

Schaffhausen, 02. Oktober 2025

Fahrplanentwurf 2026: 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

Haltepolitik IC

IC ab Schaffhausen um 21:47 Uhr und 22:47 Uhr mit Haltepolitik von RE48 führen, sodass auch beim Stundentakt attraktive und schnelle Direktverbindungen nach Bülach und Zürich Oerlikon bestehen. Ankunft in Zürich HB um xx:25 Uhr ist bzgl. Anschlüsse kein Problem, da IC5 mit Abfahrt in Zürich HB zur Minute xx:30 Uhr ab 22 Uhr nicht mehr verkehren.

Der RE48 wird mittlerweile mit höherer Kapazität geführt als vor ein paar Jahren noch, dies zeigt die Nachfrage von Schaffhausen nach Zürich Oerlikon und umgekehrt. Durch die zahlreichen Arbeitsplätze in der Umgebung von Zürich Oerlikon ist ein schneller Halbstundentakt aus Schaffhauser Sicht definitiv ein Bedürfnis, welches mit einem IC Halt in Zürich Oerlikon bedient werden könnte. Ich bitte Sie, dies mit der SBB zu prüfen und mögliche Lösungsvarianten auszuarbeiten.

Der zusätzliche Halt in Zürich Oerlikon würde die Fahrzeit um 3 Minuten verlängern. Durch die spätere Ankunft in Zürich HB um xx.26 Uhr würde der Anschluss auf den IC1 nach Bern mit Abfahrt xx.32 Uhr sowie auf einzelne S-Bahnen und Trams/Busse wegfallen.

Grund für die verlängerte Fahrzeit ist das Rollmaterial: der eingesetzte IC2 verfügt im Vergleich zum RABe511/512 nicht über die gleichen Leistungsmerkmale (Beschleunigung).

Die Begehren können nicht erfüllt werden.

Umsteigemöglichkeit auf IR55

Der Anschluss in Zürich HB von den IC aus Stuttgart–Schaffhausen und der S9 aus Schaffhausen an den IR55 nach Biel muss mit 6 Min. Umsteigezeit offiziell hergestellt sein.

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.

Diese Anschlüsse werden im Fahrplan 2026 hergestellt und im Onlinefahrplan ausgegeben.

Das Begehren wird erfüllt.

DB-Fahrzeuge auf IC Zürich–Schaffhausen

Der IC Zürich-Stuttgart ist mit der letzten Rollmaterialumstellung für Fahrten Zürich-Schaffhausen unbrauchbar geworden. Es lassen sich keine Verspätungen mehr während den Wendezzeiten in Singen und Zürich abbauen, womit die Züge in beiden Richtungen vermehrt mit grosser Verspätung, quasi als Doppelführung des RE fahren.

Bitte die Linie in Schaffhausen oder Singen brechen, bis die DB ihren Fehler einsieht und wieder Züge einsetzt, die den Fahrplan halten können.

Kein Fahrplanbegehren zum Regionalverkehr, daher keine Stellungnahme der Koordinationsstelle Öffentlicher Verkehr.

Stellungnahme der SBB:

Das eingesetzte Rollmaterial ist nicht Bestandteil des Fahrplanverfahrens. Das eingesetzte Rollmaterial (IC2 BR 147 der DB) ist zwischen DB FV und SBB vertraglich geregelt.

Die SBB sind mit der DB im engen Austausch und prüfen derzeit verschiedene Varianten.

Verschiebung der S9 am Abend

Die S9 18993 (Schaffhausen ab 23.27 Uhr) um 1/2 Stunde nach hinten verschieben. Bessere Fahrplanystematik und an Wochenenden in Rafz Anschluss an Postauto

Die Nachfrage einer um eine halbe Stunde nach hinten geschobenen S9 wäre geringer als in der heutigen Taktlage. Aus Sicht des Hauptbestellers (ZVV) ist das unattraktiv, weshalb das Begehren abgelehnt wird.

Das Begehren kann nicht erfüllt werden.

Fahrplanfeld 763 - Erzingen - Schaffhausen - Singen (Hohentwiel)

S62: Aussertaktlegung erste Fahrt

Letztjährig hatte ich vorgeschlagen, den ersten Zug der S62 (19700) um 10 Minuten vorzuverlegen, um noch den Anschluss an den IC 1083 nach Zürich HB zu erreichen. Da in Singen (Hohentwiel) um 5:30 Uhr noch kein Taktknoten besteht, würden dort auch keine Anschlüsse gebrochen werden. Geantwortet wurde seinerzeit: "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."

Die Früherlegung der S62 19700 würde gewisse Güterzugs-Trassen verhindern, die gemäss Netznutzungsplan des BAV vorgehalten werden müssen.

Das Begehren kann nicht erfüllt werden.

