

Schaffhausen, 15. Oktober 2024

Fahrplanentwurf 2025: Antworten auf die geäusserten Begehren

Im Zusammenhang mit der öffentlichen Fahrplanaufgabe gingen auch dieses Jahr wieder verschiedene Begehren bei der Koordinationsstelle Öffentlicher Verkehr ein. Nachfolgend finden Sie diese Begehren nach Fahrplanfelder (resp. Linien) sortiert und dort gebündelt, sofern mehrere ähnliche Begehren vorhanden sind. Gleichlautende Begehren hingegen werden nur einmal aufgeführt.

Begehren Bahn

Fahrplanfeld 760 - Schaffhausen - Bülach - Zürich

Anschlüsse in Zürich am späten Abend

Da der IC837 wegen dem zusätzlichen Halt in Olten statt in der normalen Taktlage xx58 erst um 2302 in Zürich HB eintrifft, besteht zu dieser Zeit in Zürich HB kein Anschluss an RE4942, ab 2305.

Der Knoten Zürich HB muss aber auch und gerade in Tagesrandlage mit nur Stundentakt nach Schaffhausen die im Taktverkehr nötigen Anschlüsse gewährleisten, vermittelt doch RE 4942 in Schaffhausen die letzten Anschlüsse an Regionallinien.

Die Anschlussbrüche abends um 23 Uhr und 0 Uhr in Zürich vom IC aus Bern nach Schaffhausen sind ein Ärgernis, zumal zwischen Zürich und Schaffhausen nur ein schneller Stundentakt besteht.

Möglicher Lösungsansatz um 23:05 Uhr:

Ankunft IC8 von Bern auf Gleis 33 um 23:02 Uhr, Weiterfahrt nach Romanshorn um 23:05 Uhr, Abfahrt RE48 direkt im Anschluss ab Gleis 34 (Mindestumsteigezeit 3'), ggf. sogar als Parallelfahrt zum IC8 möglich? Die S9 ab Oerlikon würde um max. 0-2 Minuten verzögert.

Möglicher Lösungsansatz um 00:05 Uhr:

Ankunft IC8 von Bern auf Gleis 7 um 00:01 Uhr, Abfahrt RE48 planmässig um 00:05 Uhr ab Gleis 6 (perrongleich), sodass eine Anschlussausnahme möglich sein sollte. Ähnlich wie z.B. morgens von Bern nach Chur oder im Moment ganzjährig aufgrund der Wipkinger Sperre.

Der RE48 muss zur geplanten Taktfahrplange ab Zürich verkehren können um keine Konflikte mit der S9 auszulösen. Für einen Anschluss vom IC aus Bern müsste der RE48 jedoch anstelle von 23.05 Uhr um 23.09 Uhr abfahren. Das führt zu einem Fahrplankonflikt im Bahnhof Zürich Oerlikon, da die S9 im normalen Takt erst nach der Durchfahrt des RE in Oerlikon eintrifft. Würde man den RE48

noch später abfahren lassen, so könnte er die S9 nicht überholen, da auf der Strecke von Schaffhausen her der letzte IC verkehrt und deshalb drei Züge auf zwei Gleisen verkehren müssten.

*Die Idee mit dem perrongleichen Anschluss und kurzer Umsteigezeit von lediglich 4min ist leider ebenfalls nicht umsetzbar. Ein perrongleicher Anschluss in der Halle in Zürich HB kann nicht garantiert werden. Dies hat einerseits mit den Zugumläufen zu tun, welche zwingend in der Halle stehen bleiben müssen und ein Verkehren via Gleis 34 verhindern und zusätzlich unterjährig geändert werden. Hinzu kommen diverse Nacht-Bautätigkeiten, welche zu Gleisänderungen führen und eine fixe Gleisbenützung ausschliessen. **Das Begehren kann nicht erfüllt werden.***

Halbstundentakt Zürich-Schaffhausen am Abend

Auf der vorerwähnten Strecke ist der integrale Halbstundentakt nach wie vor nicht umgesetzt. So fehlen schnelle abendliche Verbindungen ab Zürich HB um 21:37, 22:37 und 23:37 nach Schaffhausen.

In diesem Zusammenhang bitte ich Sie, im Rahmen ihrer Antwort auf mein Begehren die Eigenwirtschaftlichkeit der abendlichen Verbindungen von Zürich HB nach Frauenfeld/Konstanz um 21:35 Uhr, 22:35 Uhr und 23:39 Uhr mitzuteilen (für die letzten 3 Jahre). Zudem erwarte ich einen Vergleich der Eigenwirtschaftlichkeit des damaligen Testbetriebs um 21:37 Uhr von Zürich HB nach Schaffhausen mit der damaligen Eigenwirtschaftlichkeit der Verbindung um 21:35 Uhr von Zürich HB nach Frauenfeld/Konstanz..

Die Schliessung der Taktlücken ab Zürich um 21:37 und 22:37 Uhr bzw. ab Schaffhausen um 22:17 und 23:17 Uhr ist mir weiterhin ein Anliegen. Ab Zürich ganz klar nachfragebedingt, ab Schaffhausen v.a. um auch abends zuverlässige schnelle Verbindungen zu haben. Die IC-Verbindungen aus Stuttgart sind praktisch nicht nutzbar, wenn man in Zürich auf weitere Bahnanschlüsse angewiesen ist.

Die Taktlücken am Abend ab 21.35 Uhr von Zürich HB nach Schaffhausen sollten endlich geschlossen werden.

Seit dessen Einführung endet der Halbstundentakt von Zürich nach Schaffhausen um 21:05. Die Einführung zumindest der schnellen Verbindung um 21:37 ist unbedingt zu realisieren, bzw, nochmals als Pilot zu fahren.

Fehlende Fernverkehrs-Züge: Die Fernverkehrs-Taktlagen Schaffhausen ab 2217 und Zürich ab 2237 werden nicht bedient. Auch der während der Corona-Pandemie probeweise gefahrene Zug Zürich ab 2137 ist im Fahrplanentwurf weiterhin nicht vorgesehen. Der Halbstundentakt muss hier vervollständigt werden.

Der Versuch mit einer Anschubfinanzierung des Kantons Schaffhausen wurde aufgrund der geringen Nachfrage nicht in ein reguläres Angebot überführt. Selbst unter Berücksichtigung der Corona-Pandemie (Hochrechnung mittels Vergleich der Vor-Pandemie-Zahlen) lagen die Zahlen weit unter dem für ein selbsttragendes Angebot notwendigen Niveau.

