungsgesetz geregelt. Der Kanton und der Bund sichern mit der Betriebsmittelgenehmigung zu, dass die Folgekosten über die jährlichen Abgeltungen übernommen werden. Damit haben die vbsh und die Stadt Schaffhausen als Darlehensgeberin Investitionssicherheit.

Die vollständige Umstellung auf batterieelektrische Busse ist spätestens für das Jahr 2035 geplant.



Depot Schleitheim

Nachdem Bund und Kanton im Februar 2023 den vbsh grünes Licht zum Bau der Einstellhalle Ebnatring gegeben hatten – verbunden mit einer neuen Zielvereinbarung –, haben die vbsh unmittelbar darauf mit dem Bau begonnen. Die Bauarbeiten sind auf Kurs, sodass per Fahrplanwechsel alle Fahrzeuge des Regionalverkehrs im

Depot Ebnat und in der neuen Einstellhalle beheimatet sein werden. Damit ist das Depot in Schleitheim nicht mehr betriebsnotwendig. Deshalb kann es einer neuen Nutzung mit mehr Wertschöpfung für die Gemeinde Schleitheim zugeführt werden.

Sowohl mit der Gemeinde Schleitheim als auch dem Kanton Schaffhausen konnte zwischenzeitlich eine für alle Seiten gute Lösung gefunden und eine Einigung erzielt werden. Die Gemeinde übernimmt das Baurecht der vbsh per 1. Januar 2024 zu einem fairen Preis. Sie gewinnt damit rasch die Hoheit über die Entwicklung des Areals, und zwar so, dass es für die Gemeinde den grössten volkswirtschaftlichen Nutzen bringen kann. Das gilt auch für eine Zwischennutzung der bestehenden Anlagen.



Elektrobusse mit mehr als 2.2 Millionen Kilometern im Stadtverkehr

Im Stadtverkehr sind in Schaffhausen seit dem Sommer 2022 total 15 Elektrobusse des Typs Irizar ieTram im Fahrplanverkehr unterwegs. Das entspricht gut einem Drittel der städtischen Busflotte. Zusammen mit den 7 Trolleybussen weisen die Stadt Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfluss einen Elektrifizierungsgrad von 50 Prozent auf. Die Verfügbarkeit der 15 Elektrobusse im Linienverkehr ist höher als jene der (deutlich älteren) Trolleybusse. Mit über 2.2 Millionen Kilometern Laufleistung legen sie bei der Zuverlässigkeit ein gutes Zeugnis ab.

Die vbsh haben mit der politisch breit abgestützten Einführung von Elektrobusen in der Schweiz Pionierarbeit geleistet. Ein auf dem Markt verfügbares Produkt wurde in einen laufenden Betrieb integriert und so konfiguriert, dass es optimal auf die lokalen Bedürfnisse passt. Das Vorgehen mit 2 Vorserienfahrzeugen hat sich dabei als absolut richtig erwiesen. Dieses Vorgehen soll auch bei der Einführung der Regionalbusflotte zur Anwendung kommen.

Elektrobusprojekt international ausgezeichnet

Die Pionierarbeit von Schaffhausen wird auch international anerkannt: Am 28. April 2023 wurde das Schaffhauser Elektrobusprojekt mit dem Climate Star Award des europäischen Klimabündnisses ausgezeichnet. Das Projekt hat die internationale Jury damit überzeugt, dass eine Vorreiterrolle in der öV-Branche eingenommen und ein langfristiger Nutzen für die Umwelt erzielt wird. Regelmässige Besuche aus dem In- und dem Ausland unterstreichen den Referenzcharakter des Schaffhauser Elektrobusprojekts.

Die Elektrifizierung des Ortsverkehrs schreitet nach Plan voran. Im nächsten Schritt wird eine Option auf 7 weitere Elektrobusse bei Irizar eingelöst, damit diese im Sommer 2025 in Betrieb gesetzt werden können. Die Verwaltungskommission hat dem Geschäft an der Sitzung vom 6. September 2023 zugestimmt.