S64: Wiedereinführung 15'-Takt BER-SH

Zeitgleich mit Fertigstellung zahlreicher Wohnbauprojekte in Neuhausen (z.B. RhyTech, RHIO, Industrieplatz) wurde anstelle einer Taktverdichtung eine Taktverlängerung (!) für die S64 zu Stosszeiten umgesetzt. Es ist absolut nicht nachvollziehbar, wieso die S64 Klettgau Schaffhausen seit 2025 zu Stosszeiten nur noch im 30'-Takt verkehrt. 2024 war zu Stosszeiten jeweils ein 15'-Takt zwischen Neuhausen und Schaffhausen gewährleistet. Seit der Taktreduktion sind zu Stosszeiten die Züge folglich komplett überfüllt und überlastet. Die Zugverbindung weist folglich auch regelmässig Verspätungen auf und man kann im Zug kaum mehr stehen geschweige denn sitzen. Daran ändert auch der Umstand nicht, dass die Buslinien zwischen Neuhausen und Schaffhausen einen dichteren Takt aufweisen. Der Busverkehr ist äusserst unattraktiv, da die Busse im Strassenverkehr im Stau stehen und folglich im Vergleich zur S64 eine doppelt solange Reisezeit entsteht. In Zeiten der inneren Verdichtung und des stetigen Bevölkerungswachstums sollten die ÖV insbesondere in Zentrumslage ausgebaut und nicht abgebaut werden. Es wird daher zwingend die Wiedereinführung des 15'-Takts zu Stosszeiten für die S64 gefordert.

Die Zusatzkurse der S64 zwischen Beringen und Schaffhausen verkehrten während zehn Jahren und wurden dennoch von den Fahrgästen nur sehr beschränkt angenommen. Die Belegung der Kurse betrug im Jahr 2024 im Schnitt 22 Fahrgäste. Der Einsatz eines teuren zusätzlichen Zuges ist aufgrund dieser Nachfrage nicht gerechtfertigt.

Die Verlängerung der Reisezeit ist eine Tatsache, in absoluten Zahlen aber verhältnismässig überschaubar.

Das Begehren kann nicht erfüllt werden.

Kritik am Fahrplanfeld

Wir bedanken uns für den umgehenden Ersatz des fehlerhaften Entwurfs dieses Kursbuchfelds direkt zu Beginn der Vernehmlassungsperiode und stellen fest, dass für die aufgeführten Züge der S64 wie erwartet keine Änderungen vorgesehen sind. Ein Vergleich der durchfahrenden Züge RE3 mit dem Fahrplan 2025 lässt uns allerdings daran zweifeln, dass für diese alle Angaben nun korrekt sind.

Unsere Feststellungen dazu, ohne Anspruch auf Vollständigkeit:

Teilweise sind für Basel, Erzingen und Singen Zeiten publiziert, die nicht dem Fahrplan 2025 entsprechen und nur möglich wären, wenn auf heutige Verkehrshalte westlich von Erzingen und östlich von Thayngen verzichtet würde. Zudem fehlen verschiedene Verbindungen des Fahrplans 2025 vollständig, beispielsweise Erzingen ab 0601 und 2303 (wohl fälschlich mit Abfahrt 2244 publiziert) in Richtung Singen sowie Singen ab 0541 in Richtung Basel. Wir empfehlen dringend eine entsprechende Kontrolle und Überarbeitung des Kursbuchfelds.

Die Koordinationsstelle Öffentlicher Verkehr ist mit der Qualität der Fahrplanentwürfe beim Feld 763 ebenfalls unzufrieden. Es wurde inzwischen mit den zuständigen Fachstellen vereinbart, dass uns möglichst früh ein Abzug des Entwurfs zugestellt wird, damit wir fehlerhafte Angaben monieren können. Die korrekte Bereitstellung der Fahrplandaten ist aber Sache der Transportunternehmen und kann nicht durch die Koordinationsstelle Öffentlicher Verkehr übernommen werden.

Das Begehren wird zur Kenntnis genommen.

Begehren Bus

Regionalverkehr Kanton Schaffhausen

Fahrplanfeld 71.021 - Linie 21 Schaffhausen - Beggingen/Neunkirch

Linie 21 - Einführung Frühverbindungen Schaffhausen–Beggingen am Wochenende

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 Galgenbuckunnel, 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 Galgenbuckunnel, Anschluss in Schaffhausen von Zürich (S9); 2. Schaffhausen, Bahnhof (06:50) – Beggingen, Dorf (07:25), analog Montag-Samstag

Aus Sicht des Kantons Schaffhausen ist das Potential der vorgeschlagenen Verbindungen sehr klein: die heutige erste Fahrt am Samstag wird von durchschnittlich fünf Personen genutzt, die erste Fahrt am Sonntag von drei Personen.