Sowohl der Kanton Schaffhausen als auch die SBB würden das Angebot gerne ausbauen. Das Angebot des Fernverkehrs, zu dem die RE und IC gehören, müssen von den SBB eigenwirtschaftlich

gefahren werden. Deshalb braucht es eine entsprechend hohe Nachfrage in den Randstunden, um eine Verdichtung vom Stunden- auf den Halbstundentakt finanzieren zu können.

Aus diesen Gründen ist am Abend zwischen Zürich und Schaffhausen vorläufig kein Angebotsausbau (Verlängerung Halbstundentakt) vorgesehen, falls nicht eine erneute Mitfinanzierung zu Stande kommt, **das Begehren kann zur Zeit nicht erfüllt werden.**

DB-Fahrzeuge auf IC Zürich–Schaffhausen

Die KISS DB Fahrzeuge auf der Strecke Zürich - Schaffhausen und weiter nach Stuttgart bringt für die Pendler auf der Strecke unschöne Erlebnisse. Die Züge sind oft verspätet und die 1. Klasse ist der 2. praktisch gleichgesetzt (es handelt sich hier immerhin um eine Fernverkehrsverbindung, in welcher die Unterschiede nach SBB Standards sichtbar sind), obschon 1. Klasse Tickets verkauft werden.

Kein eigentliches Fahrplanbegehren, daher keine Stellungnahme der KÖV.

Stellungnahme der SBB: Die eingesetzten Fahrzeuge (KISS, ab 15.6.25 IC2 Twindexx) entsprechen der Produktmarkenstrategie der SBB. In der 1. Klasse 2:1 Bestuhlung, mehr Beinfreiheit sowie Steckdosen.

Fahrplanfeld 762 - Schaffhausen - Winterthur

Anpassung Fahrplan S24

Verschiebung der Abfahrtszeit der S 24 in Zug, um einen ausreichenden Zeitpuffer für den Anschluss in Thayngen zu ermöglichen. Diese Änderungen würde es den Fahrgästen und Bewohnern von Bibern/Hofen/Altdorf/Opfertshofen ermöglichen, nahtlos von Thayngen nach Bibern/Hofen/Altdorf/Opfertshofen zu reisen, ohne längere Wartezeiten oder Unterbrechungen. Es würde die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für Pendler und Reisende erhöhen und zu einer verbesserten Mobilität in der Region beitragen.

*Eine Anpassung der Abfahrtszeit in Zug lässt sich aufgrund der vielen Abhängigkeiten des Fahrplans der S24 mit anderen Zügen des Regional- und Fernverkehrs nicht vornehmen. **Das Begehren wird deshalb abgelehnt.***

Die Optimierung der Bus-Anschlüsse in Thayngen ist bei der Koordinationsstelle Öffentlicher Verkehr als Thema präsent, in den folgenden Jahren soll hier eine Verbesserung stattfinden.

Verlängerung Betrieb S24 am Abend

Bitte die fehlenden Kurse um 21.57 und 22.57 ab Zürich-Flughafen nach Schaffhausen, resp. Thayngen bestellen. Es macht überhaupt keinen Sinn, dass diese beiden Kurse nicht angeboten werden, denn mit Gepäck umzusteigen ist schwierig und dann kommt halt wieder das Auto zum Zug, was allerdings nicht im Sinne des ÖV sein kann.

Die Nachfrage sinkt am späteren Abend. Es ist daher sinnvoll, die Nachfrage auf den beiden S-Bahnlinien der S12 und der S33 zu bündeln, um den Kostendeckungsgrad nicht zu tief sinken zu

lassen. Sollte die Nachfrage in den folgenden Jahren steigen, wird eine Verlängerung der Betriebszeit selbstverständlich wieder geprüft.

Um 22 Uhr und 23 Uhr besteht die Möglichkeit, via Zürich Oerlikon nach Schaffhausen zu fahren - trotz Umstieg sogar noch schneller als mit der S24 tagsüber.

Anmerkung: Die umsteigefreien Verbindungen nützen nur den Anwohnerinnen und Anwohnern in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe Neuhausen, Schaffhausen, Herblingen und Thayngen - alle anderen Fahrgäste müssen dann noch auf den Bus oder eine andere S-Bahnlinie umsteigen.

Das Begehren kann zur Zeit nicht erfüllt werden.

Drehung der SN3 um eine halbe Stunde Richtung Stein am Rhein

Drehung der SN3, sodass nachts halbstündliche Verbindung Zürich - Schaffhausen bestehen. Ausrichtung der regionalen Nachtbusse an der SN3, sodass attraktive Anschlüsse aus Zürich und Winterthur bestehen. Ausrichtung der städtischen Nachtbusse an der SN3 und SN65, sodass halbstündlich attraktive Anschlüsse entstehen. Ausdehnung der Betriebszeiten des Nachtnetzes, ähnlich wie es per Dezember 2024 in den Kantonen St. Gallen und Schwyz erfolgt bzw. in anderen Kantonen schon länger erfolgt ist.

Würde die SN3 um eine halbe Stunde gedreht, würden für die Nachtschwärmer aus Winterthur die Anschlüsse auf die nur im Stundentakt verkehrenden regionalen Nachtbusse entfallen. Für Schaffhausen und Neuhausen wäre es ein Vorteil, für den restlichen Kanton hingegen ein Nachteil. Deshalb entsteht aus Gesamtperspektive für den Kanton Schaffhausen kein Vorteil, **das Begehren wird deshalb abgelehnt.**

Fahrplanfeld 763 - Erzingen - Schaffhausen - Singen (Hohentwiel)

Optimierung Gleisbelegung Bahnhof Schaffhausen

Signalhalt der S-Bahnen Ankunft xx.09 am Einfahrsignal Schaffhausen: Kann die Gleisbelegung im Bahnhof Schaffhausen so optimiert werden, dass diese künftig vermieden werden (Abwarten Abfahrt S-Bahn xx.07 Richtung Singen aus Gleis 6)?

Die Einfahrt von Erzingen Gleis 5 und 6 und Ausfahrt nach Thayngen (und umgekehrt) ist ein stellwerktechnischer Ausschluss. Die Gleisbenutzung im Bahnhof Schaffhausen lässt keine Anpassung zu.