Keiner ist zu jung, um Bus zu fahren



Busfahren ist so einfach, dass auch die Jüngsten für den Weg zur Schule regelmässig und selbständig den öV nutzen. Die vbsh unternehmen viel, damit alle sicher und pünktlich zur Schule und wieder nach Hause kommen. Aber auch in der Freizeit steht dank attraktiven Angeboten die Welt des öV praktisch uneingeschränkt offen.



**OSTWIND
Abo Jugend**

ab **CHF 1.28 / Tag**

Basis: Jahresabo Jugend
1 Zone, 2. Klasse



Für Schule, Beruf und Freizeit

Profitiere bis 25 vom Jugendtarif.

ostwind.ch/bis25

vb/sh

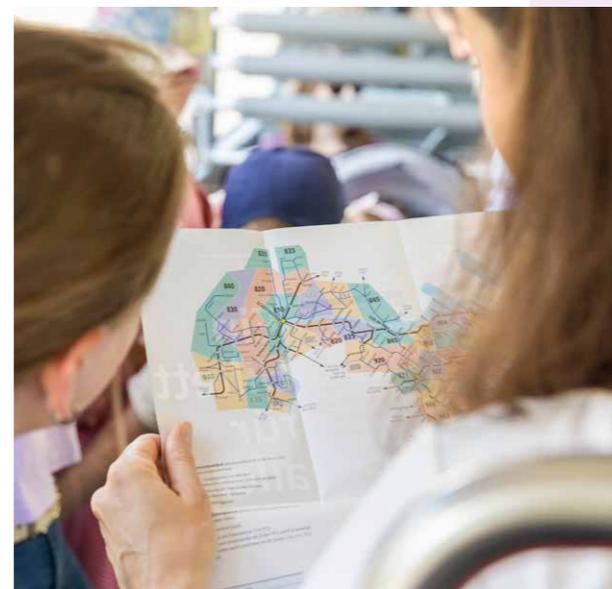
Verkehrsbetriebe Schaffhausen



Was haben die Haltestellen «Gemeindewiesen», «Alpenblick», «Gräfler» und «Steigbrunnen» gemeinsam? Sie alle befinden sich in unmittelbarer Nähe zu einem Schulhaus. Aber auch die Haltestellen «Feuerwehrzentrum» beim «Gega» oder «Künzleheim» bei der Kantonsschule dienen zu gewissen Zeiten primär dem Schülerverkehr. Und Zufall ist es nicht, dass die Schülerinnen und Schüler den Bus benützen, obwohl die Anordnung der Haltestellen nicht primär wegen der Schulhäuser zustande kam. Im städtischen Umfeld mit Haltestellen-Abständen von durchschnittlich wenigen hundert Metern liegt praktisch jedes Schulhaus in Gehdistanz zu einer Bushaltestelle. Zusammen mit dem städtischen 10-Minuten-Takt ist der Bus denn auch unschlagbar für den Schulweg. Eigene Schülerkurse sind dabei die absolute Ausnahme, denn der Takt und die Kapazitäten reichen aus, um den Ansturm insbesondere am Morgen aufzufangen.

Schüler-Special

Anders sieht es in den Dörfern auf dem Land aus, wo oft nur eine zentrale Haltestelle vorhanden ist und die Schüler bei nur stündlich verkehrenden Buslinien mengenmässig ins Gewicht fallen. Die vbsh haben in den letzten Jahren jedoch stets versucht, nicht den Fahrplan an die Stundenpläne anzupassen, sondern zusammen mit den Schulen nach den besten Lösungen zu suchen. In der Schule Hemmental beispielsweise wurde der Stundenplan so angepasst, dass das bestehende Angebot als Schülertransport der Linie 22 genutzt werden kann. Bei der Planung der Linie 28 wurden die bestehenden Schülertransporte zwischen Guntmadingen und Beringen gleich als Kursfahrten in den Fahrplan übernommen und dadurch eine gute Grundaustlastung erreicht. Und zwischen Barga und Merishausen nutzen die Schülerinnen und Schüler die Linie 23, um in die jeweiligen Schulhäuser zu gelangen.



