

Schaffhausen, 16. Oktober 2023

Fahrplanentwurf 2024: 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

Abschaffung Bezeichnung IC4

Warum wurde die Linienbezeichnung beim InterCity Zürich-Schaffhausen abgeschafft? Auch wenn der Zug weiter nach Singen-Stuttgart verkehrt wäre es sinnvoll die Linie weiterhin als IC4 zu bezeichnen. Zurzeit ist es die einzige regelmässig Verkehrende IC Linie ohne Nummer. Siehe auch BAV Richtlinie 582.

Kein eigentliches Fahrplanbegehren.

Die SBB verwendet im Fernverkehr analog zum Regionalverkehr Liniennummern. Da die DB ihrerseits Zugnummern anstelle von Liniennummern verwendet, gab es immer wieder Verwirrungen. Da die Linie von Zürich bis Stuttgart verkehrt und damit internationalen Charakter hat, wurde die nur im Binnenverkehr verwendete Liniennummer wieder aufgehoben.

Früh-RE 05.17 Uhr ab Schaffhausen

Leider gibt es am Morgen von Schaffhausen nur eine S-Bahn, welche um 04.57 Uhr abfährt, mit der man die 06.00 Uhr-Anschlüsse in Zürich HB erreichen kann. Ein RE um 5.17 Uhr wäre dringend nötig und fehlt bis jetzt im Angebot.

*Sowohl der Kanton Schaffhausen als auch die SBB würden das Angebot gerne ausbauen. Das Angebots 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. Dies ist zu dieser Zeit nicht gegeben, **das Begehren kann zur Zeit nicht erfüllt werden.***

Halbstundentakt Zürich-Schaffhausen am Abend

Auch sollte von Zürich HB aus nach Schaffhausen der Halbstundentakt mit dem RE/IC bis Betriebschluss eingeführt werden. Vor allem der Zug um 21.37 Uhr ab Zürich HB müsste dringend wieder in den Fahrplan aufgenommen werden. Gerade Personen, welche zu Randstunden pendeln müssen, sind auf diese Anschlüsse angewiesen.

Guten Tag. Bitte führen Sie die Verbindung 21:37 ab Zürich nach Schaffhausen wieder ein. Schade wurde das abgebaut. Danke.

Auf der vorerwähnten Strecke ist der integrale Halbstundentakt nach wie vor nicht umgesetzt. So fehlen schnelle abendliche Verbindungen ab Zürich um 21:37, 22:37 und 23:37 nach Schaffhausen. Ich bitte um Begründung der Nicht-Umsetzung und beantrage Ihnen, im Minimum die schnelle Verbindung um 21:37 wieder einzuführen.

Schliessung der Taktlücken ab Zürich um 21:37 Uhr und 22:37 Uhr bzw. ab Schaffhausen um 22:17 Uhr und 23:17 Uhr. Für den Zug um 21:37 Uhr gab es zwar bekanntlich bereits einen erfolglosen Versuchsbetrieb, welcher aber mitten in die COVID19-Pandemie (Dez. 19 - Dez. 21) fiel. Als Beispiel könnten die Halbstunden-RE Konstanz-Zürich HB bzw. St. Gallen-Zürich HB dienen, welche kostenoptimiert mit GTW von Turbo gefahren werden, ggf. würden ab Zürich auch Flirt der SOB(/SBB) nutzbar sein.

Fehlende Fernverkehrs-Züge: Die Fernverkehrs-Taktlagen Schaffhausen ab 22:17 und Zürich ab 22:34 werden nicht bedient. Auch der während der Corona-Pandemie probeweise gefahrene Zug Zürich ab 21:34 ist im Fahrplanentwurf weiterhin nicht vorgesehen. Der Halbstundentakt muss hier vervollständigt werden.

Abfahrt Zürich 21.37: Dieser Zug fehlt. Es kommt der Zug aus Venezia, gerade weiterführen bis Schaffhausen. Taktloch. 0.05 und 0.07 fahren zwei Züge. > Zug 0.05 streichen dafür um 21.37 fahren lassen Zürich-Schaffhausen. Es hatte früher immer mehr Fahrgäste im Zug 21.37 ab Zürich als 0.05. Bülach Oerlikon halten wäre auch gut. Es wäre toll wenn man diese Taktloch stopfen könnte.

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.***

Sanierung Wipkinger Viadukt: Anschlüsse Richtung Westen

Dem Entwurf entnehme ich, dass die Umsteigezeiten in Zürich HB wegen der Baustelle in Wipkingen knapper werden. Auf den IC 1 / 8 Richtung Bern ist es jetzt schon knapp. Bitte beachten Sie bei der Planung, dass die Züge von / nach Schaffhausen möglichst auf tiefen Gleisen (4 / 5) verkehren, da es sonst regelmässig zu Anschlussbrüchen kommen wird.

1. Auf der Strecke Schaffhausen - Zürich bzw. Zürich - Schaffhausen verlängert sich gemäss Fahrplanentwurf 2024 die Fahrzeit der direkten Züge um 3 Minuten (Zürich: Abfahrt neu Minute :34, bisher :37. Ankunft neu :26, bisher :23). Zudem kommen die Züge neu auf Gleis 17 oder 18 an bzw. fahren dort ab. Zeitlich dürfte ein Umstieg, z. B. auf den Zug nach Bern (Abfahrt Minute :32 im Tiefbahnhof), kaum mehr möglich sein. Ich bitte um Begründung der Fahrzeitverlängerung und beantrage Ihnen, darauf zu verzichten.

Die IC und RE von und nach Schaffhausen verkehren normalerweise via Zürich Wipkingen. Da der Wipkinger Viadukt 2024 saniert wird, muss die Strecke komplett gesperrt werden. Das hat den Vorteil, dass die Arbeiten innerhalb eines Jahres abgeschlossen werden können. Dafür müssen die IC und RE via Zürich Hardbrücke umgeleitet und in den Fahrplan der Zürcher S-Bahn integriert werden. Das ist nur mit den veröffentlichten Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Zürich möglich. Um den Anschluss zum IC von/nach Bern trotzdem anbieten zu können, wurde die Umsteigezeit mittels Ausnahmeregelung auf 6 Minuten reduziert. Aufgrund der vielen Zwangspunkte im Grossraum Zürich kann die Herausforderung nicht anders gelöst werden. Von Zürich Hardbrücke sind in Zürich HB nur die nördlichsten Hallengleise 15-18 erreichbar, deshalb müssen die Züge von / nach Schaffhausen auf diesen Gleisen verkehren.

Ganzjährige Sanierung Wipkinger Viadukt

Dem Fahrplanfeld und dem Dokument "Angebotsänderungen Fahrplan 2024" zu den Fahrplanentwürfen entnehmen wir: "Durch die ganzjährige Sanierung Wipkinger Viadukt verkehren die IC und RE Zürich HB – Schaffhausen mit veränderten Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Zürich HB: Zürich HB ab xx:04 und xx:34 Uhr / an xx:26 und xx:56 Uhr. In Zürich HB reduziert sich dadurch die Umsteigezeit zu den IC1 und IC8 von/nach Bern auf sechs Minuten." Hierzu fehlen uns 2 entscheidende Informationen:

- 1) Die erwähnten IC1 und IC8 sind nicht die einzigen, zu und von denen die für Zürich HB definierte Mindestumsteigezeit von 7 Minuten neu unterschritten wird. Ebenso betroffen sind die IC5 (Biel) mit Ankunft sowie Abfahrt in Zürich HB um xx30.
- 2) Es wird nicht dargelegt, ob und wenn ja wie die sonst brechenden Anschlüsse hergestellt werden. Auch die empfohlenen weiterführenden Informationen auf www.sbb.ch/wipkingen bringen keine Klarheit. Allerdings wird dort für andere Verbindungen erläutert, dass "alle Anschlüsse gewährleistet" sind – die Linie nach Schaffhausen ist zwar ebenfalls erwähnt, allerdings ohne diesen Vermerk!

Vorschläge für mögliche Lösungsansätze:

- Für die betroffenen Verbindungen die Mindestübergangszeit reduzieren (auch in Online-Abfragen), die Züge möglichst auf benachbarten Gleisen ein- und ausfahren lassen und die Anschlüsse durch die Leitzentrale bewusst herstellen.

- Um den bestimmenden Engpass nördlich Zürich Oerlikon (Zulauf aus Schaffhausen hinter S9 bzw. umgekehrt) zu entschärfen und die vorhandene Fahrzeitreserve zwischen Bülach und Oerlikon für die Strecke zwischen Oerlikon und HB nutzbar zu machen: Einbau einer (temporären) Weichenverbindung. Damit ergeben sich zwischen Glattbrugg und Oerlikon 3 nutzbare Gleise, siehe Skizze auf folgender Seite.