Die Öffnung der heutigen Dienstfahrten führen zu einer Verlängerung der Dienstschrift um rund 20 Minuten pro Kurs. Die Auswirkungen auf die Dienstplanung (Länge der Dienstschriften, zusätzliche Dienste am Wochenende) sind erheblich und führen zu unverhältnismässigen Mehrkosten.

Das Begehren kann nicht erfüllt werden.

Linie 21 - Einführung Halbstundentakt Siblingen–Beggingen am Sonntagnachmittag

Am Sonntag haben wir nur einen Stundentakt. Das genügt, ausser zu den Stosszeiten, damit die Randenwanderer wieder zurück ins Zentrum können.

Hier möchten wir gerne, dass 21334, 21338, 21342 und 21346 statt wie geplant bis Gächlingen, bis nach Schleithem oder Beggingen fahren. Somit hätten wir von 13.15 bis 17.15 Uhr einen Halbstundentakt.

Der bislang abweichende Fahrplan am Sonntag ist nicht attraktiv, durch die tiefere Nachfrage (v.a. vormittags) aber durchaus teilweise gerechtfertigt. Dennoch wäre eine Angleichung des Angebots am Sonntagnachmittag (ca. 12-20 Uhr) an den Samstagsfahrplan sehr wünschenswert. Neben der lokalen Bevölkerung würden auch die zahlreichen Wanderer von einem attraktiveren ÖV-Angebot

profitieren. Mit den beiden Randenbussen wurde das Angebot ja bereits stärker auf ÖV-Reisende ausgerichtet.

Am Sonntag hat Schleithem einen Stundentakt. Für den Tourismus wäre eine Verdichtung des Fahrplans während den Stosszeiten wichtig, damit die vielen Personen, die sonntags auf den Randen wandern oder einen Ausflug machen ohne lange Wartezeiten zurückkehren können. Für das Image unserer Region als Tourismusdestination wäre eine Verdichtung des Fahrplans sehr hilfreich.

Das Bedürfnis nach einem dichteren Fahrplan am Sonntagnachmittag kann aus Sicht Freizeitverkehr nachvollzogen werden. Die aktuelle Nachfrage liegt auf dem momentan nur stündlich bedienten Abschnitt Beggingen–Siblingen im hohen einstelligen bis tiefen zweistelligen Bereich, wobei die Schwankungen jahreszeitlich und wetterbedingt hoch sind.

Der Kanton Schaffhausen wird deshalb - die Finanzierbarkeit vorausgesetzt - die Einführung eines verdichteten Angebots am Sonntagnachmittag auf einen späteren Fahrplanwechsel prüfen.

Das Begehren wird verschoben.

Linie 21 - Verlängerung Halbstundentakt Siblingen–Beggingen am Abend

Schliessung der Taktlücken um 21:21 Uhr und 22:21 Uhr ab Schaffhausen nach Schleithem, ggf. durch Anpassung der Linienführung der beiden bestehenden Kurse wie folgt: Schaffhausen – Siblingen – Gächlingen – Schleithem (statt nach Neunkirch). Heute wird bei Abendaktivitäten in der Regel ein Auto in Siblingen platziert bzw. gleich mit dem Auto nach Schaffhausen gefahren, entsprechend sind die heutigen Nachfragezahlen mit Vorsicht zu geniessen.

Die IG Lebensraum Klettgau erachtet die Verbindungen nach Schaffhausen-Schleithem als ungenügend. Der Halbstundentakt ist bis in die späteren Abendstunden auszubauen sowie am Sonntag während den Stosszeiten.

Insbesondere die Kurse 21064 und 21068 sind statt wie geplant nach Gächlingen, bis nach Schleithem zu verlängern. Die zwei kurzen Weiterfahrten würden den Halbstundentakt in die Abendstunden verlängern, was für den Besuch von Abendveranstaltungen in Schaffhausen sehr wichtig wäre. Für Frauen ist nachts das längere Warten am Bahnhof Schaffhausen unangenehm, was viele Leute veranlasst mit dem Privatauto nach Schaffhausen zu fahren.

Wir stellen fest, dass hier gegenüber dem Fahrplan 2025 Fahrzeitverlängerungen von 1 bis 3 Minuten in den Fahrplan eingearbeitet sind. Dies beruht wohl auf Erfahrungen mit dem Verkehrsaufkommen im Raum Schaffhausen – Beringen. Im Interesse der Fahrplanzuverlässigkeit scheint uns die Massnahme zweckmässig.