Früh übt sich, einen Zonenplan zu lesen.

Das beste Schnupperabo für den öV ist der Ferienpass – immer in den Sommerferien erhältlich.

Busfahren ist einfach und keiner ist zu jung, um mitzufahren. Wer ein Abo besitzt, ist selbständig unterwegs und kann erst noch in der Freizeit den öV nutzen. Wer es ausprobieren möchte, nutzt während der Sommerferien den Ferienpass, der fünf Wochen freie Fahrt in den OSTWIND-Zonen 810 bis 848 bietet. Der Ferienpass ist damit ein super Schnupperabo, um die grosse Welt des öV im Kleinen zu entdecken.

Seit Jahren pflegen die vbsh aber nicht nur beim Ferienpass eine gute Zusammenarbeit mit den Schulen der Stadt Schaffhausen. Für kleinere und grössere Reisen nutzen die Klassen den öV regelmässig – sei es für Schulreisen, Exkursionen oder einfach, um zum Schwimmen in die KSS zu gelangen. 2022 wurden so allein durch die Schulen über 40 000 Einzelfahrten auf dem vbsh-Netz absolviert. Und genau hier möchte denn auch die Stadt Schaffhausen einhaken und das Busfahren für Jugendliche noch attraktiver

gestalten. Ein entsprechender politischer Vorstoss dazu soll bereits im Jahr 2024 umgesetzt werden und den Abopreis für Jugendliche mit Wohnsitz in der Stadt massiv vergünstigen.

Nachtbusse im Aufwind

Einen regelrechten Boom erleben derzeit die Nachtbusse. Nach zwei schwachen Jahren aufgrund der Corona-Pandemie haben sich die Nachtbusfrequenzen im vergangenen Jahr viel schneller erholt als erwartet und liegen sogar höher als vor der Pandemie. Hauptnutzer der nächtlichen Verbindungen sind primär Jugendliche und junge Erwachsene. Zusammen mit dem attraktiven GA-Night (siehe Seite 18) steht damit einem ausschweifenden öV-Tripp nichts mehr im Weg. Denn wer lässt sich nicht gerne sicher und bequem in die Schule und nach Hause fahren und auch in den Ausgang?



Einstellhalle Ebnatring

Einladung zum Tag der offenen Tore: Samstag, 2. Dezember 10 bis 15 Uhr

Programm

Führungen durch die neue Einstellhalle und das Depot Ebnet
Verpflegung und Getränke

Adresse

Ebnatring 34, 8207 Schaffhausen

Anreise mit dem Bus

Linie 1 bis Ebnet, umsteigen auf Linie 9, Richtung
Einkaufszentren, Haltestelle Busdepot

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Erleben Sie, wie in der topmodernen Einstellhalle auf 14 Spuren die Busse des Regionalverkehrs garagiert werden. Schliessen Sie sich einer Führung durch das ganze Depotareal der vbsh an und lassen Sie sich anschliessend eine Wurst mit Brot schmecken.

Im Februar 2023 haben die vbsh von den Bestellern des Regionalverkehrs grünes Licht für den Bau der Einstellhalle am Ebnetring erhalten. Bis zum Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2023 ist sie fertig und kann dem Betrieb übergeben werden. Im kommenden Winter müssen die Busse nicht mehr draussen stehen und können frühmorgens vorgewärmt

für unsere Fahrgäste ausfahren. Für den Einbau der Ladeinfrastruktur für die neuen Elektrobusse im Regionalverkehr ist die Halle optimal vorbereitet. Zudem können Synergien mit dem Hauptdepot genutzt werden. Dazu gehören beispielsweise die Waschanlage, die Elektrowerkstatt oder die zentral organisierte Innenreinigung.