Das Begehren kann aus technischen Gründen nicht realisiert werden.

Früherlegung der ersten S64 sinnvoll?

frühere Abfahrt S87950, S87736, S87952: wurde 2024 eingeführt, damit die IRE aus Basel in der morgendlichen HVZ pünktlicher verkehren (Kreuzung in Waldshut). Wie ist der Erfolg dieser Massnahme? Falls keine Besserungen zu verzeichnen sind, sind diese Züge und IRE3040 wieder in ihre Taktlage zu bringen

Nach Auswertung der Betriebssituation im Fahrplanjahr 2024 wird Zug 87952 wieder in die Taktlage zurückgebracht, die anderen beiden Züge verkehren weiterhin abweichend, damit eine verstärkte Fahrplanstabilität bestehen bleibt.

Das Begehren wird teilweise erfüllt, teilweise zurückgestellt.

Früherlegung erste S62 Singen–Schaffhausen

Vorschlag, den ersten Zug der S62 (19700) um 10 Minuten vorzuverlegen, um noch den Anschluss an den IC 1007 nach Zürich HB zu erreichen. Da in Singen (Hohentwiel) um 5:30 Uhr noch kein Taktknoten besteht, würden dort auch keine Anschlüsse gebrochen werden.

Die Züge sind durch den Baden-Württembergischen Aufgabenträger bestellt. Mit diesem kann das Vorgehen für 2026 besprochen werden.

Das Begehren wird für die Folgejahre weitergereicht.

Einstellung HVZ-Züge Beringen–Schaffhausen

Die Verbindungen zu den Hauptverkehrszeiten von Beringen nach Schaffhausen (06:15, 06:45, 07:15, 07:45 etc.) einzustellen kann ein Schuss ins eigene Bein sein. Klar sind diese Züge nie so gut ausgelastet wie die regulären, jedoch entlasten sie die regulären sehr stark. Alle Personen die nun diese Verbindungen nutzen, müssen nun auf die bereits überfüllten regulären Züge umsteigen. Dazu ist es nicht mehr möglich gewisse Verbindungen in der Stadt zu bekommen.

Die HVZ-Zusatzzüge der S64 zwischen Schaffhausen und Beringen Bad Bf müssen wie im Entwurf publiziert erhalten bleiben: Schaffhausen ab 0604, 0634, 0704, 0734, 0804, 1634, 1704, 1734, 1804, 1834; Beringen Bad Bf ab 0615, 0645, 0715, 0745, 0815, 1645, 1715, 1745, 1815, 1845; dies entgegen dem durch die Koordinationsstelle Öffentlicher Verkehr des Kantons Schaffhausen (KÖV) publizierten Kommentar, wonach diese Verbindungen eingestellt und durch Busse ersetzt werden sollen.

Betreffend S64 sollte der Viertelstundentakt nicht abgeschafft, sondern nach Erzingen verlängert werden. So wird ein attraktives ÖV angebot geschaffen.

In der Zeitung "Schaffhauser Nachrichten" vom 23.05.2024 stand, dass der Viertelstundentakt der S64 eingestellt wird. Im Fahrplan auf dieser Webseite ist das nicht ersichtlich. Trotzdem möchte ich sagen, dass ich es nicht gut finde, falls der Viertelstundentakt eingestellt wird. Während den Stosszeiten würden dadurch die ohnehin schon vollen Züge noch voller werden. Das wirkt sich auch auf Anschlusszüge aus, welche Weiterreisende in Schaffhausen nehmen. die S9 von Schaffhausen Richtung Uster wird leerer, während IC und RE48 von Schaffhausen nach Zürich noch voller werden als sie ohnehin schon sind.

Der Viertelstundentakt zwischen Schaffhausen und Beringen soll abgeschafft werden. In meinen Augen ist diese Verbindung sehr gut genutzt worden vor allem da immer mehr per Zug in die Stadt einkaufen gehen, weil ja die Parkplätze abgeschafft werden.

Ich bin nicht einverstanden, dass der 1/4 Stundentakt in den Stosszeiten auf der S64 von und nach Beringen Bad. Bahnhof wegfällt. Diese Züge sind durchaus gut belegt und der Stop in Neuhausen ist

wichtig, etwas was die geplante Busschnellverbindung von Siblingen nach SH nicht bieten wird. Ich fände es sinnvoller, wenn der 1/4 Stundentakt bis nach Erzingen oder mind. nach Neunkirch geführt wird. Dort leben mehr Personen als in Siblingen und Löhningen. Ich bitte Sie diese Züge wieder in den Fahrplan ab Dezember 2024 aufzunehmen.

Die Nachfrage auf den Hauptverkehrszeit-Zusatzkursen zwischen Beringen und Schaffhausen liegt seit vielen Jahren auf tiefem Niveau. Eine grosse Herausforderung ist die parallel verkehrende Buslinie 21, die für fast alle Einwohnerinnen und Einwohner eine nähere und damit bequemere Erschliessung bieten. Hinzu kommt das Problem, dass diese Zwischenkurse in Schaffhausen nur wenige Anschlusszüge erreichen. Die Nachfrage muss also vor allem im regionalen Verkehr generiert werden.

Die Züge werden aber nicht ersatzlos gestrichen, sondern durch Zusatzkurse der Linie 21 ersetzt. Die bisherigen Zubringerfahrten von Siblingen nach Beringerfeld werden bis Schaffhausen verlängert resp. starten bereits dort. Für zusätzliche Attraktivierung sorgt die Linienführung der verlängerten Kurse durch den Galgenbucktunnel.

Eine Verlängerung der Zusatzkurse nach Neunkirch oder Wilchingen-Hallau scheitert am Umstand, dass dafür ein zusätzliches Fahrzeug benötigt würde. Die SBB GmbH mietet ihre Fahrzeuge bei Thurbo, wo aktuell keine Fahrzeuge mehr verfügbar sind.

Die Begehren zur Aufrechterhaltung der Bahnverbindungen werden abgelehnt.

Leider wurde durch einen technischen Fehler die Einstellung der HVZ-Züge im Fahrplan-Entwurf nicht abgebildet. Dafür bitten wir um Entschuldigung.

Spätzug S64 Freitag-/Samstag-Abend

Spätzug in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag, Schaffhausen ab 0019 bis Erzingen, analog zur Bahnlinie nach Stein am Rhein.