Die Anschlüsse der Verbindungen Bern – Schaffhausen werden trotz Reduktion der Umsteigezeit in ZUE von 7 auf 6' im ganzen Fahrplanjahr 2024 angeboten.

- Anschluss von Schaffhausen zum IC 5 nach Biel in neu 4 Minuten kann 2024 nicht offiziell angeboten werden, ein perrongleicher Anschluss kann nicht garantiert werden. Aufgrund der vielen Zwangspunkte im Grossraum Zürich kann die Herausforderung nicht anders gelöst werden.

- Eine temporäre Weiche zwischen Glattbrugg und Oerlikon kann bis Fahrplanwechsel nicht eingebaut werden, dafür ist es zu spät. Und diese hohen Kosten sind nicht finanziert. Ausserdem würde das nichts nützen, weil gar nicht so viel Fahrzeitreserven vorhanden sind, um die S9 zu überholen. Die S9 wiederum kann nicht zurückgestellt oder verspätet werden, weil sie sonst ab Oerlikon Richtung Zürich nicht mehr in den Fahrplan passen würde.

Platzangebot RE 4911

Auf dem Zug mit Abfahrt in Schaffhausen um 7:17 ist das Platzangebot im Fahrplan 2024 zu verbessern. Aktuell hat es sowohl in der 1. als auch in der 2. Klasse zu wenig Platz.

Die "Stammfahrzeuge" der RE (RABe 511 alias RV Dosto von Stadler) haben eine Länge von 150 + 100 = 250 m. Da diese Fahrzeuge momentan modernisiert werden, musste ein Fahrzeug durch ein Fahrzeug vom Typ RABe 502 (FV Dosto von Bombardier) ersetzt werden. Da dieses Fahrzeug nur 200 m lang ist, liegt die Gesamtkapazität tiefer. Dieser Ersatz ist aber nach dem Sommerferien 2023 nicht mehr nötig und es verkehren wieder die gewohnten Fahrzeuge mit insgesamt 250 m Länge.

Spätverbindung ab Bern

Ab ca. 21:30 Uhr verkehren die IC1/IC8 ab Bern nach Zürich mit zusätzlichem Halt in Olten. Dadurch kommt es zu Anschlussbrüchen vom IC8 auf den RE nach Schaffhausen um 23 Uhr und 24 Uhr, sowie auf die Nacht-S-Bahn um 1 Uhr und 2 Uhr am Wochenende. Es wäre wünschenswert, wenn auch nach 21 Uhr noch schnelle Reisemöglichkeiten ab Bern Richtung Schaffhausen bestehen würden.

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 2304. 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 die Regionallinien. Zu bereinigen zusammen mit genereller neuer Anschlussproblematik in Zürich.

Die RE müssten für einen Anschluss vom IC aus Bern anstelle von 23.05 Uhr um 23.09 Uhr abfahren. Das führt zu einem Fahrplankonflikt im Bahnhof Zürich Oerlikon, da die vorausfahrende S9 im normalen Takt erst nach der Durchfahrt des RE in Oerlikon eintrifft. Würde man den RE noch

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

Im 2024 ist der Wipkinger-Viadukt wegen Bauarbeiten gesperrt. Das schränkt zusätzlich stark ein und der Fernverkehr nach Schaffhausen muss aus diesem Grund via Hardbrücke fahren.

Schneller Halbstundentakt Schaffhausen-Bülach

Seit kurzem verkehren auf dem IC zwischen Stuttgart/Singen und Zürich planmässig ausschliesslich beschleunigungsstarke KISS-Kompositionen, wodurch zusätzliche Fahrzeitreserven entstehen. Daher wäre die zeitnahe Einführung des IC-Halts Bülach wünschenswert. Die Bauarbeiten in Wipkingen dürften sich kaum negativ auswirken, da der IC während den Bauarbeiten sowieso auf die S9 aufläuft.

IC Halt in Bülach und Oerlikon: Dass sich die Fahrzeiten Schaffhausen-Zürich aufgrund der Bauarbeiten im Bahnhof Wipkingen und der daraus resultierenden Umleitung verlängern ist verständlich. Als Pendler nach Oerlikon warte ich aber schon seit Jahren auf eine zweite schnelle Verbindung je Stunde und Richtung. Gemäss dem Fahrplanentwurf benötigt der IC jetzt exakt gleich lang wie der RE, dieser kann in derselben Fahrzeit jedoch noch in Bülach und Oerlikon anhalten. Dies scheint sehr unverständlich und die zusätzlichen Halte würden nur Vorteile bringen, denn die Fahrzeit wäre offensichtlich nicht tangiert. Gerade Oerlikon ist in den letzten Jahren nochmal stark gewachsen und der Pendlerstrom hat zugenommen. Die zahlreichen Pendler mit Büros in Oerlikon sowie Studenten (ETH Hönggerberg, UZH Irchel und Oerlikon) würden von einem Halbstundentakt profitieren, deshalb bitte ich Sie diese Option zu prüfen oder mir mitzuteilen, an wen ich diesen Anliegen sonst richten soll (Kanton ZH, SBB...).

*Die Sperrung des Wipkingerviadukts bedingt eine Trassierung via Hardbrücke. Die damit verbundene Fahrzeitverlängerung lässt keine zusätzlichen Halte zu. **Das Begehren kann nicht umgesetzt werden.***

Die künftige Entwicklung der Haltepolitik wird über die längerfristige Angebotsplanung definiert. Diese befindet sich aktuell in der Überarbeitung, qualifizierte Aussagen dazu sind erst nach Abschluss der Planungen möglich.

Fahrplanfeld 762 - Schaffhausen - Winterthur

Drehung Fahrlage SN3

Mit der Einführung des Halbstundentakts Zürich HB - Winterthur in der Nacht könnte die SN3 potenziell um 30 Minuten gedreht werden. Damit würde zwischen Zürich und Schaffhausen nachts ebenfalls ein Halbstundentakt entstehen, jeweils alternierend über Bülach und Winterthur.

*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.

allgemeine Hinweise zur Publikation des Fahrplanfelds

Bahnhofsbezeichnung: einen Bahnhof "Friedrichshafen Hafen (See)" gibt es nicht, der Name lautet "Friedrichshafen Hafen".

IRE generell: Die Abkürzung NeT unter der Zugnummer ist unverständlich und nirgends erklärt.

Darstellung generell: Züge, die ab Zürich HB verkehren, müssen nicht oberhalb ihrer Spalte nochmals mit diesem Startbahnhof versehen werden, da ja die Abfahrtszeit eingetragen ist. Hingegen fehlen bei diesen IC- und NJ-Zügen die Zeiten für Schaffhausen an. Züge, die ab Basel Bad Bf verkehren, müssen nicht oberhalb ihrer Spalte nochmals mit diesem Startbahnhof versehen werden, da ja die Abfahrtszeit eingetragen ist.

Züge, die bis Friedrichshafen Hafen verkehren, müssen nicht unterhalb ihrer Spalte nochmals mit diesem Zielbahnhof versehen werden, da ja die Ankunftszeit eingetragen ist. Hingegen fehlen bei diesen IRE-Zügen die Zeiten für Singen (Hohentwiel) ab und Friedrichshafen Stadt an.

Spalte S19700: Schaffhausen ab 0547 nachtragen

Spalte IRE3041: Abfahrt Zürich HB 0516? Nicht vorhanden in Kursbuchfeld 760. Wenn S12 via Winterthur gemeint ist: Schaffhausen an 0613 nachtragen.

Spalte S19775: Abfahrt Zürich HB 2307 nachtragen.

Spalten IC ab Stuttgart bzw. Singen: Abfahrtszeiten Schaffhausen nachtragen

IC489: beide Verkehrsperioden ergänzen sich zu täglichem Verkehren, 1 Spalte genügt

NJ471, 478: in zeitlicher Reihenfolge der Abfahrtszeit in Singen einordnen

Zur Kenntnis genommen. Die Publikation der Fahrplanfelder ist nicht Aufgabe der Koordinationsstelle Öffentlicher Verkehr, sondern der jeweiligen Transportunternehmungen. Im Falle des Fahrplanfeldes 763 scheint die finale Kontrolle durch dieselben vergessen gegangen zu sein.

Viertelstundentakt Schaffhausen-Thayngen

Wieso wurde der beschlossene und vom Kantonsrat Schaffhausen auch budgetierte Viertelstundentakt zwischen Schaffhausen und Thayngen nicht (zumindest in den Stosszeiten) im Fahrplanentwurf realisiert?

Die Region Thayngen/Reiat wartet seit vielen Jahren auf diesen versprochenen ÖV-Ausbau. Nachdem dieser nun von den kantonalen Behörden nicht nur beschlossen, sondern auch so ins Budget aufgenommen wurde, wäre es umso enttäuschender, wenn dieser Viertelstundentakt nun nicht realisiert würde.