Die neue Bahnhofstrasse

Die Bahnhofstrasse ist Dreh- und Angelpunkt für Schaffhausen. Nicht nur für die Stadt- und Regionalbusse der vbsh, die hier Fahrgäste aufnehmen und aussteigen lassen – hier kommen alle Verkehrssysteme zusammen. Am Verkehrsknoten Bahnhof finden die Fahrgäste über das Netz der vbsh hinaus Anschluss an die Bahn – SBB und DB – sowie das Postautonetz. Für Einheimische und Tagestouristen erschliesst sich von hier aus die malerische Altstadt; Velofahrende, Fussgänger und neu auch die E-Scooter von Tier beleben den öffentlichen Begegnungsraum. Am 13. Februar 2022 haben 60.1 Prozent der städtischen Bevölkerung der Aufwertung der Bahnhofstrasse zugestimmt. Nachdem im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens eine Einigung wegen Einsprachen erreicht werden konnte, starten die Bauarbeiten im Frühling 2024.

Die Stadt als Bauherrin verspricht, die Bahnhofstrasse zu einem grosszügigen und übersichtlichen Strassenraum mit Promenadencharakter zu machen. Mit den geplanten Arbeiten wird die Bahnhofstrasse zu einem attraktiven Ankunfts-, Umsteige- und Begegnungsort aufgewertet und damit zu einer Visitenkarte für ganz Schaffhausen. Als Massnahme des 1. Agglomerationsprogramms wird die Aufwertung der Bahnhofstrasse durch Bund und Kanton massgeblich mitfinanziert.

Nachdem mit Anpassungen am Bauprojekt die Einsprachen bereinigt werden konnten, ist der Baustart für Frühling 2024 vorgesehen. Die Arbeiten dauern rund ein Jahr. Ab dem Sommer 2025 wird die Stadt Schaffhausen wieder über eine attraktive Bahnhofstrasse verfügen.

Umbau – auch bei den Bussen

Im Zusammenhang mit der städtebaulichen Aufwertung der Bahnhofstrasse wird das Zürich-Bord als Randstein eingebaut. Damit werden die Haltekanten auf 22 Zentimeter angehoben. Mit dieser Lösung können alle Fahrgäste ebenerdig in die Niederflerbusse eintreten oder einfahren und die Busse können reifenschonend nahe an die Kante fahren. Während die neuen Elektrobusse die höheren Haltekanten problemlos anfahren können, ist das mit den älteren Diesel- und Trolleybussen nicht möglich. Daher werden bei den

Dieselgelenkbussen neue Faltenbälge eingebaut, die an die Geometrie des Zürich-Bords angepasst sind, sodass die Busse ohne Schaden zu nehmen die höhere Haltekante überwischen können. Die Trolleybusse werden einen neuen Halteort zugewiesen bekommen.

Mit der Umrüstung der verbleibenden Dieselbusse sowie durch Anpassungen beim Betriebskonzept und beim Bauprojekt konnten Lösungen gefunden werden, die auch von den Behindertenorganisationen getragen werden.

Bauphase – wo fährt mein Bus

Aktuell läuft die detaillierte Ausführungsplanung, die auch das Busregime während der Bauphase in die Überlegungen mit einbezieht. Je nach Baufortschritt und Linie kann der Abfahrtsort der Busse während der einjährigen Bauphase mehrmals wechseln. Die vbsh werden vor Ort die Buskanten so klar und sichtbar wie möglich signalisieren – «Wo fährt mein Bus». Bei Fragen stehen den Fahrgästen direkt am Bahnhof während der Öffnungszeiten immer auch die hilfsbereiten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Ticketeria zur Seite.

Alle Informationen zur Bahnhofstrasse, auch während der Bauarbeiten, finden Sie laufend aktualisiert auf der Plattform: www.bahnhofstrasse-sh.ch





Neue Sparangebote für Jugendliche

Mit der Tandem-Tageskarte GA Jugend, der Friends-Tageskarte Jugend und dem GA Night reisen Jugendliche im öV zu besonders attraktiven Preisen – ob für einen Ausflug oder in den Ausgang.