Eine zusätzliche Bahnverbindung um 00.19 Uhr würde nur aus Winterthur einen Anschluss herstellen, nicht aber von Zürich. Der Nutzen einer solchen zusätzlichen Fahrt dürfte daher stark von der Einführung eines Zuges um 23.37 Uhr ab Zürich abhängen. Die Verlängerung des Halbstundentakts im Fernverkehr wird aber noch einige Zeit auf sich warten lassen, siehe Fahrplanfeld 760 weiter oben.

Das Begehren wird zurückgestellt.

Begehren Bus

Ortsverkehr Schaffhausen / Neuhausen¹

Fahrplanfeld 71.003 - Linie 3 Sommerwies–Bahnhof–Krummacker

Guten Tag gibt es beim Fahrplan 2024/2025 einen Bus 3er welcher am Sonntag/ Feiertagen ab Hohlenbaum um 6.00 h zum Bahnhof Schaffhausen abfährt? Ich arbeite im Spital Bülach und nehme den Zug um 06.17 h. Es wäre toll wenn es dazu eine Busverbindung geben würde, besonders im Winter bei Eis und Schnee. Ich bin nicht die einzige, die auf diesen frühen Zug geht. Es wäre toll wenn es nun nach bald 20 Jahren endlich mal auch einen Bus zum Zug geben würde.

*Der erste Bus verkehrt am Sonntag um 06:20 Uhr ab Hohlenbaum in Richtung Bahnhof SH. Für eine Verbindung um 5:32 Uhr (so wie Mo-Fr) besteht so früh am Sonntagmorgen keine ausreichende Nachfrage. **Das Begehren wird abgelehnt.***

Fahrplanfeld 71.010 - Linie 10 Bahnhof Nord–Falkeneck

Die geplante neue Linie 10 ist an sich zu begrüßen. Leider ist der Fahrplan primär auf den Berufsverkehr und ganz offensichtlich auf die Steuergeldfinanzierten städtischen Angestellten ausgerichtet.

Vollmundig wird immer wieder die Entwicklung des Mühletals als neues Stadtquartier in den Fokus gestellt. Die hier lebenden Steuerzahler sind jedoch für die Bürgerfremden, "Grünangehauchten" sich familiär gebenden Verantwortlichen Nebensache. Hauptsache, für ihre Verwandten und Freunde in der Verwaltung stimmt es.

Ansonsten wären zusätzliche Haltestellen zwischen Gewerbepark und Logierhaus geplant. Normalerweise sind die städtischen Bushaltestellen im Abstandsbereich von ca. 300m. Im genannten Bereich jedoch über 900m. Nachher, eben für städtische Bedienstete wieder im Komfortbereich.

Die Fahrplanzeiten Wochentags zwischen 06:00 - 19:00 sowie an Wochenenden sind ebenfalls sehr kundenfreundlich. Die städtischen Angestellten fahren dann sicher nicht ins Mühletal, sie wohnen ja in ihren Genossenschaftswohnungen auf der Breite, dem Emmersberg oder dem Geissberg. Und dort fahren ja die städtischen Busse auch am Wochenende fast rund um die Uhr.

*Ein Angebotsausbau der Linie 10 durch weitere Haltestellen und eine Ausdehnung der Fahrplanzeiten ist aktuell nicht vorgesehen. Eine Ausdehnung der Fahrzeiten wird nicht nur im Rahmen der Netzstudie zum Fahrplan 2030 geprüft, sondern wird bei entsprechender Nachfrage des Angebots auch schon früher in Betracht gezogen, wenn die Bestellerin (Stadt Schaffhausen) dies wünscht. **Das Begehren wird abgelehnt.***

¹ Die Verantwortung für den Ortsverkehr liegt bei den Städten Schaffhausen und Neuhausen. Sie bestellen diese Leistungen; die Beantwortung der Begehren im Zusammenhang mit dem Ortsverkehr erfolgt durch die VBSH.

Regionalverkehr Kanton Schaffhausen

Fahrplanfeld 71.021 - Linie 21 Schaffhausen - Beggingen/Neunkirch

Linie 21 - neue Verbindungen via Neuhausen führen

Die als Ersatz für die bisherigen S64-Zusatzzüge vorgesehenen Busse sollen wie alle andern via Neuhausen und nicht durch den Galgenbucktunnel verkehren, um die Systematik des Fahrplans und die Bedienung von Neuhausen (wie bisher durch die S64) aufrechtzuerhalten.

*Die Regelkurse der Linie 21 sind heute stark ausgelastet. Mit einer Beschleunigung der neuen Verbindungen via Galgenbucktunnel sollen sie für Fahrgäste mit dem Ziel Schaffhausen gegenüber den Regelkursen attraktiver sein und diese entlasten helfen. **Das Begehren wird deshalb abgelehnt.***

Linie 21 - Fahrplanangebot neue Verbindungen

Die heutige S-Bahn-Verbindung Schaffhausen ab 0804 würde nicht ersetzt, dafür verkehrte künftig ein Bus Schaffhausen ab 1608, welche Lage heute nicht durch die S-Bahn abgedeckt ist und für die mutmasslich ein grösseres Bedürfnis besteht. Die heutige S-Bahn-Verbindung Schaffhausen an 1854 würde entgegen den erhaltenen Informationen der KöV ("es gibt keine Reduktion der Verbindungen") nicht ersetzt.

Ich begrüsse die Einstellung der HVZ-S-Bahn zugunsten einer durchgehenden Buslinie, solange die S-Bahn nicht (wieder) bis Erzingen verkehrt. Allerdings besteht meines Erachtens Verbesserungspotenzial beim vorgesehenen Buskonzept, damit mehr Fahrgäste von den schnellen Verbindungen durch den Galgenbucktunnel profitieren können. Aus diesen Gründen schlage ich vor, die Linienführung während der HVZ zwischen Beringen und Schaffhausen abzutauschen. D.h. die Regelkurse würden via Galgenbucktunnel, die Zusatzkurse via Neuhausen verkehren. Zur Sicherstellung der Eckanschlüsse in Siblingen können die Zusatzkurse (ohne Fahrzeugmehrbedarf) bis Neunkirch verlängert werden. Der meines Erachtens stark untergeordnete Anschluss zwischen der Linie 21 und der S9 kann mittels Fussweg (10min) zwischen «Neuhausen, Rheinhof» und «Neuhausen Rheinfall» sichergestellt werden

Die heutige Rückfahrt 18.45 Uhr ab Beringen erfolgt in die Gegenlastrichtung und kann bei der Verlängerung der Ersatzverbindungen nicht ersetzt werden, da der Bus weiterfährt.