Der Kanton Schaffhausen hat bei der SBB GmbH eine Offerte für den vierten Zug Schaffhausen-Thayngen angefordert. Zum Zeitpunkt der Fahrplanerstellung lag die Zusage der DB Netz noch nicht vor, dass der Zug effektiv fahrbar ist. Zudem liefen zu diesem Zeitpunkt auch noch Verhandlungen zwischen dem Kanton und der SBB GmbH über den effektiven Umfang der Leistungen und über deren Finanzierung.

Da der Bund gegenwärtig keine Angebotsausbauten finanziert, ist eine Bestellung des vierten Zuges für den Fahrplan 2024 nicht möglich.

Durchbindung Erzingen-Singen

Könnten die S62 und S64 miteinander zu einer Durchmesserlinie Erzingen - Schaffhausen - Singen verknüpft werden, da nun beide von der SBB GmbH betrieben werden? Oder wäre andernfalls auch eine Durchbindung mit einer der Zürcher oder St. Galler S-Bahnen möglich (auch untereinander)? Zurzeit enden ja die meisten S-Bahnlinien in Schaffhausen. Da wird viel Potential verschenkt.

Der ÖV zwischen dem Klettgau und Thayngen ist derzeit nicht konkurrenzfähig mit dem MIV aufgrund der Umsteigezeit von bis zu 25-28 Minuten zwischen den S-Bahnen Erzingen-Schaffhausen und Schaffhausen-Singen. Ideal wäre eine durchgebundene S-Bahn mit ungefähr folgender Fahrlage im Halbstundentakt:

Erzingen (ab: 18) [Korrektur KÖV, in der Eingabe stand 03] - Schaffhausen (38/39) - Singen (57/03) - Schaffhausen (21/22) - Erzingen (41)

Infrastrukturseitig dürfte v.a. die Zugfolgezeit zwischen Gottmadingen und Singen problematisch sein. Wären hier mittelfristig Anpassungen möglich, z.B. ähnlich der Situation Märstetten-Weinfelden (S24/IR75)?

Die Durchbindung von S62 und S64 scheitert an den übergeordneten Planungsvorgaben:

Die Abfahrt der S64 in Erzingen zu den Minuten 18 und 48 ist definiert durch die vorausfahrenden IRE und bringt mit der Ankunft in Schaffhausen zur Minute 09 und 39 einen guten Anschluss an den

Fernverkehr nach Zürich. In die Gegenrichtung ist die Abfahrt Richtung Klettgau ebenfalls von den Anschlüssen aus Zürich und Winterthur abhängig.

Die Abfahrt der S62 in Schaffhausen zu den Minuten 07 und 37 ist so gelegt, dass die Ankunft in Singen genau vor den nachfolgenden IC Zürich-Singen passt. Umgekehrt folgt die S62 dem IC in Richtung Schaffhausen.

Damit die S64 mit der S62 durchgebunden werden könnte, müsste einer der beiden Züge um vier Minuten geschoben werden können. Bei der S64 würde bei einer Früherlegung ein Konflikt mit dem IRE entstehen, während die S62 bei einer späteren Abfahrt den IC verspäten würde.

Die Zugfolgezeit auf der Strecke Schaffhausen-Singen beträgt technisch 4 Minuten, zudem wird seitens DB Netz noch eine Minute betriebliche Reserve gefordert. Dadurch sind die heutigen Ankunftszeiten der S-Bahn Schaffhausen-Singen begründet (zur Minute 25, weil Ankunft IC zur Minute 30). Umgekehrt ist auch die Abfahrt in Singen und damit die Ankunft in Schaffhausen so festgelegt. Eine Anpassung der Zugfolgezeit würde eine Verkürzung der Signalabstände erfordern. Das ist momentan zwischen Gottmadingen und Singen aufgrund des schon in die Jahre gekommenen Stellwerks in Singen nicht möglich, dies ist erst mit einem neuen elektronischen Stellwerk möglich. Beim Klettgauer Ast hingegen sind die Abfahrtszeiten auf günstige Fernverkehrs-Anschlüsse ausgelegt und ermöglichen so gleichzeitig die heutige Fahrlage der IRE.

Aus Sicht des Kantons Schaffhausen wäre eine Durchbindung wie gezeigt natürlich wünschenswert, aber die technischen Voraussetzungen sind dafür nicht gegeben.

Die Durchbindung von der Seelinie ins Klettgau (S1-S64) scheitert primär an den fehlenden Weichenverbindungen im Bahnhof Schaffhausen. Von Feuerthalen her erreicht ein Zug nur in die Gleise 1 bis 3, während man vom Klettgau her nur die Gleise 2 bis 6 erreicht. Damit müsste die durchgebundene S-Bahn Erzingen-Stein am Rhein über die Gleise 2 und 3 verkehren und sich dort kreuzen. Das funktioniert aber nicht, weil der RE auf Gleis 3 wendet.

Die Verlängerung der S-Bahn-Linien des ZVV in Richtung Stein am Rhein wäre fahrplantechnisch denkbar, ist aber angesichts der gegenüber den Fahrzeugen von Turbo deutlich höheren Kosten für die Besteller nicht attraktiv. Zudem spricht sich der ZVV gegen Verlängerung über Schaffhausen resp. Thayngen hinaus aus.

Durchbindung Wilchingen-Hallau-Thayngen

Die heutigen HVZ-Züge Beringen-Schaffhausen sind häufig nicht gut ausgelastet und haben relativ lange Standzeiten in Schaffhausen. Mittelfristig wäre möglicherweise eine Anpassung zum 10-20-Minuten-Takt denkbar mit ungefähr folgender Fahrlage:

Wilchingen-Hallau (03) - Schaffhausen (18/19) - Thayngen (27/33) - Schaffhausen (41/42) - Wilchingen-Hallau (56)

Die Herausforderung bei diesem Vorschlag ist die S24 in der anderen halben Stunde. Das Trasse Schaffhausen (ab xx.48) - Thayngen (an xx.56/ab xx.02) - Schaffhausen (an xx.11) ist bereits belegt. Damit könnte die Durchbindung nur stündlich vollzogen werden. Der entstehende Mehrwert ist abgesehen von der Möglichkeit einer Durchfahrt bescheiden, da der Grundtakt schon acht Minuten

später in Schaffhausen eintrifft. Zudem pendeln nur ca. 130 Personen zwischen Thayngen und dem Klettgau; die Nachfrage für Durchfahrten dürfte entsprechend tief sein.

Durchbindung Jestetten-Singen

Ich beziehe mich auf die Verbindung von Singen nach Schaffhausen und von Schaffhausen nach Jestetten bzw. umgekehrt. Beide Verbindungen sind mit Umstieg in Schaffhausen aufeinander abgestimmt. Früher fuhren die Züge mit Start/Ende in Jestetten durch. Wäre das neu auch wieder möglich?

Es kommt inzwischen seltener aber immer noch zu Verspätungen und damit verpassten Anschlüssen. Bei einer durchgehenden Verbindung ist das nicht der Fall. Aufgrund der Standzeit in Jestetten wäre eine Verspätung auch kein Risiko für die nächste Abfahrt. Da die Züge nicht weiter als Jestetten fahren spielt sich die Eingleisige Strecke bei Lottstetten keine Rolle, nur die beim Rheinfall muss beachtet werden.

Die Durchbindung der beiden Linien S62 Singen-Schaffhausen und S65 Schaffhausen-Jestetten wäre fahrplantechnisch möglich. Allerdings ist das Potential eher gering, da die S65 in der Hauptverkehrszeit nicht fährt (dann fährt die S9 Zürich-Schaffhausen halbstündlich). Zudem wäre nur die Durchbindung von Singen in Richtung Jestetten attraktiv (SH an 24 / ab 27), während in Richtung Singen eine sehr lange Wartezeit existierte (SH an 21 / ab 37).

Da die S9 nach Fertigstellung der Doppelspur-Insel in Lottstetten ab 2030 durchgehend halbstündlich bis Schaffhausen verkehrt, wird die S65 nur noch wenige Jahre verkehren. Deshalb ist der für eine Durchbindung notwendige Aufwand eines Betreiberwechsels aus Bestellersicht nicht verhältnismässig.

Neue Nummerierung der S-Bahn-Linien

Werden die heute "nummernlosen" S-Bahnen künftig wie im Entwurf bezeichnet (Erzingen-Schaffhausen z.B. als S64)? Gibt es eine Systematik hierfür?