Wir unterstützen die Eingabe des Gemeinderates Schleithem vom 05.06.2025 zur Verlängerung des Halbstundentakts für Schleithem:

- Splittung der Kurse 21064 und 21068 (Montag bis Freitag) bzw. 21264 und 21268 (Samstag) in Siblingen am Stei nach Schleithem und Gächlingen – Neunkirch, wie für die vorangehenden Fahrten; entsprechend die zugehörigen Gegenkurse

Gerne nehmen wir das Angebot an, und senden das Begehren der Gemeinde Schleithem für eine längerfristige Verbesserung direkt. In Schleithem sind die «Eingeborenen» sehr auf das Auto fixiert.

In Schleithelm ist aber in den letzten vier Jahren die Bevölkerung, wie fast im ganzen Kanton, stark gewachsen (+200 Einwohner). Dies sollten für den ÖV gewonnen werden, bevor sie sich auch an das Auto gewöhnt haben und die Strassen noch mehr verstopfen. Aus diesem Grund möchten wir eine Ausdehnung des Halbstundentakts beliebt machen.

Schleithelm hat den Halbstundentakt an Arbeitstagen:

- Von Beggingen Richtung Schaffhausen: 05.00 bis 20.30 Uhr, danach Stundentakt
- Von Schaffhausen Richtung Beggingen: 06.15 bis 21.15 Uhr, danach Stundentakt

Hier möchten wir gerne, dass 21064 und 21068 statt wie geplant bis Gächlingen, bis nach Schleithelm fahren. Die zwei kurzen Weiterfahrten würden den Halbstundentakt um eineinhalb Stunden verlängern.

Die Nachfrage am Abend wird zum grössten Teil von der Bevölkerung der erschlossenen Ortschaften generiert. Die heutigen Nachfragezahlen der Abendkurse liegen zwischen Siblingen und Beggingen im mittleren einstelligen Bereich, in die Gegenrichtung wird häufig leer gefahren. Eine Verdoppelung des Angebots würde die bestehende Nachfrage nicht verdoppeln, sondern auf mehr Busse verteilen - was sowohl ökonomisch als auch ökologisch nicht sehr sinnvoll ist.

Die Kurse 21064 und 21068 verkehren von Schaffhausen nach Neunkirch. Eine "Splittung" ist bei nur einem Fahrzeug nicht möglich. Eine Fortsetzung des Tageskonzepts (Busse Schaffhausen–Schleithelm/Beggingen mit Anschluss nach Neunkirch in Siblingen mit einem separaten Bus) würde auch am Abend den Einsatz von vier Bussen erfordern, was angesichts der Nachfrage sowohl ökonomisch als auch ökologisch nicht sehr sinnvoll ist.

Die Begehren können nicht erfüllt werden.

Linie 21 - Betriebliche Optimierungen

Die Kurse 21007 und 21009 sind sehr stark ausgelastet, der Kurs 21907 könnte eine gewisse Entlastungsfunktion übernehmen mit einer beschleunigten Linienführung.

- Kurs 21097 verkehrt ohne Gächlingen und erreicht Schaffhausen neu erst um 07:27 Uhr, Abfahrt ab Beggingen daher um ca. 06:52 Uhr. Damit werden die Schülerbedürfnisse (Berufs- und Kantonsschule) ideal abgedeckt.

- Rückverlängerung Kurs 21107 ab Gächlingen, damit Gächlingen weiterhin angebunden ist. Dies bedingt, dass der Kurs 21104 (SH ab 06:38 Uhr) bereits ca. 5 Minuten früher verkehren muss, der wegfallende Anschluss von der S9 in Gegenlastrichtung dürfte von untergeordneter Bedeutung sein. Alternativ könnte das Fahrzeug von Kurs 21804 (Neunkirch an 06:53 Uhr) auf den Kurs 21107 ab Gächlingen übergehen, im Gegenzug verkehrt Kurs 21104 ab Löhningen direkt nach Neunkirch und übernimmt Kurs 21809.

Um den sehr stark nachgefragten Kurs 21007 (SH an 07:08 Uhr) zu entlasten, soll der Kurs 21105 (SH an 06:52 Uhr) bereits ab Schleithelm verkehren. Der Kurs 21105 dürfte das grössere Nachfragepotenzial haben als Kurs 21103. Sofern kein Mehraufwand gewünscht ist, könnte daher Kurs 21103 eingekürzt werden.

Die durchschnittlichen maximalen Belegungszahlen der genannten Kurse 21007 und 21009 liegen zwischen 50 und 60 Fahrgästen, die Spitzenwerte zwischen 60 und 70 Fahrgästen. Das bedeutet

zwar einen gewissen Anteil Stehplätze, die aber erst auf dem Abschnitt Beringen–Schaffhausen entstehen. Eine Fahrt von dieser Distanz ist aus Sicht des Kantons Schaffhausen stehend bewältigbar. Es gibt deshalb aktuell keinen Handlungsbedarf.

Das Begehren kann nicht erfüllt werden.