Jugendliche aufgepasst: Neu fahren Sie zu günstigeren Preisen mit den nachhaltigen öffentlichen Verkehrsmitteln. Besonders interessant für Nachtschwärmerinnen und Nachtschwärmer ist das GA Night, das bisher unter dem Namen seven25-Abo bekannt war. Für neu nur noch 99 statt 390 Franken pro Jahr sind Sie ab 19 Uhr abends unbegrenzt in Bus, Zug und Tram unterwegs – an Wochenenden und Feiertagen sogar bis 7 Uhr morgens. Die Friends-Tageskarte Jugend ermöglicht es Ihnen, für 80 Franken (2. Klasse) beziehungsweise 120 Franken (1. Klasse) zu viert (plus drei Kolleginnen oder Kollegen) einen Tag lang im gesamten GA-Geltungsbereich zu fahren. Sie sind unter 25 Jahre alt und im Besitz eines GA? Dann reisen Sie dank der Tandem-Tageskarte GA Jugend für nur 20 Franken zu zweit durch die Schweiz. Drei neue Sparangebote – wenn das kein Grund ist, endlich mehr den Bus oder den Zug zu nehmen!

Preiserhöhung im Tarifverbund Ostwind

Nach sieben Jahren mit stabilen Preisen kommt es auf den nächsten Fahrplanwechsel hin zu Preiserhöhungen. Das betrifft alle öffentlichen Verkehrsmittel, auch jene in Schaffhausen.

So lange wie in den vergangenen Jahren blieben die Preise noch nie stabil. Nun kommt es am 10. Dezember 2023 aber zu einer Erhöhung der Ticketpreise im Tarifverbund Ostwind, zu dem auch die Verkehrsbetriebe Schaffhausen gehören. Davon betroffen sind die meisten Tickets im Sortiment des Verbundes. Die aktuelle Wirtschaftslage und die Inflation sind die Hauptursachen für diesen Schritt. Doch auch der Mehraufwand bei diversen Transportunternehmungen und die Erhöhung der Mehrwertsteuer sind dafür mitverantwortlich. Es gibt auch positive Neuerungen für die Fahrgäste: So gibt es im Ostwind das Abo «Alle Zonen» künftig bereits ab 8 statt ab 13 Zonen. Wer also ein Abo mit mehr als 7 Ostwind-Zonen löst, fährt in allen öffentlichen Verkehrsmitteln in allen 111 Ostwind-Zonen ohne Aufpreis. Zurzeit sind weitere erschwingliche Tickets in der Planung.



Mehr Service von den vbsh – persönlich und digital

Die Ticketeria am Bahnhof ist zu einem vollwertigen Kundendienstcenter aufgewertet worden. Die Mitarbeitenden in der Ticki begleiten die Fahrgäste von der Reiseplanung über die Sortimentsberatung zum Ticketkauf und sind nach der Fahrt offen für Rückmeldungen – Lob und Kritik. Darüber hinaus ist die Ticketeria Verkaufsstelle für Veranstaltungstickets.

Neu ist auch die Website der vbsh – www.vbsh.ch. Der Fokus des neuen Online-Auftritts liegt auf klarer Benutzerführung und einer schnellen Orientierung. Die Fahrplaninformationen, der Haltestellenfahrplan mit Geolokalisierung und aktuelle Betriebsmeldungen sind zentral angeordnet. Ein Quiz, das die vbsh zum Start mit Schaffhauserland Tourismus durchführen, trägt auf der Busreise zur vergnüglichen Unterhaltung bei – und zu gewinnen gibt es auch etwas. Spätestens ab 2024 werden Fahrgäste ihre Tickets direkt in der vbsh-App kaufen können. Der neue Auftritt lässt sich zudem auf dem Mobiltelefon mitführen. Denn es gibt die vbsh nach einigen Jahren Unterbruch wieder als **App fürs Mobiltelefon**. Laden Sie sich die Applikation bei Google Play Store und im App Store herunter. Denn damit haben Sie den Fahrplan immer dabei und sind auch an abgelegenen Haltestellen über betriebliche Störungen auf dem Laufenden.