Die S-Bahnen im Raum Schaffhausen verkehren heute teilweise ohne Nummer und sind deshalb für die Kunden nicht immer klar zu erkennen. Da der Seehas Engen-Konstanz im Rahmen der S-Bahn Bodensee die Nummer S6 erhielt, wurden passende Nummern ermittelt, die schweizweit bisher nicht verwendet werden: S62 Singen-Schaffhausen, S64 Erzingen-Schaffhausen, S65 Jestetten-Schaffhausen.

Geänderte Abfahrtszeiten S64 Schaffhausen Richtung Erzingen am frühen Morgen

S87950: die gegenüber heute 2 min frühere Abfahrt in Schaffhausen ist offensichtlich bedingt durch die frühere Lage von IRE3040. Die Zugfolgezeit vor Erzingen ist mit 2 min aber trotzdem zu knapp. Vorschlag: Schaffhausen ab 0546, Erzingen an 0605. Schade, dass hier die Taktlage verletzt wird, für diesen einen ersten Zug aber wohl vertretbar, sofern er weiterhin mit dem Innerortsverkehr der vbsh erreichbar bleibt.

S87736, 87952: Diese Züge sind ebenfalls 2 min früher vorgesehen als bisher, obwohl keine betrieblichen Zwänge dazu für uns erkennbar sind. Im Interesse der Anschlussaufnahme ab der S24

aus Winterthur, Schaffhausen an 0646, und der Taktsystematik sind diese Züge in ihrer bisherigen Taktlage zu belassen: Schaffhausen ab 0619, 0649.

Für 2024 scheint nur der erste Zug Schaffhausen – Erzingen betroffen, aber sind künftig, z.B. wegen Elektrifizierung Basel – Erzingen, weitere Konfliktsituationen IRE – S-Bahn Klettgau absehbar? Solche müssen frühzeitig erkannt und unter Wahrung der Interessen im Klettgau bereinigt werden.

Die Anpassungen der ersten S64 Schaffhausen-Erzingen sind aufgrund der Fahrplanstabilisierung bei den IRE notwendig. Leider wurde im Fahrplanfeld 763 nur die Korrektur des ersten IRE, nicht aber des zweiten IRE abgebildet. Gemäss Bestellung der NVBW bei DB Regio werden sowohl IRE 3040 als auch 3042 Schaffhausen zur Minute 57 verlassen, um die Kreuzung in Waldshut mit etwas mehr Puffer zu erreichen. Das Ziel des Kantons als Initiator der ganzen Anpassungen ist eine pünktliche Ankunft der S-Bahnen zur Minute 09 in Schaffhausen. Die vorverlegten S-Bahnen in Richtung Erzingen müssen dafür in Kauf genommen werden. Der in seiner Abfahrtszeit freie Zug 87736 wurde im Sinne einer besseren Merkbarkeit ebenfalls auf die Minute 17 vorverlegt.

Die Fahrlage der IRE bleibt auch nach erfolgter Elektrifizierung gegenüber praktisch unverändert. Die vorgenommenen Anpassungen bei den IRE am frühen Morgen sind vornehmlich wegen des ungeeigneten Rollmaterials notwendig (der VT 612 ist bezüglich Ein- und Aussteigerdauer auf dieser Strecke in der Stosszeit überfordert). Mit besseren Beschleunigungswerten elektrisch angetriebener Fahrzeuge und modernen Einsteigesituationen dürfte sich diese Konstellation wieder korrigieren lassen.

Zusätzliche HVZ-S-Bahn S64

Wiedereinführung des Zuges Schaffhausen ab 1904 bis Beringen Bad Bf.

Der Zug um 18.34 Uhr wird ab Schaffhausen von durchschnittlich 14 Fahrgästen genutzt. Das ist ein Fünftel der Nachfrage um 18.19 Uhr resp. 18.49 Uhr. Eine so tiefe Nachfrage rechtfertigt die erheblichen Mehrkosten für einen zusätzlichen Kurs nicht.

Spätzug Schaffhausen-Erzingen am Freitag- und Samstagabend

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

Entsprechende Überlegungen wurden seitens der Koordinationsstelle Öffentlicher Verkehr ebenfalls angestellt. Eine Umsetzung per 2024 ist aufgrund der angespannten Finanzlage seitens des Bundes nicht machbar, die Idee wird jedoch für die Folgejahre notiert.

Verlängerung HVZ-Züge von Beringen nach Erzingen

HVZ-Züge im Viertelstundentakt wieder zwischen Schaffhausen und Erzingen statt Beringen Bad Bf führen, damit auch die Orte Neunkirch und westlicher davon profitieren können, entsprechend den Orten Löhningen, Siblingen und teilweise auch Schleithelm, welche bereits heute in den HVZ im Viertelstundentakt bedient werden.

*Eine Verdichtung des Bahnangebots über Beringen und damit über den Agglomerationskern hinaus widerspricht der Raumplanung; ein Angebot von solcher Dichte ist für den Raumtyp "Ländlicher Raum" nicht vorgesehen. **Das Begehren wird nicht umgesetzt.***

Fahrplanfeld 820 - Schaffhausen - Kreuzlingen - Romanshorn

Anschluss Nachtbus Osterfingen-Schaffhausen auf SN3 Richtung Stein am Rhein

Richtung Stein am Rhein

Ab Nachtbus-Kurs 77203 aus Osterfingen, Schaffhausen an 0205, soll der Anschluss Richtung Stein am Rhein korrekt hergestellt werden. Da die Ankunft des Busses wegen seinem Umlauf kaum entsprechend früher gelegt werden kann, schlagen wir für Zug 13622 vor, die Abfahrtszeit in Schaffhausen auf 0209 statt 0207 zu verschieben. Bei Anwendung der Unterwegszeiten der regulären Taktzüge ändert sich dadurch die Ankunftszeit 0228 in Stein am Rhein nicht.

*Die Fahrzeit für die Nachtzüge Schaffhausen–Stein am Rhein ist gegenüber den Zügen der S1 bereits um zwei Minuten verkürzt. Da der Zug nach der Ankunft in Stein am Rhein auf die Leistung Stein am Rhein–Schaffhausen wendet und mit nur einer Minute Übergangszeit auf die S-Bahn Richtung Winterthur übergeht, **kann die vorgeschlagene Anpassung nicht umgesetzt werden.***

Begehren Bus

Ortsverkehr Schaffhausen / Neuhausen¹

Fahrplanfeld 71.000 - Städtische Linien allgemein

Zu Zeiten des 20 Minutentaktes kommt es in Punkto Anschlüsse an das Bahnnetz am Bahnhof zu sehr unschönen Szenen - Man sieht bei der Einfahrt in den Bahnhof wie der Bus abfährt und umgekehrt. Der 20 Minuten Takt ist inkompatibel mit dem 30 Minuten-Takt des Bahnverkehrs. Langfristig sehe ich hier Handlungsbedarf. Eine Verdichtung des Busverkehrs auf einen Viertelstundentakt und/oder eine Ausdünnung auf einen Halbstundentakt könnten dieses Problem lösen. Man könnte an Sonntagen beispielsweise am Morgen im Halbstundentakt fahren mit optimalen Anschlüssen. Tagsüber im Viertelstundentakt und am Abend wieder im Halbstundentakt mit optimalen Anschlüssen. Für viele wäre diese Ausdünnung sogar ein Gewinn, wenn daraus gute Umsteigezeiten resultieren. Viele Fahrgäste auf dem Busnetz sind Umsteigepassagiere zum oder aus dem übergeordneten ÖV-Netz und bessere Anschlüsse sind bitter nötig.

Ein Leistungsabbau, nur um auf den Zug nach Zürich ausgerichtet zu sein, ist nicht vorgesehen und nicht mit den Bedürfnissen der Bevölkerung in Einklang zu bringen. Die Linie 1 (und auch andere Linien) können nicht im 15-Minuten-Takt bedient werden. Die Fahrt vom Bahnhof SH nach Waldfriedhof und wieder zurück ist in 20 Minuten fahrbar, nicht aber in 15 Minuten. Der Abschnitt Bahnhof SH nach Herbstäcker und wieder zurück, benötigt 40 Minuten. Das heisst es würden

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.

4 Fahrzeuge für den Linienast "Neuhausen" und 2 Fahrzeuge für den Linienast "Schaffhausen" benötigt werden und damit gleich viele wie im 10-Min-Takt.

Solange die Linie 1 aufgrund der Fahrleitung keine anderen Fahrwege zulässt, kann auch die Wegstrecke nicht angepasst werden. Die fahrleitungslosen Bereiche der Linie 1 loten bereits heute die vom Schweizer Trolleybus Hersteller Hess maximal zur Verfügung gestellte Batteriekapazität voll aus.

Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen. Es sind keine weiteren Schritte vorgesehen um diesem Anliegen nachzukommen.