*Die Regelkurse sollen den ganzen Tag den gleichen Fahrweg bedienen. Dieser Wunsch wurde auch von der Gemeinde Schleithelm geäussert. Eine wahlweise Fahrt via Galgenbucktunnel oder via Neuhausen wäre für die Fahrgäste schwierig merkbar. **Die Begehren werden deshalb abgelehnt.***

Leerfahrten kommerziell öffnen

Erneut möchte ich die Öffnung bzw. die Bestellung durch den Kanton einiger Leerfahrten in Gegenlastrichtung am frühen Morgen anregen. Dieses Anliegen wurde letztes Jahr abgelehnt, aber eine erneute Prüfung in den Folgejahren in Aussicht gestellt. Auf der Linie 71.025 verkehren die ersten Kurse am Wochenende seit längerem konsequent bereits um 6 Uhr, d.h. hier wurden die eigentlichen Leerfahrten bestellt. Auf der Linie 71.021 hingegen besteht die erste Verbindung am

Sonntagmorgen nach Schleithem und Beggingen beinahe 2 Stunden später (um 07:51 Uhr). Daher möchte ich insbesondere die Bestellung folgender Frühfahrten anregen:

Samstag

1. Schaffhausen, Bahnhof (05:07) – Schleithem, Gemeindehaus (05:30), via Galgenbucktunnel, Anschluss in Schaffhausen von Winterthur (SN3)
2. Schaffhausen, Bahnhof (05:50) – Beggingen, Dorf (06:25), analog Montag-Freitag

Sonntag

1. Schaffhausen, Bahnhof (06:07) – Schleithem, Gemeindehaus (06:30), via Galgenbucktunnel, Anschluss in Schaffhausen von Zürich (S9)
2. Schaffhausen, Bahnhof (06:50) – Beggingen, Dorf (07:25), analog Montag-Samstag

Der Kanton Schaffhausen bestellt bei den VBSH die im Fahrplan veröffentlichten Fahrten. Die für die Durchführung betrieblich notwendigen Dienstfahrten werden von den VBSH selbstständig in möglichst ökonomischer Weise geplant, da sie dafür nicht separat entschädigt werden.

Würden die vorgeschlagenen Fahrten kommerziell geöffnet, müssten sie vom Kanton bestellt werden.

Eine Bestellung ist zur Zeit nicht vorgesehen, wird aber im Rahmen des nächsten Fahrplanverfahrens erneut geprüft.

Fahrplanfeld 71.024 - Linie 24 Schaffhausen - Büttenhardt - Opfertshofen - Thayngen - (Barzheim)

Linie 24 - Anpassung Fahrplan

Um die Strecke 24 attraktiver zu machen, wäre es wirklich sinnvoll, die Fahrtzeit zu verkürzen. Die Gemeinden Lohn, Stetten und Büttenhardt sind sehr Stadtnah und deshalb ist ein abwägen der Fahrtzeit sehr entscheidend. Gäbe es die Schüler nicht, würden die Busse vielfach leer fahren. Die Strecke ist einfach unattraktiv. Der Hauptgrund ist, wie gesagt die lange Fahrtzeit zu den Stosszeiten. Hauptverursacher sind die vielen Stopps in Schaffhausen, wegen den innerstädtischen Fahrten oder durch Stopps an Haltestellen, welche einen 10 Minuten Takt haben und zusätzlich noch die Möglichkeit, den Landbus zu verwenden. Unser Vorschlag: Zu den Stosszeiten 7 - 9, 11 - 13 und 17 - 19, das Einsteigen (Reiat -> SH) resp. Aussteigen (SH -> Reiat) auf städtischem Gebiet zu "unterlassen". Das würde die Fahrtzeit senken (auch wenn es nicht viel ist, psychologisch würde das wirken) und so die Strecke viel attraktiver machen.

Dass der Halbstundentakt am Nachmittag/Abend durch einen zusätzlichen Kurs verlängert wird ist sehr begrüssenswert. Aus den letztjährigen Antworten zu den Begehren habe ich entnommen, dass eine Studie zum Regionalverkehr um Schaffhausen in Arbeit ist, jedoch sind bisher dazu keine weiteren Informationen publiziert worden. Die Haltepolitik (nur ein-/Ausstieg innerhalb der Stadt SH, da die städtischen Busse bereits im 10-Minuten Takt verkehren) ist immer noch ein Thema, welches die Fahrzeit/Pünktlichkeit beeinträchtigt. Selbstverständlich interessieren auch Erkenntnisse, ob alternative Linienführungen möglich sind, welche das Angebot und/oder die Attraktivität erhöhen können.

Bereits die Jahre zuvor habe ich auf die unnötigen Halte auf Stadtgebiet aufmerksam gemacht. Die früheren "Halbmond-Halte" wären die ideale Lösung für die Landbusse. Es macht einfach keinen Sinn, dass zwei Busse miteinander an der gleichen Haltestelle halten müssen (Stadt- und Landbus), dies ist nur eine Zeitverschwendung und führt zu unattraktiven Fahrplänen. Bei der letzten Rückmeldung haben Sie auf eine laufende Studie verwiesen. Wie ist diese ausgefallen, was ist der Ausfluss daraus? Ich pendle auf der 24-Linie schon knapp 30 Jahre, die Bevölkerung hat stark zugenommen im Reiat, Die Pendlerzahlen dagegen laufen in die andere Richtung, warum? Die Fahrzeiten sind zu lange, die vielen 30er-Zonen, keine Busbevorzugung an Baustellen, viele Hindernisse auf der Strasse (in Stetten und Herblingen) und die fehlenden Halbmond-Haltestellen in der Stadt. Weiter dazu kommt, dass einige Kurse kurz nach den Stadtbussen in Schaffhausen abfahren (z.B. wochentags 11.53 Uhr, sowie am Wochenende), d.h. die Linie 24 tuckert hinter dem 3er bis zum Sandlöchli.