Fahrplanfeld 71.023 - Linie 23 Schaffhausen - Merishausen - Barga SH

Linie 23 - Ausdehnung HVZ am Nachmittag

Seit Sommer 2022 besuchen alle Jugendlichen von Merishausen und Barga ab der 7. Klasse die Oberstufe in der Stadt Schaffhausen. Die meisten Busverbindungen sind relativ gut mit den Unterrichtszeiten kompatibel, einzig am (Montag-, Dienstag-, Donnerstag- und Freitag-) Nachmittag gibt es eine Lücke, wenn die Jugendlichen nur 2 Lektionen Unterricht haben. Die Schule ist dann um 15:20 aus, der nächste Bus fährt um 16:19 (derjenige um 15:19 kann nicht erreicht werden), so dass die Jugendlichen fast eine Stunde warten müssen. Insgesamt betrifft dies schätzungsweise ca. 20 Jugendliche, wobei natürlich nicht alle am gleichen Nachmittag nur 2 Lektionen Unterricht haben. Am Donnerstagnachmittag sind es aber dieses Schuljahr zum Beispiel jedoch mindestens 8, was die durchschnittliche Auslastung des Busses nach Merishausen-Barga übertreffen dürfte.

Ich würde nun gerne anfragen, ob es möglich wäre, am Montag, Dienstag, Donnerstag und Freitag für die Jugendlichen einen zusätzlichen Bus zwischen 15:30 und 15:50 von Schaffhausen nach Merishausen-Barga einzuführen, damit sie nicht so lange warten oder Elterntaxis einspringen müssen. Wäre es z.B. evtl. möglich, dass der Bus nach Kleinbuchberg von 15:55 weiter nach Merishausen und Barga fährt? Falls dies nicht möglich ist, da der Bus für die Weiterfahrt in Schaffhausen zu spät zurück ist, gibt es vielleicht eine andere Lösung? Ich (und die betroffenen Jugendlichen) wäre(n) Ihnen sehr dankbar, wenn hier eine Möglichkeit zur Verkürzung der Wartezeit für die Jugendlichen gefunden werden könnte.

Die Notwendigkeit eines früheren Beginns des Halbstundentakts ist aus Sicht des Kantons Schaffhausen gegeben. Eine zusätzliche Fahrt ab Schaffhausen um 15.49 Uhr wird deshalb im definitiven Fahrplan aufgenommen.

Das Begehren wird umgesetzt.

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

Linie 24 - Beschleunigung, Haltepolitik

Die Ausweitung des Fahrplanes hat sich über die letzten Jahrzehnte kontinuierlich verbessert, was grundsätzlich zu einer Verbesserung der Attraktivität der Buslinie geführt hat. In unserer schnelllebigen und hektischen Zeit, spielt der Faktor Zeit eine immer wichtigere Rolle. Deshalb ist in den Überlegungen der meisten Menschen Kriterium Nummer 1: Wie komme ich am schnellsten von A nach B! Und genau in diesem Punkt hat sich die Buslinie auf dem Reiat stark verschlechtert.

Einerseits durch die verschiedenen langsamen Zonen (30er/60er), aber andererseits vor allem durch die reinen innerstädtischen Transporte. Was für die Städter attraktiv sein kann, ist für die Menschen vom Land ein Graus!

Forderung:

1. Zumindest in den Stosszeiten (Vorschlag, bis 8 Uhr, 11:30 – 13:30 und von 16:00 bis 19:00 Uhr) soll der Bus in Schaffhausen (Schaffhausen Bahnhof – Schaffhausen Otteregass/Herblingen Post) nur zum Einsteigen auf Verlangen, resp. Aussteigen genutzt werden können. Die Städtischen Kunden haben ja bereits einen sehr guten Taktfahrplan und müssen nicht unnötig Busstops vom Reiatbus generieren.
2. Aufhebung der Bushaltestelle Schaffhausen Otteregass, da wegen neuer Haltestelle Schaffhausen Schlossweiher überflüssig. Ziel muss sein, dass die Reiatkunden den Zug am Bahnhof nicht verpassen und dass die Reiatkunden über Mittag nach Hause fahren können. Da zählt halt jede gewonnene Minute.

Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung. Wir sind sehr gespannt auf ihre Rückmeldung, beziehungsweise auf die Umsetzung.