Fahrplanfeld 71.006 - Linie 6 Falkeneck - Schaffhausen Bahnhof - Buchthalen

Haltestelle Durach

Die nur einseitig angefahrene Haltestelle sollte (auch für alle anderen Linien) ersatzlos aufgehoben werden. Eine Haltestelle in so kurzer Distanz zum zentralen Umsteigepunkt Bahnhof ist unsinnig, sie behindert den Strassenverkehr und verlangsamt die Busse im Zentrum zusätzlich. Den Benutzer:Innen der Haltestelle ist meines Erachtens der kurze Fussmarsch zur Haltestelle Seidenhof oder zum Bahnhof zumutbar. Es profitieren im Gegenzug alle Fahrgäste stadtauswärts welche schneller und mit weniger Verspätung an ihr Ziel kommen.

Die vbsh sehen aktuell keinen zwingenden Grund für die Aufhebung der Haltestelle. Tiefbau Schaffhausen prüft aktuell, wie die Haltestelle behindertengerecht ausgebaut werden kann. Eine Zusammenlegung mit dem Seidenhof wird als Option geprüft.

Haltestelle Pflegezentrum

Das Pflegezentrum auf dem Geissberg wird bekanntlich abgerissen. Die gleichnamige Bushaltestelle, welche den Standort erschliesst, ist jedoch weiterhin im Fahrplanentwurf drin. In Ermangelung einer Einrichtung, welche für Fahrgastpotential sorgt, könnte man die Haltestelle ohne grössere negative Auswirkungen aufheben und den Busverkehr beschleunigen.

In den nächsten 12 Monaten wird das Gebäude durch eine Spezialfirma vom Asbest befreit. Die Haltestelle und das "Bushäuschen", in welchem sich eine Umformerstation befindet, ist weiterhin in Betrieb. Eine Ausserbetriebnahme der Haltestelle wird frühestens Ende 2024 in Betracht gezogen.

Taktabweichungen im Minutentakt

An Sonntagen kommt es zu bestimmten Zeiten zu kleinen und unerklärlichen Abweichungen der Fahrzeiten bei einzelnen Haltestellen im Minutenbereich. Ein einfacher und einheitlicher Fahrplan über den gesamten Tag erhöht die Übersichtlichkeit und Merkbarkeit des ÖV-Angebots.

Die Abweichungen im Minutentakt sind dem geringen Verkehrs- und Fahrgastaufkommen am Sonntag geschuldet. Der Bus benötigt schlicht weniger Zeit, um von der Endhaltestelle zum Bahnhof zu fahren. Würden die Zeiten auf die wochentags üblichen Fahrplanzeiten angepasst, müsste der Bus an den Haltestellen die Abfahrtszeit abwarten um nicht zu früh durchzufahren. Dies ist für den restlichen Verkehr hinderlich und verlängert für die Fahrgäste die Fahrzeit bis ans Ziel. Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen.

Kurs 61009 an Werktagen

Der Kurs 61009 an Werktagen mit Ankunft am Bahnhof um 05:58 ist in Punkto Anschlüsse an das übergeordnete Bahnnetz suboptimal. Die Anschlüsse an die S9 und den IRE werden verpasst und die Wartezeit auf die S24 und die S-Bahn nach Singen sind unnötig lang. Durch eine Abfahrt in Falkenegg 5 Minuten später um 05:46 verkürzen sich die Umsteigezeiten auf die S24 und die S-Bahn nach Singen um 5 Minuten und der leicht merkbare 10-Minuten Taktverkehr beginnt ein Kurs früher.

Um 6:00 Uhr besteht am Bahnhof SH die Möglichkeit auf alle Buslinien umzusteigen. Wenn der Bus nach 6:00 Uhr eintrifft, kann nicht mehr innerstädtisch umgestiegen werden. Es ist darum keine Anpassung des Kurses vorgesehen.

Regionalverkehr Kanton Schaffhausen

Fahrplanfeld 71.021 - Linie 21 Schaffhausen - Beggingen/Neunkirch

Durchgehender Halbstundentakt nach Schleithem am Abend

Wir wünschen uns abends durchgehend Halbstundentakt, auch 21.21h und 22.21h ab SH nach Schleithem. Eine halbe Stunde warten mag man, aber nicht eine ganze Stunde.

Schliessung der Taktlücken Mo-Sa um 21:21 Uhr und 22:21 Uhr ab Schaffhausen nach Schleithem (ggf. mit Linienführung Schaffhausen-Siblingen-Gächlingen-Schleithem)

Die Kurse um 20.51, 21.51 und 22.51 Uhr ab Schaffhausen befördern zwischen Siblingen und Schleithem jeweils fünf Personen pro Fahrt. Eine Verdichtung zum Halbstundentakt würde bedeuten, dass für die Bedienung von Gächlingen ein zusätzlicher Bus eingesetzt werden müsste (heute erledigen das die Fahrten um 21.21 und 22.21 Uhr ab Schaffhausen, die via Siblingen nach Neunkirch geführt werden).

Angesichts der tiefen Auslastung ist eine Verdichtung zum Halbstundentakt abends wirtschaftlich nicht tragbar und das Begehren kann deshalb bis auf weiteres nicht umgesetzt werden.

Halbstundentakt nach Schleithem an Sonntagen

Ebenso wünschen wir uns Halbstundentakt am Sonntag. Es macht keinen Sinn, wenn man mit dem Auto bis Siblingen fahren muss.

Eine halbe Stunde warten mag man, aber nicht eine ganze Stunde.

Wiedereinführung Halbstundentakt am Sonntag

Fahrplan für Sonn- und Feiertage an die übrigen Verkehrstage angleichen

Auch an Sonntagen ist kein Kurs zwischen Siblingen und Beggingen durchschnittlich mit mehr als 9 Personen ausgelastet.

Angesichts der tiefen Auslastung ist eine Verdichtung zum Halbstundentakt am Sonntag wirtschaftlich nicht tragbar und das Begehren kann deshalb bis auf weiteres nicht umgesetzt werden.

Leerfahrten kommerziell öffnen

Mit der Verlegung des Busdepots von Schleithem nach Schaffhausen entstehen verschiedene neue Leerfahrten. Auch wenn die Fahrten grundsätzlich keine ausreichende Nachfrage für ein «regulär» bestelltes Angebot haben, verursachen die zusätzlichen Fahrten auf Betreiberseite (erst recht via

Galgenbucktunnel) kaum zusätzliche Kosten, haben aber dennoch einen gewissen Nutzen. Das gilt meines Erachtens insbesondere für folgende Leerfahrten:

a) Sa: Schaffhausen (ca. 05:07 Uhr) - Schleithem (05:30 Uhr): Anschluss von der SN3 aus Winterthur mit Ankunft um 05:01 Uhr in Schaffhausen. Führung via Galgenbucktunnel.

b) So: Schaffhausen (ca. 06:07 Uhr) - Schleithem (06:30 Uhr): Anschluss von der S9 aus Zürich mit Ankunft um 06:04 Uhr in Schaffhausen. Führung via Galgenbucktunnel.

c) So: Schaffhausen (ca. 07:00 Uhr) - Beggingen (07:28 Uhr): Schliessung "Taktlücke" zwischen Frühkurs b) und erster regulärer Verbindung Richtung Schleithem/Beggingen.

Bislang verkehrt sonntags die erste Reisemöglichkeit nach Schleithem/Beggingen erst um 07:51 Uhr ab Schaffhausen. Durch die Öffnung der Leerfahrten könnte dies deutlich verbessert werden.

Grundsätzlich wäre die Öffnung von Leerfahrten auch abends stadteinwärts begrüssenswert, dürfte aber vermutlich aufgrund der «Halt zum Aussteigen» am Linienende nicht praktikabel sein.

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.

Momentan sind aufgrund von Sparvorgaben seitens des Bundesamts für Verkehr

*Angebotsausbauten nicht opportun und werden auf das notwendigste Minimum reduziert. **Das***

Begehren kann momentan nicht umgesetzt werden. Eine erneute Überprüfung in den Folgejahren erscheint jedoch angezeigt und wird deshalb vom Kanton in Absprache mit dem Ortsverkehr von Schaffhausen und Neuhausen vorangetrieben.