*Die Halte auf Stadtgebiet sind erforderlich und werden gut genutzt. Vor allem auch durch die Landbevölkerung, welche teilweise nicht bis zum Bahnhof fahren will, sondern unterwegs aussteigt. Ein Halt nur zum Aussteigen wäre stadteinwärts möglich - dies ist nicht zeitgemäss und stabilisiert den Fahrplan genau in den Stosszeiten nicht, da dann fast überall angehalten werden muss. **Das Begehren wird deshalb nicht umgesetzt.***

Linie 24 - Verbesserungen für unteren Reiat

Vorschlag zur Fahrplananpassung für die Strecke von Thayngen nach Bibern/Hofen/Altdorf/Opfertshofen vorzulegen. Derzeit besteht kein direkter Anschluss zwischen dem Bus 24 in Thayngen Richtung Bibern/Hofen/Altdorf/Opfertshofen, der um 54 Uhr abfährt, und dem Zug S24, der um 56 ankommt.

2. Prüfung der Möglichkeit, den Bus 24 in Thayngen um 54 Uhr später abfahren zu lassen, um den Anschluss an den Zug S 24 zu gewährleisten.

3. Eine zusätzliche Zwischenfahrt oder einen Shuttleservice zwischen Thayngen und Bibern/Hofen/Altdorf/Opfertshofen einführen, um den Übergang zu erleichtern, falls eine Anpassung der Abfahrtszeiten nicht möglich ist.

Der Fahrplan der Linie 24 ist auf die Lastrichtung und den Bahnhof Schaffhausen ausgerichtet. Diese Prämisse wurde bei der Integration der ehemaligen Linie 26 festgelegt. Die Abfahrt in Thayngen könnte erst zur Minute xx.00 erfolgen, wodurch der Bus erst xx.43 in Schaffhausen ankommt. Damit würde der Anschluss auf die S12 wegfallen - und schon bei leichter Verspätung auch die anderen Anschlusszüge verpasst werden. Die Kurse mit Abfahrt zur Minute xx.24 oder xx.54 können zudem mit den Zügen der S62 bequem erreicht werden.

*Zusätzliche Fahrten sind aufgrund der tiefen Auslastung der heutigen Fahrten nicht finanzierbar. **Die Begehren werden deshalb abgelehnt.***

Fahrplanfeld 71.025 - Linie 25 Schaffhausen - Dörflingen - Ramsen

Linie 25 - Begehren den Weiler Laag betreffend

Der Kurs 25012 endet gemäss dem Entwurf 2025 von Montag bis Freitag weiterhin bei der Haltestelle Dörflingen Kirche. Ich beantrage, dass dieser Kurs nicht als Leerfahrt zum Bahnhof Schaffhausen zurückfährt, sondern als regulärer Kurs mit Passagieren geführt wird (Bahnhof SH an 08.41). Dadurch wird die Fahrplanlücke zwischen 07.01 und 09.19 ab Dörflingen Laag und Dörflingen Kirche geschlossen. Somit sind Fahrten z.B. nach Zürich 08.47 ab Schaffhausen, nach Kreuzlingen-St. Gallen 08.49 ab Schaffhausen, mit Schiff URh nach Stein am Rhein-Kreuzlingen 09.10 ab Schaffhausen Schifflande möglich.

Falls diesem Antrag nicht entsprochen wird stelle ich alternativ folgenden Antrag. Der Anschluss und das Umsteigen vom Kurs 25012 auf den Kurs 25011 in Dörflingen Post wird gewährleistet. Die Fahrplanlücke zwischen 07.01 und 09.19 ab Dörflingen Laag wird damit für die Passagiere ab Dörflingen Laag und Dörflingen Kirche geschlossen. Für die Passagiere des Kurses 25011 ab Ramsen entsteht kein Nachteil durch die etwas spätere Ankunft am Bahnhof Schaffhausen, alle Anschlusszüge können trotzdem erreicht werden.

Die Linie 71.025 besteht aus zwei ungleich bedienten Teilstrecken. Ich stelle den Antrag:

Von Montag bis Sonntag werden auch die Haltestellen Dörflingen Kirche und Dörflingen Laag den ganzen Tag in beiden Fahrtrichtungen mindestens stündlich bedient. Damit werden den ganzen Tag gleichwertige Verbindungen geschaffen, einerseits von und nach Schaffhausen Bahnhof und andererseits auch Verbindungen von "Dörflingen Zentrum" nach Dörflingen Kirche und Dörflingen Laag.

Die Haltestellen Dörflingen Kirche und Laag dienen nicht nur Besuchern und den dort ansässigen Bewohnern, sondern sind auch beliebte Ausgangspunkte für Wanderer. In Fussdistanz zur Haltestelle Dörflingen Laag befinden sich unter anderem, das Restaurant Waldheim, die Badewiese Laag am Rhein, die Veranstaltungshalle beim Bauernhof, der Campingplatz des Kanuclubs SH, verschiedene private Grundstücke am Rhein usw.

Auf der Strecke Büsingen Stemmer – Büsingen Strandbad – Gailingen – Singen fährt der Bus 403 des Landkreises Konstanz. Es besteht im Moment keine Möglichkeit mehr an der Haltestelle Dörflingen Laag (Büsingen Waldheim) aus- bzw. zuzusteigen, da die Haltestelle auf dieser Linie abgeschafft wurde.

Ich beantrage, dass der Kanton Schaffhausen bzw. die VBSH mit den zuständigen Stellen des Landkreises Konstanz die Erschliessung der Haltestelle Dörflingen Laag/Büsingen Waldheim koordinieren

Die Begehren wurden bereits im Vorjahr eingegeben.

Die Bedienung der Dörflinger Haltestellen Laag und Kirche erfolgt im Rahmen einer grossen Wendeschleife der Linie 25 für die Rückfahrt von Dörflingen nach Schaffhausen. Für eine Bedienung in beide Fahrtrichtungen reicht die Fahrzeit beim heutigen Fahrzeugeinsatz ausserhalb der Hauptverkehrszeit (2 Busse) nicht aus; die Anschlüsse an die Züge nach Winterthur und Zürich

wären nicht möglich. Zudem fehlt nach heutigem Kenntnisstand eine Wendemöglichkeit für Busse im Raum Laag (Wendekreis 25m).

Der öffentliche Verkehr soll eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen. Allerdings sind die Kosten ein wesentlicher Faktor, weshalb einem Angebot auch ein entsprechend grosses Nachfragepotential gegenüberstehen muss.