Mit Erstaunen habe ich den Fahrplanentwurf 2026 studiert. Die Linie 71.024 (SH-Reiat) braucht ab 2026 für dieselbe Strecke von Lohn SH nach Schaffhausen Bahnhof über 11% länger als noch heute, obwohl verkehrstechnisch keine Änderungen vorgesehen sind. Dadurch wird es an gewissen Haltestellen bei geringem Passagieraufkommen auf Stadtgebiet zu unnötigen Stillstandzeiten (Einhaltung Fahrplanzeit) kommen. Kommt hinzu, dass mit einer Ankunft um .41 in Schaffhausen die wichtigsten Stadtanschlüsse wie der 3er- oder der 1er-Bus dadurch nicht mehr funktionieren. In den letzten Jahren wurde vieles unternommen, um diese Linie unattraktiv zu gestalten. Ich pendle seit knapp 30 Jahren auf dieser Linie und stelle fest, dass viele Pendler vom Bus weg auf alternative Mittel umgestiegen sind oder umsteigen werden. Mit unnötigen Haltestellen (z.B. Schaffhausen Otteregass) oder auch mit den Voll-Haltestellen auf Stadtgebiet (anstatt Halbmondhalte, Halt nur zum Aus-/Einsteigen) wird die Fahrzeit unnötig verlängert und somit auch die Anschlussmöglichkeit verschlechtert.

Ich habe bereits in den letzten zwei Jahren auf die immer länger werdenden Fahrzeiten aufmerksam gemacht, welche Ihrerseits in Ihren Antwortschreiben klar dementiert wurden. Im neuen Fahrplanentwurf sind diese nun auf einmal über 10% länger.

Vor zwei Jahren haben Sie eine Studie erwähnt bezüglich der Haltepolitik. Leider wurde auch hier nie etwas veröffentlicht oder entsprechend verändert.

In den letzten Fahrplanjahren wurde bei Begehren betreffend die Optimierung (Verkürzung) der Fahrzeit von Linie 24 jeweils argumentiert, dass diese über die letzten Jahre ziemlich konstant geblieben sei. Jetzt wird diese in Richtung SH Bahnhof jedoch plötzlich deutlich verlängert und zudem werden die Anschlüsse an viele städtische Buslinien so von 3 Minuten Umsteigezeit auf 10 Minuten verlängert, was die Gesamtreisezeit deutlich verlängert. Die Anschlüsse an den Bahn-Knoten sind zwar noch gut, jedoch ist die 1 Minute spätere Abfahrtszeit auch kein merklicher Gewinn. Der Fokus würde lieber auf attraktive Verbindungen vom Land (ausserhalb Stadt SH) in die Stadt und umgekehrt gelegt, sodass mit "nur zum Einsteigen/Aussteigen" Halten an städtischen Haltestellen nicht unnötig (z.B. fährt Linie 3 parallel ziemlich zeitgleich) angehalten werden muss und so Zeit gespart werden kann. Selbst in der HVZ wird z.B. in Richtung Bahnhof SH nicht bei allen städt. Haltestellen für einen Aussteiger angehalten und es muss extra für Einsteiger gestoppt werden, welche mit z.B. zeitgleichen Kursen auf Linie 5 bereits bestens versorgt wären.

Zudem sollte die Aufhebung der Haltestelle Otteregass in Betracht gezogen werden, da sie oft nur von Gräfler-Schülern frequentiert wird, welche mit Sandlöchli + Falkeneck bereits gute Möglichkeiten haben. Für andere Reisende von/zu dieser Haltestelle gibt es mit Linie 3 und 5 bereits eine gute Abdeckung.

Meine grösste Sorge der geplanten Fahrzeitverlängerung von 2 Minuten ist unnötige Standzeit an Haltestellen. Da die (als auch als Pufferzeit gedachte) Fahrtdauer von 5 Minuten vom Gemsstübli nach SH Bahnhof unverändert geblieben ist, habe ich die Abfahrtszeiten ab Gemsstübli Richtung SH Bahnhof aus den Ist-Daten von opentransportdata.swiss analysiert (siehe Anhang). Die Daten sind von Juni 2024 und Januar - Juni (07.06.) 2025. Da der Prognose-Status der Daten erst seit 19.05. als "Real" angezeigt wird, vorher jeweils nur als "Prognose", habe ich zwei Auswertungen gemacht, gehe nach der Analyse jedoch stark davon aus, dass die älteren Prognose-Daten ebenfalls akkurat sind. Zu beachten ist, dass in den letzten Wochen durch die zusätzliche Baustelle in Herblingen häufiger Verspätungen auftreten, weshalb der Auswertung über den längeren Zeitraum mehr Beachtung zu schenken ist.

Es ist ersichtlich, dass fast zwei Drittel der Fahrten mit der neuen Fahrzeit unterwegs (spätestens beim Gemsstübli) zu viel Zeit hätten mit dem neuen Fahrplan, gut ein Drittel hätte sogar über eine Minute zu viel, die dann irgendwo "abgestanden" werden müssten. Aus diesem Grund sehe ich die geplante Fahrzeitverlängerung als nicht notwendig und unnötige Bremse an, insbesondere ausserhalb der HVZ.