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

Durchgehender Halbstundentakt nach Schleithem am Verzicht auf Ein- resp. Aussteigehalt in der Stadt Schaffhausen, Beschleunigung

Auf sämtlichen Überlandlinien der VBSH sind seit ein paar Jahren die Stadthaltestellen als "volle" Haltestellen integriert, d.h. Zu- und Ausstieg. Der sog. "Halbmond" (Halt zur zum Aus-/Einsteigen) wurde eliminiert. Durch diese Änderung erhöht sich die Fahrzeit und bringt für die Fahrgäste der Landgemeinden Nachteile. Durch die längere Fahrzeit sind viele Anschlüsse am Bahnhof SH nicht mehr vorhanden/gewährleistet (z.B. ab Lohn mit Linie 24 bis Neuhausen mit Linie 1, am Wochenende von Lohn mit Linie 24 bis Merishausen mit Linie 23 oder auch am Wochenende von Dörflingen mit Linie 25 bis Lohn mit Linie 24). Entweder ist der Umstieg zu kurz (Neuhausen) oder der Umstieg wegen ganz wenigen Minuten (Dörflingen/Merishausen) nicht möglich. Die effektive Fahrzeit in den Reiat erhöhte sich in den letzten Jahren erheblich. Viele Pendler sind deswegen auf private Mittel (Velo, Auto etc.) umgestiegen. Vor allem über Mittag sind fast keine Pendler mehr mit dem öV unterwegs nach Lohn, denn der Kurs 11.53 ab SH hat regelmässig erheblich Verspätung, was die Mittagszeit massiv verkürzt. Die vielen Hindernisse (z.B. Ortsdurchfahrt Herblingen) oder auch die überbordenden 30er-Zonen (Hochstrasse, Herblingen, Stetten) verhindern zusätzlich eine zügige Fahrt was die Attraktivität auf diesem Kurs seit einiger Zeit immer mehr verschlechtert. Mit den

"Halbmonden" würde sich die Attraktivität für die Landgemeinden verbessern und die unnötigen Halte (Zeitverlust) verhindern. Bei diesem Kurs über Mittag kommt hinzu, dass die Abfahrtszeit äusserst unpraktisch gelegt ist und der Bus der Linie 24 bis zum Sandlöchli hinter dem 3er-Bus kriechen muss. Die Schüler haben mehr als genügend Zeit den Bus zu erreichen, auch wenn er 11.50 Uhr ab Bahnhof abfahren würde. Obwohl viel mehr Leute im Reiat wohnen benutzen immer weniger Pendler den Bus. Mit einer attraktiveren Linie (Linienführung?) könnten wieder neue Pendler gewonnen werden.

Die Fahrzeiten der Linie 24 haben sich gegenüber dem Jahr 2006 nur marginal verlängert: die Fahrt Büttenhardt, Dorf-Schaffhausen, Bahnhof dauerte damals 22 Minuten, heute sind es 23 Minuten. In der Gegenrichtung waren es früher 19 Minuten, heute sind es 21 Minuten. Der Umstand, dass heute weniger Pendler über Mittag nach Hause fahren, dürfte aus dem veränderten Arbeitsumfeld z.B. mit flexiblen Arbeitszeiten erwachsen.

*Aktuell läuft eine Studie im Auftrag der Koordinationsstelle Öffentlicher Verkehr, die eine Gesamtschau des Regionalverkehrs zum Thema hat. Dabei wird die Haltepolitik ebenfalls ein Thema sein. **Das Begehren wird deshalb momentan nicht umgesetzt**, allfällige Optimierungen werden in den Folgejahren aber umgesetzt.*

Anpassung Fahrplan Li. 24 für Schulbedürfnisse (I)

Wir Lehrpersonen vom Schulhaus Gräfler würden uns eine bessere Abstimmung von Fahrplan und Schulzeiten wünschen! Blickfelder; Merishausen & Reiat! ZB 15.20 Unterricht fertig... erst um 15.57 fährt der Bus in Richtung zuhause!

Sie dürfen gerne mit uns in Kontakt treten, damit man eine bessere Lösung für die vielen Kinder aus dem Reiat finden kann. Evtl. einen zusätzlichen Bus eingeben, damit die Schulkinder nicht so viel Zeit verlieren.

*Da die Linie 24 am Nachmittag bis 16 Uhr nur im Stundentakt verkehrt, müsste ein zusätzlicher Kurs um 15.20 Uhr ab Schaffhausen, Bahnhof eingeführt werden. Die gewünschte zusätzliche Fahrleistung lässt sich nicht in den heutigen Dienst- und Umlaufplan integrieren und müsste als zusätzlicher Dienst gefahren werden. Diese Fahrleistung können die vbsh nicht finanziell vertretbar erbringen. Zudem würde dieser Bus wohl nur an einzelnen Wochentagen einen effektiven Mehrwert bringen. Da das Ziel dieses zusätzlichen Kurses in erster Linie attraktivere Schulweg-Zeiten wären, ergeben sich auch kaum zusätzliche Einnahmen durch zusätzliche Fahrgäste. **Das Begehren kann deshalb nicht umgesetzt werden.***

Anpassung Fahrplan Li. 24 für Schulbedürfnisse (II)

Vielen Dank Ihnen für die Möglichkeit, Ideen und Wünsche zum neuen Fahrplan anbringen zu dürfen. Soweit ich gesehen habe, gibt es in den Dörfern Lohn und Büttenhardt im kommenden Fahrplan keine Änderungen in den Zeiten, welche die Schule betreffen. Das ist erst einmal gut, da wir so den Stundenplan das komplette Schuljahr hin gleich behalten können. Eine Anfrage hätte ich dennoch: Seit einigen Jahren gestaltet sich die Stundenplanung im Unterstufenschulhaus in Büttenhardt eher kompliziert, da das Zeitfenster für die letzte Lektion entweder zu kurz oder viel zu lange ist. So haben wir nun Stunden mit 35 Minuten und Stunden mit 55 Minuten, welche sich gegenseitig ausgleichen müssen. Das haben wir aus Mangel an Alternativen so gestaltet, es ist aber überhaupt nicht ideal.

Nun bitte ich Sie, zu überlegen, ob es auch eine Möglichkeit gäbe, dass ein Bus um 12.00 Uhr von Büttenhardt, Dorf bis Lohn fahren könnte? Wenn die SuS nämlich den Bus um 12.15 Uhr nehmen, haben sie viel zu kurz Mittagspause. Daher können sie bisher diesen Bus nur an den Tagen mit unterrichtsfreiem Nachmittag nehmen. An den anderen Morgen müssen sie den Bus um 11.45 Uhr nehmen und haben so eine verkürzte letzte Lektion.

*Die Linie 24 verkehrt Montag bis Freitag im Raum Schaffhausen - Oberer Reiat tagsüber im Halbstundentakt. Der Fahrzeugbedarf dafür liegt bei drei Fahrzeugen. Diese Fahrzeuge sind um 12.00 Uhr alle im Linien-Einsatz und können nicht umgeplant werden. Die gewünschte zusätzliche Fahrleistung lässt sich nicht in den heutigen Dienst- und Umlaufplan integrieren und müsste als zusätzlicher Dienst gefahren werden. Diese Fahrleistung können die vbsh nicht finanziell vertretbar erbringen. Da das Ziel dieses zusätzlichen Kurses in erster Linie attraktivere Schulweg-Zeiten wären, ergeben sich auch kaum zusätzliche Einnahmen durch zusätzliche Fahrgäste. **Das Begehren kann deshalb nicht umgesetzt werden.***

Anpassung Fahrplan Li. 24

Die Fahrten morgens SH ab x:16 sind leider sehr schlecht auf Anschlüsse der Bahn ausgerichtet. Die S12 ist häufig zwei bis drei Minuten zu spät (Plan an x.13). Dass der abfahrende Bus diesen im Fahrplan angegebenen Anschluss in meinen Fällen jedoch noch nie abgewartet hat, ist sehr ungünstig. Häufig versuchen auch Schüler, welche das Lindenforum in Lohn besuchen, diesen Anschluss zu bekommen. Eine angepasste Abfahrtszeit oder nur schon die Sicherung des Anschlusses bis 2-3 Minuten nach planmässiger Abfahrt würden hier Abhilfe schaffen.

Ebenfalls ungünstig gelegt sind die Kurse x.11 über Mittag. Wären sie im Takt, würde sich während ungefähr drei Stunden von Zürich her (respektive auf den gesamten Bahnknoten SH .15/.45) ein Halbstundentakt nach Stetten-Lohn-Büttenhardt ergeben, doch leider sind diese Kurse um einige Minuten nicht erreichbar und somit oft unbrauchbar.

Die Kurse am Morgen Schaffhausen-Thayngen müssen zur Minute 16 abfahren, da sie sonst trotz direkter Linienführung in Stetten und Lohn den Anschluss auf die S24 in Thayngen nicht erreichen würden. Eine Anschlusssicherung würde den oben genannten Anschluss ebenso gefährden.