Das Konzept des Rufbusses macht in sehr dünn besiedelten Räumen Sinn. Allerdings führt die Anmeldepflicht zu einer Einschränkung der Flexibilität, wogegen eine klassische Linie mit einem festen Fahrplan spontane Fahrten ermöglicht. Die Nachfrage auf der Linie 25 ist auch am Abend nach allen Ortschaften so gross, dass eine Beförderung mittels Rufbus letztlich zu Fahrten mit identischem Weg entlang der heutigen Route führen würde. (Dies auch, weil das Strassennetz nicht jede Ortschaft mit jeder Ortschaft verbindet). Deshalb ist die durchgehende Führung der Linie 25 als klassische Linie sachlich korrekt.

Das Bedürfnis nach einer guten Erschliessung der aufgeführten Ausflugsziele am Rhein ist nachvollziehbar. Da eine durchgehende Erschliessung mit allen Kursen für sämtliche Fahrgäste der Ortschaften Dörflingen, Randegg, Murbach, Buch und Ramsen einen erheblichen Umweg darstellen würde, gewichten wir die Nachteile höher als der saisonale Nutzen für die Ziele rund um die Laag. Mit der heutigen Lösung, die Laag mit den Kursen Schaffhausen-Dörflingen anzufahren, stellt aus unserer Sicht einen guten Kompromiss dar.

Die Begehren können nicht umgesetzt werden.

Linie 25 - Integraler Halbstundentakt Montag - Freitag

Die Gemeinde Ramsen ist eine in den letzten Jahren stark wachsende Gemeinde. Durch die weiterhin stark andauernde Bautätigkeit wird die Gemeinde in den nächsten 10-15 Jahren voraussichtlich um die 2'000 Einwohner zählen. Ramsen ist eine der wenigen Gemeinden im Kanton, die noch genügend Bauland haben, was diese Entwicklung antreiben wird. Für die Attraktivität als Wohn- und Arbeitsort ist die Anbindung an den ÖV Richtung Schaffhausen ein sehr wichtiger Punkt. Ebenfalls hat Ramsen Arbeitsplätze mit Mitarbeitenden, die den ÖV benutzen, respektive könnten. Im Weiteren ist zu beachten, dass ÖV Benutzer in Richtung Schaffhausen, Stein am Rhein und Singen Ramsen verlassen können, was beim Einbezug von statistischen Zahlen berücksichtigt werden muss.

Der gewünschte Ausbau auf einen integralen Halbstundentakt erhöht den Fahrzeugbedarf durchgehend auf drei Fahrzeuge und erhöht dementsprechend die Zahl der Personalstunden. Dieser finanzielle Mehraufwand ist zurzeit nicht budgetiert, ein Angebotsausbau im gewünschten Rahmen kann deshalb nicht sofort erfolgen. Neben der Linie 25 verkehren auch die Linien 22, 23 (ausserhalb der Stadt), 24, 28, 33 und 675 ausserhalb der Hauptverkehrszeiten nur im Stundentakt. Ausbaumassnahmen müssen deshalb im Gesamtkontext des regionalen ÖV im Kanton betrachtet werden.

Das Begehren kann zurzeit nicht umgesetzt werden. Die Koordinationsstelle Öffentlicher Verkehr hat das Thema aber auf ihrer Agenda und wird dem Thema auch in den kommenden Jahren eine hohe Aufmerksamkeit zukommen lassen.

Fahrplanfeld 71.027 - Linie 27 Oberhallau - Hallau - Wilchingen - Osterfingen

Linie 27 - Anpassung Umsteigezeit am frühen Morgen

Anschlusskurse an die ausser Takt (früher) verkehrenden Züge S87950 und folgende, falls diese nicht wieder im Takt verkehren (siehe Kursbuchfeld 763): Anpassung der Abfahrtszeiten zur Vermeidung unnötig langer Umsteigezeit.

In Absprache zwischen den VBSh und der Koordinationsstelle Öffentlicher Verkehr wurde beschlossen, zum Fahrplan-Wechsel im Dez. 2023 die Fahrzeiten der L27 zu belassen. Grund: die Züge sind leider häufig immer noch unpünktlich, eine frühere Fahrt als zu den Minuten xx:04 und xx:34 wäre somit nicht möglich. Darum liegt der Fokus auf Takt und Merkbarkeit.

Das Begehren wird abgelehnt.

Anpassung Frühkurse Li. 27 an geänderte Ankunftszeiten S64

Kurse 27004, 27204, 27304: Anpassung an S87950 zur Vermeidung unnötig langer Umsteigezeit: Wilchingen-Hallau ab 0601, Osterfingen an 0608. Kurse 27003, 27203: Anpassung an S87950 zur Vermeidung unnötig langer Umsteigezeit: Wilchingen-Hallau ab 0601, Oberhallau an 0609. Entsprechend für folgende 2 Züge, wenn diese nicht entsprechend unserem Vorschlag (siehe Kursbuchfeld 763) in der heutigen Lage belassen werden können.

*Die vom Takt abweichenden Züge der S64 werden durch die Anpassungen an den IRE-Fahrlagen am frühen Morgen verursacht. Da die definitiven Trassen aber noch nicht bekannt sind, wurden die Busse in der normalen Taktlage geplant. **Das Begehren wird aus Stabilitätsgründen nicht umgesetzt.***

Fahrplanfeld 71.028 - Linie 28 Beringen - Guntmadingen - (Ortsbus Beringen)

Optimierung Anschlüsse auf S-Bahn optimieren

Die Anschlüsse zwischen den Verbindungen mit Schaffhausen einerseits und denjenigen mit Guntmadingen und Beringen Belvédère andererseits sind noch nicht gleich gut wie den S-Bahn Zusatzzügen und sind weiter zu optimieren.

Die genannten Anschlüsse sind bereits maximal optimiert. Durch den Wegfall der Shuttlezüge und der Einführung des HVZ-Bus ändern sich die Abfahrtszeiten in Beringen. Aus diesem Grund passen die Anschlüsse abends von Belvedere Rtg. Schaffhausen nicht mehr.

Das Begehren ist in diesem Sinne erfüllt, da die Anschlüsse optimiert sind.