Die Linie 24 hält auf Stadtgebiet noch genau an der Gemsgasse (grosser Arbeitgeber in der Nähe), Sandlöchli (Schulhaus Gräfler), Post Herblingen (Quartierzentrum, Umsteigemöglichkeit) und Otteregass. Diese Haltepolitik widerspiegelt die Tatsache, dass Fahrgäste nicht nur zum Bahnhof fahren wollen (z.B. Schülerinnen und Schüler).

Halt nur zum Aussteigen funktioniert genau dort gut, wo der Bus nach dem letzten Aussteiger sofort ins Depot zurückfahren kann und so Kilometer gespart werden.

Bei allen anderen Konstellationen ist es eine konflikt-schürende Sache: wie verhindert der Chauffeur am Morgen das Einsteigen eines Fahrgastes, wenn er aufgrund einer Halt-Anforderung beim Sandlöchlich anhält? Bei der Fahrt stadtauswärts kann man zwar durchfahren, wenn niemand an der Haltestelle einsteigen will - aber wenn der Bus hält, wie verhindert man, dass jemand aussteigt? --> In der Theorie schön und gut, aber nicht wirklich praktikabel.

Die Verlängerung der Fahrzeiten ist kein Selbstzweck, weil die vbsh oder die Koordinationsstelle Öffentlicher Verkehr "einfach so" die Fahrgäste vergraulen wollen. Es gibt immer mehr Verkehr, immer mehr Strassenabschnitte mit Tempo 30 - damit wird der Bus nicht schneller. Wir versuchen im Sinne des ÖV und seiner Kunden Einfluss zu nehmen - aber nicht immer gewinnen unsere Argumente. Die Anpassungen am Fahrplan stellen daher eine Abbildung der Realität dar.

Die Begehren können nicht erfüllt werden.

Fahrplanfeld 71.025 - Linie 25 Schaffhausen - Dörflingen - Ramsen

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 zum integralen Halbstundentakt 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 71.028 - Linie 28 Beringen - Guntmadingen - (Ortsbus Beringen)

Sicherung Anschlüsse

Die Kurse Beringen Belvedere ab 0603 bis 0803 Richtung Guntmadingen haben in Beringen Sonne eine neue Abfahrtszeit um xx11 statt bisher xx09. Die Anschlussbusse Richtung Schaffhausen fahren wegen der Fahrzeitverlängerungen der Linie 71.021 neu Beringen Sonne ab xx10 statt bisher xx11, was aus den publizierten Zeiten keinen Anschluss mehr ergäbe, was nicht sein darf.

Da die Abfahrtszeiten in Beringen Brandplatz mit xx08 unverändert bleiben, interpretieren wir den Fahrplan so, dass die Busse von Beringen Belvedere weiterhin um xx09 in Beringen Sonne ankommen, dadurch dort den Anschluss an den Bus der Linie 71.021 mit Abfahrt xx10 weiterhin herstellen und durch die spätere Abfahrt um xx11 neu zusätzlich den Anschluss ab dem Bus der Linie 71.021 Richtung Guntmadingen aufnehmen. Wenn die Fahrten so abgewickelt werden, ist dies für die Fahrgäste ein Gewinn.

Wir empfehlen einen entsprechenden Hinweis im Fahrplanfeld. Zudem ist darauf zu achten, dass im Online-Fahrplan diese beiden Anschlüsse (von Beringen Belvedere Richtung Schaffhausen und von Löhningen Richtung Guntmadingen) korrekt eingearbeitet sind.

Die Verkehrsbetriebe Schaffhausen werden den Anschluss via Leitsystem sichern und herstellen, wenn die Linie 28 pünktlich an der Haltestelle Beringen, Sonne eintrifft. Bei Verspätungen wird die Linie 21 nicht warten können, mit der nächsten Abfahrt um 07.22 Uhr entstünde dann aber keine übermässig lange Wartezeit.

Das Begehren wird umgesetzt.

Fahrplanfeld 70.675 - Linie 675 Rafz–Buchberg–Rüdlingen–Henggart

Zusätzliche Kurspaare Rüdlingen–Rafz und umgekehrt

Rüdlingen ab um 7.52 Richtung Rafz und um 19.51 Richtung Rüdlingen; dann werden zumindest Mo-Fr alle HVZ-S-Bahnen (Halbstundentakt SH-Rafz und umgekehrt) abgenommen bzw. angefahren. Die gesteigerten Frequenzen der letzten Jahre auf dieser Linie sollten dies möglich machen. Vielen Dank.

Da es sich um eine Linie des ZVV handelt, gilt hier grundsätzlich das terminlich früher gelegene Zürcher Fahrplanverfahren.