*Die Mittagskurse mit Abfahrt zur Minute 11 wenden in Opfertshofen, Dorf für die Rückfahrt nach Schaffhausen. Würden diese Fahrten in die Taktminute 20 gelegt, würde die Rückfahrt bei gleichbleibender Wendezeit-Reserve Schaffhausen zur Minute 17 statt 08 erreichen, und damit alle Bahnanschlüsse wegfallen. Aufgrund der Streckenlänge müsste konsequenterweise ein zusätzlicher Bus eingesetzt werden, was momentan aufgrund der Nachfrage nicht gerechtfertigt wäre. **Das Begehren kann deshalb bis auf weiteres nicht umgesetzt werden.***

Fahrplanfeld 71.025 - Linie 25 Schaffhausen - Dörflingen - Ramsen

Sitzplatz-Verfügbarkeit

Es freut mich sehr, dass ich hier meine Vorstellung von einem verbesserten Fahrplan abgeben kann.

Da viele andere und ich die Möglichkeit vom ÖV nutzen und sich sicherlich über mehr

Sitzgelegenheiten freuen würden, schlage ich entweder einen Fahrplan morgens und abends im 20-

Minuten-Takt oder einen grösseren Bus vor. Leider ist der Bus zu Stosszeiten total überfüllt und ich glaub nicht, dass diese Situation im Personentransport auf Dauer zulässig ist. Ich bitte Sie mein Anliegen ernst zu nehmen. Herzlichen Dank!

Die Nachfrage auf der Linie 25 ist in der Hauptverkehrszeit tatsächlich erfreulich hoch. Die durchschnittliche Belegung liegt jedoch nur bei einem Kurs über 30 Fahrgästen, wobei aufgrund von Schulferien die effektiven "Spitzenwerte" etwas höher liegen. Die gefühlte Überlastung ist auf einen eher kurzen Streckenabschnitt beschränkt (Büsinggen-Schaffhausen). Um allen Fahrgästen einen Sitzplatz garantieren zu können, müssten anstelle der normalen Busse neu teurere Gelenkbusse eingesetzt werden. Dies ist angesichts der Nachfrage-Situation momentan nicht angezeigt, zumal im Linienverkehr Stehplätze zulässig sind. Taktverdichtungen bringen nur bedingt eine Entlastung, da viele Pendlerinnen und Pendler einen bestimmten Zugsanschluss oder Arbeits-/Schulbeginn erreichen müssen und deshalb gar nicht auf eine andere Abfahrtszeit ausweichen könnten.

Das Begehren kann bis auf weiteres nicht umgesetzt werden. Die Koordinationsstelle Öffentlicher Verkehr beobachtet aber zusammen mit den vbsh die Fahrgastentwicklung und wird zu gegebener Zeit reagieren.

Verlängerung Li. 25 nach Stein am Rhein

Seit mehreren Jahren ersuchen die Gemeinden Ramsen, Buch, Stein am Rhein und Hemishofen, den Kurs von Schaffhausen - Ramsen bis nach Stein am Rhein zu verlängern. Leider wurden bis jetzt ausser einer Varianten Studie keine weiteren Schritte in die Wege geleitet. Die Vernehmlassung der Varianten Studie hat aber gezeigt, dass es für den oberen Kantonsteil ein enormer Gewinn wäre, die Linie 25 von Schaffhausen bis nach Stein am Rhein durch zu führen. Ich bitte Sie daher eindringlich erneut auf unser Anliegen einzugehen und mit uns in Kontakt zu treten.

*Die Durchbindung der Linie 25 mit dem südlichen Teil der Linie 33 von Ramsen bis Stein am Rhein ist aus Kundensicht eine interessante Alternative zum heutigen Umstieg in Ramsen. Allerdings stellen die beiden unterschiedlichen Fahrzeuggrössen eine Herausforderung dar. Die SBG hat für die Linie 33 sogenannte Midi-Busse beschafft, um in Stein am Rhein den Fahrweg via Rathausplatz abschaffen zu können. Dank des kürzeren Fahrzeugs können die Busse heute über den Chirchhofplatz in die Rhygasse fahren. Umgekehrt reicht die Kapazität der kurzen Busse auf dem Abschnitt Dörflingen-Schaffhausen nicht aus, um alle Fahrgäste befördern zu können (siehe Begehren 10). Insofern sind bis zu einer möglichen Verlängerung der Linie 25 noch einige wichtige Fragen zu klären. **Das Begehren kann bis auf weiteres nicht umgesetzt werden.***

Anpassung Fahrplan Li. 25

Der Kurs 25012 endet gemäss dem Entwurf 2024 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. Weiterhin wären z.B. Arzttermine oder andere Verpflichtungen vor 10.00 möglich!

Wir haben eine Klimakrise und der ÖV und der Kanton kann es sich leisten grosse Teile der Bevölkerung, zum Beispiel in Dörflingen, nicht mit zeitgemässen ÖV-Verbindungen zu verbinden und wie im konkreten Fall Busse leer fahren zu lassen. Ein Argument wegen allfälligen Kosten ist nicht stichhaltig, der Kanton Schaffhausen steht finanziell sehr gut da!

Das Begehren wurde bereits im letzten Fahrplanverfahren gestellt und abgelehnt.

Die Verbindung von Dörflingen in Richtung Schaffhausen ist mit dem Kurs 25011 (Dörflingen, Post ab 08.16, Schaffhausen an 08.34) sichergestellt. Würde der ankommende Kurs 25012 als normale Fahrt wie vorgeschlagen nach Schaffhausen geführt (Dörflingen, Post ab 08.23), entstünde zwischen Dörflingen und Schaffhausen praktisch eine Doppelführung, die den VBSH zudem betriebliche Flexibilität entzöge.

Erschliessung Laag (Dörflingen)

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.

Wir haben eine Klimakrise! Darum ist es nicht nachvollziehbar weshalb kein attraktives Angebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln und damit eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr geschaffen wird. Es sollten diejenigen unterstützt werden, die auch im ländlichen Raum ganz oder teilweise auf den motorisierten Individualverkehr verzichten.

Ein Argument wegen allfälligen Kosten ist nicht stichhaltig, der Kanton Schaffhausen steht finanziell sehr gut da!

Es ist zu prüfen ob in den Randstunden die Möglichkeit besteht, vor allem in den Abendstunden von Montag bis Sonntag, auf gewissen Streckenabschnitten alternative Angebote einzuführen. Damit sind "Ruftaxi und/oder Rufbus" gemeint.

Beim Testlauf mit "autonomem Fahren" sind der Kanton Schaffhausen und die Verkehrsbetriebe Pioniere, warum nicht auch bei alternativen Angeboten wie "Rufbus und/oder Ruftaxi"?

Die Linie 71.025 besteht aus zwei ungleich bedienten Teilstrecken. Die Haltestelle Laag wird nur unbefriedigend angefahren.

Ziel: 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.

Als Vertreterin der Gemeinde Büsingen am Hochrhein unterstütze ich mit diesem Kommentar die Anliegen der dort ansässigen Bevölkerung, die Nutzer des Campingplatzes und der Liegewiese am Rhein, unsere Freizeitgäste und Wanderer. Außerdem ist es uns als Gemeinde ein Anliegen, die Bushaltestelle Dörflingen Laag wieder zu aktivieren und attraktivieren!

Seit 1.5.2023 ist der gemeindeeigene Gastronomiebetriebe Waldheim unter neuer Leitung geöffnet. Dieses weit in der Region bekannte und beliebte Ausflugslokal soll und muss mit dem öffentlichen Verkehr erreicht werden können. Dies auch als Zeichen, den regionalen Tourismus zu fördern und nachhaltiger anzubieten.

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.

Bessere Erschliessung Dörflingen für Mittel- und Hinterdorf

[...] Die in unserem Schreiben (Email vom 07. Juni 2021) erwähnten Dörflinger Quartiere zwischen Mitteldorf (Haltestelle Kirche) und dem östlichen Hinterdorf sind nun wesentlich gewachsen und stehen vor einer weiteren Wachstumsstufe. Deshalb stellen wir hiermit den Antrag, den gesamten östlichen Dorfteil stärker in die Planungen einzubeziehen, denn für die Bewohner des östlichen Ortsteils ist die zu Fuss zurückzulegende Strecke zur Haltestelle Post schlicht zu weit. [...]

*Die Erschliessung des Mitteldorfs und des Hinterdorfs ist mit dem aktuellen Konzept der Linie 25 nur bei den verkürzten Kursen Dörflingen-Schaffhausen möglich, da diese via Laag wenden. Bezüglich der verbesserten Erschliessung des östlichen Ortsteils verweisen wir gerne auf die Besprechung vom 19.08.22, an der wir zusammen mit den VBSH die Herausforderungen bezüglich dieses Wunsches diskutiert haben. Die durchgehenden Kurse Ramsen-Schaffhausen müssten eine Stichfahrt vollziehen, was die Gesamtreisezeit für die weiter entfernt liegenden Gemeinden erhöhte. Das ist nicht im Interesse des Gesamtsystems öV. Da die Bolstrasse schmal ist und teilweise keinen Belag besitzt, ist eine "Umwegroute" auch technisch aktuell nicht fahrbar. **Das Begehren kann nicht umgesetzt werden.***

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

Anpassung Fahrplan Li. 27 an Schulbedürfnisse

Die Schule Osterfingen kann im Moment leider nicht vor 7.50 Uhr beginnen, da der Bus in Wilchingen Dorf erst um 7.37 abfährt und eine Linie früher (Abfahrt 7.07) zu früh ist. In Osterfingen werden alle Erst- und Zweitklässler unterrichtet.