Fahrplanfeld 71.033 - Linie 33 Stein am Rhein - Ramsen - Singen(Hohentwiel)

Linie 33 - Umsteigezeit am Bahnhof Stein am Rhein

Der Stadtrat Stein am Rhein begrüsst eine Fahrplananpassung der Linie 33, damit die Schülerinnen- und Schülerbeförderung verbessert werden kann. Die spätere Abfahrt in Ramsen um zwei Minuten verursacht eine Umsteigezeit auf die S1 in Stein am Rhein von vier Minuten auf das Gleis 3. Gerade

für ältere und gehbehinderte Personen führt diese Umsteigzeit zu einem Problem. Der Stadtrat steht dieser Verkürzung der Umsteigzeit sehr kritisch gegenüber und bittet um eine andere Lösung zur Verbesserung der Schülerinnen- und Schülerbeförderung.

Die Fahrplan-Anpassungen betreffen nur drei Fahrten am Tag. Sie sind notwendig, um den Umsteige-Anschluss zwischen der Linie 25 und der Linie 33 in Ramsen, Sonne sicherzustellen und damit die Schülerbeförderung zu sichern.

Alle anderen Fahrten werden von dieser Anpassung nicht betroffen sein. Für Reisende mit erhöhtem Zeitbedarf beim Umsteigen stehen alle anderen Verbindungen wie bisher zur Verfügung.

Das Begehren kann nicht umgesetzt werden.

Fahrplanfeld 71.077 - Linie N77 Schaffhausen - Neunkirch - Osterfingen - (Trasadingen)

Erschliessung Trasadingen mit dem Nachtbus

Verbindung mit Abfahrt in Schaffhausen um 00:48 Uhr. Seit Jahren ist Trasadingen die einzige Gemeinde im Klettgau, die von diesem Nachtbus nicht angefahren wird, der aber ins deutlich kleinere Osterfingen fährt. Vom Bhf. Wilchingen nach Trasadingen zu Fuss dauert es eine halbe Stunde und ist nicht ungefährlich entlang der Hauptstrasse. Argumentiert wurde, dass ein weiterer Bus nötig wäre für diese Linie, da die Zeit nicht reichen würde, um Osterfingen und Trasadingen anzufahren. Mit Umstellungen im Fahrplan der Nachtbusse Richtung Klettgau/Randental sollte genügend Zeit gewonnen werden können, dass auch Trasadingen angefahren werden könnte. Nicht ersichtlich ist, wieso zwei Busse hintereinander durch Beringen fahren und jeweils alle Haltestellen anfahren. Der Nichthalt dieser Verbindung ist ein Ungleichbehandlung von Leuten, die nicht mehr bis 2:00 Uhr in den Ausgang gehen wollen, ökologisch und sicher unterwegs sein wollen und solchen die gerne ab und zu nach ZH fahren würden für einen Anlass; man muss den Zug um 23:04 Uhr erreichen um nach Hause zu kommen oder hat einen sehr langen Aufenthalt am Bhf. Schaffhausen.

warum streichen Sie immer die busstop des nachtbusse in trasadingen.da es in 2hotel sind,finde ich es schlimm,dass sie es nicht mehr anfahren möchten.aber osterfingen!welches weder hotel noch sonstiges hat.warum??ich bin dafür ,dass sie trasadingen unbedingt bleiben lassen!

Der Nachtbus N77 um 00:48 Uhr fährt im gestreckten Galopp von SH nach Osterfingen, sofort wieder zurück nach SH und dann gleich wieder nach Trasadingen. Wenn nun um 00:48 Uhr ab SH bis nach Osterfingen und dann noch nach Trasadingen gefahren wird, verzögert sich die Abfahrt des Nachtbusses N77 um 2:15 Uhr um zusätzliche 15 Minuten und der N77 fährt dann erst um 2:30 Uhr in SH ab. In Schaffhausen würden die Rückkehrer aus dem Klettgau zudem alle Nachtbusse um 2:10 Uhr verpassen.

*Für die Erfüllung des Begehrens müsste also ein zusätzlicher Bus eingesetzt werden, was die Kosten für das Nachtangebot sehr stark in die Höhe treiben würde. **Das Begehren kann nicht umgesetzt werden.***

Übrige Begehren

Kein Fahrplanfeld - Anpassung Tarifplan

Abstimmung Tarifzonen im Klettgau auf neues Schulhaus GOSU in Neunkirch

Auf August 2026 soll der Betrieb des neuen, für den Unterklettgau gemeinsamen Oberstufenschulhauses in Neunkirch aufgenommen werden. Ab dann werden Schülerinnen und Schüler nicht nur von Siblingen und Gächlingen, sondern auch von Trasadingen, Osterfingen, Wilchingen, Hallau und Oberhallau einen Schulweg nach Neunkirch zu bewältigen haben. Dies wird wie heute zwar oft mit dem Fahrrad geschehen, der öV soll sich aber z.B. für den Fall schlechter Witterung für den Transport bereithalten.

Zur Wahrung der Chancengleichheit aller beteiligten Orte ist aber das Tarifzonensystem anzupassen, weil ab den neuen Orten nach heutiger Regelung die beiden Zonen 830 und 840 und nicht nur Zone 830 befahren werden müssen.

Vorschlag: die Haltestellen von Neunkirch zusätzlich zur Zone 830 neu auch der Zone 840 zugehörig machen. Eine Umsetzung ist auch vor Aufnahme des GOSU-Betriebs erwünscht.

Der Vorschlag wurde vom Kanton Schaffhausen bereits beim Tarifverbund OSTWIND eingebracht und von diesem per Dez. 2025 bewilligt.

Das Begehren wird umgesetzt.

Kein Fahrplanfeld - Anpassung Betriebstage Nachtnetz

Angleichung der Betriebstage des Bus-Nachtnetzes

Angleichung der Betriebstage des Bus-Nachtnetzes an die nahezu schweizweit übliche Praxis (ausg. Nachtstern), dass das Nachtnetz auch in Nächten vor Feiertagen verkehrt.

*Die Koordinationsstelle Öffentlicher Verkehr hat sich mit verschiedenen Tarifverbunden und Transportunternehmen ausgetauscht. Die Nachfrage an den zusätzlichen Tagen wie z.B. dem 30. April (vor 1. Mai) liegt bei nur knapp 50% der normalen Wochenend-Nachfrage. Wir sehen das Bedürfnis deshalb zurzeit nicht als gegeben. **Das Begehren wird momentan nicht umgesetzt.***