Die Koordinationsstelle Öffentlicher Verkehr hat sich mit dem ZVV darauf geeinigt, dass das Begehren - Finanzierbarkeit seitens des Kantons ab 2027 vorausgesetzt - auf den grossen Fahrplanwechsel im Dezember 2026 geprüft werden soll. Die Fahrzeuge der Linien 675 und 545 sind ausserhalb der Hauptverkehrszeiten gemischt im Einsatz. Deshalb muss vor einer definitiven Bestellung die betriebliche Voraussetzung gegeben sein - Postauto wird diese prüfen. Ist die Machbarkeit und Finanzierbarkeit gegeben, soll das Begehren umgesetzt werden.

Das Begehren wird verschoben.

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

Erschliessung Trasadingen mit dem Nachtbus

Wieso fährt der erste Nachtbus N77 am Wochenende Abfahrt um 00:48 Uhr nur bis nach Osterfingen (ca. 350 Einwohner) nicht aber nach Trasadingen (ca. 620 Einwohner)? Wie viele Leute fahren mit diesem Bus nach Osterfingen? wieviele würden nach Trasadingen oder sogar Erzingen fahren, mit viel mehr Einwohnern? Der zweite Nachtbus, der auch nach Trasadingen fährt, fährt viel später ab um 2:11 Uhr (Ankunft 02:58 also 57 min anstelle von 17 min mit dem Zug). Seit Jahren fährt der erste Nachtbus am Wochenende nur bis Osterfingen nicht aber nach Trasadingen, können Sie mir bitte die Gründe erklären? Falls der gleiche Buschauffeur die beiden Nachtbusfahrten Richtung Unterklettgau fährt, müsste es genügend Zeit geben zwischen den beiden Fahrten um auch in Trasadingen anzufahren. Falls nicht könnten ev. Routenänderungen in Betracht gezogen werden: Z.B. Fahrt des ersten Nachtbusses nach Trasadingen nur bis zum Bahnhof, um das Bahnhofsgelände müsste das Wenden möglich sein, oder der N77 fährt nicht durch Beringen, da 3 min später um 00:51 der B51 durch Beringen fährt. Wäre es ev. auch denkbar, dass die Bahn am Wochenende noch eine spätere Fahrt wie 23:49 Uhr durchführen könnte?

Ich bin schon mit dem ersten Nachtbus bis zum Bhf. Wilchingen/Hallau gefahren und dann nach Trasadingen gelaufen, das dauert eine halbe Stunde, das ist lange und gefährlich mitten in der Nacht entlang der Hauptstrasse aber immer noch schneller ist als auf den 2. Nachtbus zu warten. Ich habe auch schon von Teenagern gehört, die das gemacht haben. Ich musste schon öfters Veranstaltungen früher verlassen um noch den 23:49 Zug zu erreichen, auf den Munotsylvester habe ich daher verzichtet um nicht 2h auf den 2. Nachtbus warten zu müssen. Aus Sicherheits- und ökologischen Gründen ist der ÖV zu bevorzugen. Die Elektrifizierung der Linie Erzingen-SH, war ein grosser Gewinn für das Klettgau und wird sehr geschätzt. Eine Gleichbehandlung aller Dörfer ist zwingend gemäss Verfassung.

Die Koordinationsstelle Öffentlicher Verkehr prüft zusammen mit den Verkehrsbetrieben Schaffhausen eine Anpassung per Dezember 2026. Sofern seitens der Gemeinden keine Einwände bestehen, ist folgende Änderung vorgesehen:

Die Linie N77 verkehrt neu zwei Mal bis Trasadingen. Bei der Rückfahrt muss zur Sicherstellung des Anschlusses an die Nacht-S-Bahnen nach 02.00 Uhr aber von Trasadingen direkt nach Neunkirch gefahren werden. Für Reisende von Osterfingen, Wilchingen, Hallau und Oberhallau nach Schaffhausen bedeutet dies, dass sie via Trasadingen reisen müssen. Da sich alle Ortschaften ab Dezember 2025 in der gleichen Tarifzone befinden, ist es nur eine Verlängerung der Reisezeit ohne Zusatzkosten (sehr wenige betroffenen Personen).

Das Begehren wird verschoben.

Übrige Begehren

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 Ausdehnung des Nachtangebots auf die in anderen Regionen angewandte Logik, dass z.B. jeder Tag vor einem Feiertag wie Auffahrt ein Nachtnetz-Angebot aufweist, macht bei entsprechend grossem Potential vielleicht Sinn. Da aber die Nachfrage bei diesen Tagen nach Auskunft des ZVV höchstens 40% eines normalen Nachtnetz-Tages beträgt, sehen wir aufgrund der hohen Kosten und der Probleme bezüglich Dienstlängen von einer Umsetzung ab.

Das Begehren kann nicht erfüllt werden.

Stand: 02.10.2025 / MS