Elektrobusprojekt erhält Climate Star Award

Grosse Ehre für die vbsh. Das Elektrobusprojekt erhält auch über die Grenzen hinweg grosse Beachtung. Eine internationale Jury zeichnet das Projekt sogar mit dem Climate Star Award aus.

Eine Delegation der vbsh begab sich Ende April 2023 mit dem Zug nach Niederösterreich, wo im Schloss Grafenegg die 10. Ausgabe der Climate-Star-Verleihung stieg. Die fünf vbsh-Mitarbeiter vertraten die Elektrifizierungsstrategie der Stadtbussflotte. Das Klima-Bündnis Europa hat den Anlass 2002 ins Leben gerufen und ehrt mit dem Preis seither herausragende umweltrelevante Projekte. In diesem Jahr stand der Wettbewerb unter dem Motto «Zukunft startet jetzt». 16 Projekte wurden insgesamt auserwählt – darunter auch das von den vbsh eingereichte. Konkret geht es dabei darum, dass Schaffhausen als erste Schweizer Stadt die komplette Umstellung auf eine fossilsfreie Antriebstechnologie im öffentlichen Busverkehr beschlossen hat. Ein Vorhaben, das die Jury – bestehend aus Mitgliedern des Klima-Bündnisses – offensichtlich zu überzeugen vermochte. vbsh-Geschäftsführer Patrick Altenburger zeigt sich glücklich: «Die vbsh freuen sich sehr über diese Auszeichnung, die wir dem ganzen Projektteam widmen.» Schön zu sehen, dass die Vorreiterrolle der vbsh und der langfristige Nutzen für die Umwelt auch international gewürdigt werden.

Wie gut wissen Sie Bescheid über die Zukunft des Regionalverkehrs?

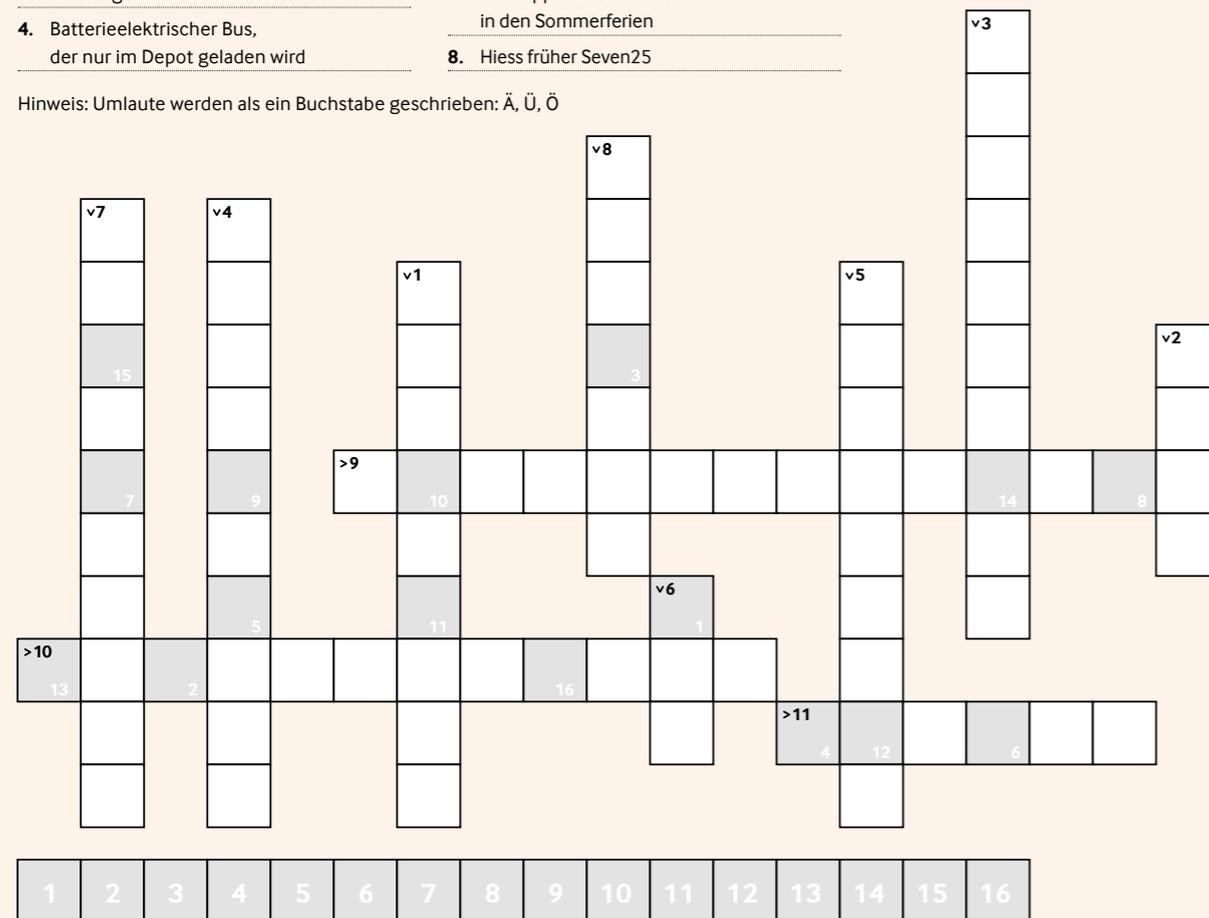
Lösen Sie das Kreuzworträtsel und gewinnen Sie mit etwas Glück einen von drei Einkaufsgutscheinen! Die Pro City Schaffhausen vereinigt über 200 Geschäfte aus Gewerbe, Dienstleistern und Gastronomie, die in der historischen Altstadt von Schaffhausen und in der näheren Umgebung zu finden sind.

Teilnahmeschluss: 31. Januar 2024
Senden Sie uns das Lösungswort unter Angabe Ihrer Adresse an wettbewerb@vbsh.ch



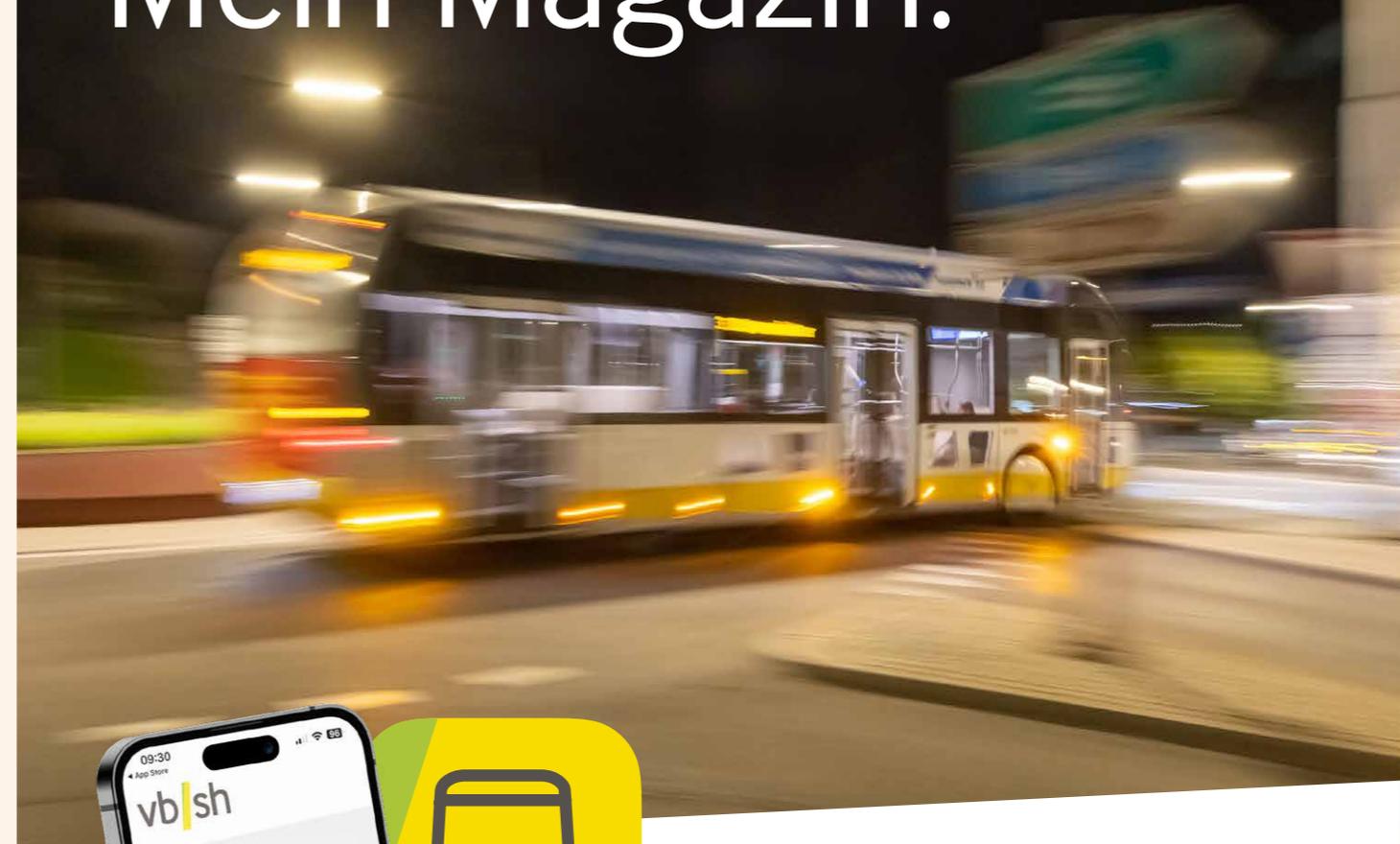
- | | | |
|--|---|--|
| 1. Die neue Einstellhalle steht am ... | 5. Vorrichtung auf dem Dach, damit ein Elektrobus geladen werden kann | 9. Dreh- und Angelpunkt im Schaffhauser ÖV, der 2024 umgebaut wird |
| 2. Bundesrat Albert Rösti steht diesem Departement vor | 6. Dieselbusse stossen davon zwanzig Mal mehr aus als Elektrobusse | 10. Endhaltestelle der Linie 1 |
| 3. Schaffhauser Autotunnel, der ausgebaut werden soll | 7. Schnupperabo für Schüler in den Sommerferien | 11. Vorname des Baudirektors Kessler |
| 4. Batterieelektrischer Bus, der nur im Depot geladen wird | 8. Hiess früher Seven25 | |

Hinweis: Umlaute werden als ein Buchstabe geschrieben: Ä, Ü, Ö



Teilnahmebedingungen:
Zur Teilnahme am Wettbewerb berechtigt sind alle Kundinnen und Kunden der vbsh. Von der Teilnahme ausgeschlossen sind Mitarbeitende der vbsh. Pro Person ist nur eine Teilnahme möglich. Das Mitmachen am vbsh-Wettbewerb ist kostenlos. Es besteht kein Kaufzwang. Die vbsh geben keine Daten an Dritte weiter. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Der Preis kann weder umgetauscht noch in bar ausbezahlt werden. Der Gewinner wird unter den richtigen Einsendungen nach dem Zufallsprinzip ermittelt und schriftlich benachrichtigt.

Mein Fahrplan. Mein Netz. Mein Magazin.



Jetzt die App der vbsh herunterladen und immer gut informiert in den Stadt- und Regionalbussen unterwegs sein. Übrigens: Nur auf der App gibt's ein Quiz mit Gewinnchancen.

Apple App Store:



Google Play:



Keiner fährt dich grüner

Dein Elektrobus mit 100 % lokalem Naturstrom



SH POWER