Besser: Abfahrt Wilchingen Dorf circa 7.20

Dito am Nachmittag: Ungünstig: Bus Abfahrt Wilchingen Dorf 13.37 ist zu spät. Besser: Abfahrt Wilchingen Dorf circa 13.20 Uhr.

Die Linie 27 verkehrt mit einem Fahrplan, der auf den beiden Ästen von Oberhallau und Osterfingen am Bahnhof Wilchingen-Hallau attraktive Anschlüsse an die S-Bahn nach Schaffhausen herstellt, sowohl Bus-Bahn, als auch Bahn-Bus.

Eine frühere Abfahrt der Li. 27 würde bedeuten, dass der durchgehende Halbstundentakt mitsamt seinen Anschlüssen bei einzelnen Fahrten aufgegeben werden müsste. Das widerspricht einem der wesentlichen Grundsätzen der Angebotsgestaltung im öffentlichen Verkehr. Die Zeit reicht auch nicht für einen Zwischenkurs Wilchingen–Osterfingen aus.

Das Begehren kann nicht umgesetzt werden.

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)

Anpassung Mittagskurs

Unser Anliegen betrifft die Busverbindung Beringen - Guntmadingen.

Es geht uns hauptsächlich um den Bus 12.01 ab Beringen Oberdorf diesen möchten wir gerne erst um 12.06 abfahren lassen, da unsere 1.+2.Klässler sonst diesen Bus oft verpassen, da ihnen die Zeit vom Glockenschlag bis zur Abfahrt des Buses einfach nicht reicht. Wir haben dafür bereits alle Unterschriften der betroffenen Eltern eingeholt, welche sich alle damit einverstanden erklären, die Abfahrtszeit zu schieben.

Wenn es irgendwie machbar wäre, um den Bus bereits nach den Sommerferien so fahren zu lassen, würde uns dies enorm helfen, da dieses Jahr 4 Kinder von Guntmadingen neu die erste Klasse besuchen werden.

Die Linie 28 besteht aus zwei Teilstrecken. Der Kanton Schaffhausen bestellt das Teilstück Guntmadingen, Dorf–Beringen, Bahnhof, um Guntmadingen einen Anschluss an das übergeordnete Bahnnetz zu ermöglichen. Dadurch sind auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten am Bahnhof Beringen definiert. Das andere Teilstück ist der Ortsbus Beringen, welcher von der Gemeinde bestellt wird. Deshalb sind Änderungen am Fahrplan nur möglich, wenn die Gemeinde damit einverstanden ist.

In Absprache mit der Gemeinde Beringen werden folgende Fahrplananpassungen vorgenommen:

Kurs 28829 verkehrt neu Beringen, Oberdorf ab 12.04 (statt bisher 12.01).

Änderungen am veröffentlichten Fahrplan werden vom BAV nur in Ausnahmefällen bewilligt. Ein solcher liegt in diesem Fall nicht vor, die Änderung wird deshalb mit dem normalen Fahrplanwechsel im Dezember 2023 umgesetzt.

Anpassung Nachmittagskurs

Beim Rundgang für die Unterschriften wurde uns ans Herz gelegt, nachzufragen, ob der Bus 15.25 Beringen Oberdorf ab nicht ebenfalls geschoben werden könnte. Dies betrifft nicht nur die 1. + 2. Klässler von Guntmadingen, sondern praktisch alle verpassen diesen Bus da die Schule um 15.20 Uhr fertig ist und es so keinem Kind auf den 5 Minuten später fahrenden Bus reicht.

Die Linie 28 besteht aus zwei Teilstrecken. Der Kanton Schaffhausen bestellt das Teilstück Guntmadingen, Dorf–Beringen, Bahnhof, um Guntmadingen einen Anschluss an das übergeordnete Bahnnetz zu ermöglichen. Dadurch sind auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten am Bahnhof Beringen definiert. Das andere Teilstück ist der Ortsbus Beringen, welcher von der Gemeinde bestellt wird. Deshalb sind Änderungen am Fahrplan nur möglich, wenn die Gemeinde damit einverstanden ist.

In Absprache mit der Gemeinde Beringen wird das Begehren umgesetzt und folgende Fahrplananpassungen vorgenommen:

Kurs 28840 verkehrt neu Beringen, Oberdorf ab 15.30 (statt bisher 15.23); in der Folge verkehrt Kurs 28842 Guntmadingen, Dorf ab 15.37 (statt bisher 15.32) und Kurs 28043 Beringen, Belvedere ab 15.50 (statt bisher 15.45).

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

Anschluss Nachtbus Osterfingen-Schaffhausen auf SN3 Richtung Stein am Rhein

Wenn möglich sollten in Schaffhausen ab Kurs 77203 folgende Anschlüsse hergestellt werden: - nach Stein am Rhein, Schaffhausen ab 0207: siehe Bemerkung zu Kursbuchfeld 820; - nach Bülach, Schaffhausen ab 0208: Hinweis auf Umsteigen in Neuhausen (Rheinhof → Rheinfeld)

Bus ist Zubringer für den gewünschten Anschluss. Antwort siehe Fahrplanfeld 820.

Kein Fahrplanfeld - Nachtnetz

Abstimmung Betriebstage Nachtnetz mit ZVV/Ostwind

Im Gegensatz zu praktisch allen andere Nachtangeboten im ZVV/Ostwind verkehren im Kanton Schaffhausen keine Nachtbusse vor Feiertagen. Dies ist nicht wirklich nachvollziehbar und an mangelnder Nachfrage dürfte es ebenfalls nicht scheitern, wie der Blick in andere Kantone zeigt. Es wäre wünschenswert, wenn die Betriebstage an die angrenzenden Nachtnetze (v.a. ZVV) angepasst werden. Dies dürfte im 2024 folgende Nächte betreffen: 28.3./29.3., 31.3./1.4., 30.4./1.5., 8.5./9.5., 9.5./10.5., 19.5./20.5., 31.7./1.8.

Die Nacht-S-Bahnen der SBB werden in den zusätzlichen Nächten vor den Feiertagen ungefähr halb so gut genutzt wie an normalen Wochenenden. Aufgrund der etwas kleineren Ausgangsszene in Schaffhausen dürfte die Nachfrage bei den regionalen und städtischen Nachtbus-Angeboten noch etwas tiefer liegen. Deshalb möchten wir diese Idee eingehend prüfen und auch hinsichtlich finanzieller Konsequenzen genauer kennen.

Generelle Überprüfung Nachtnetz Schaffhausen

Das Schaffhauser Nachtnetz ist zwar grundsätzlich gut ausgebaut, die letzte Abfahrt um 02:11 Uhr fällt aber unterdessen im Vergleich zu vielen Städten ziemlich früh aus. Vergleichbare Städte wie Thun (letzte Abfahrt: 03:00 Uhr), Chur (03:20 Uhr) oder Fribourg (03:30 Uhr) haben deutlich spätere letzte Verbindungen. Wünschenswert wäre mindestens eine weitere Nachtverbindung nach 3 Uhr.

*Das Nachtangebot ist aus betrieblicher Sicht für die VBSH eine grosse Herausforderung. Die Fahrten sind so geplant, dass sie pro Linie wo immer möglich mit nur einem Bus gefahren werden können. Müsste beispielsweise auf der Linie 21 um 03.15 Uhr ein Kurs gefahren werden, könnte dies nur mit einem zusätzlichen Fahrzeug mit Fahrpersonal geschehen. Momentan sind aufgrund von Sparvorgaben seitens des Bundesamts für Verkehr Angebotsausbauten nicht opportun und werden auf das notwendigste Minimum reduziert. **Das Begehren kann deshalb zurzeit nicht umgesetzt werden.** Eine erneute Überprüfung in den Folgejahren erscheint jedoch angezeigt und wird deshalb vom Kanton in Absprache mit dem Ortsverkehr von Schaffhausen und Neuhausen vorangetrieben.*

Vollständiges Nachtnetz im Kursbuch

Sollten wie in früheren Jahren in der Nacht Silvester/Neujahr zusätzliche Nachtkurse vorgesehen sein: bitte diese auch ins Kursbuch aufnehmen..

Zusatzkurse an Silvester sind immer vorgesehen. Wir nehmen diese ins Kursbuch auf.

Kein Fahrplanfeld - Randenbus

Randenbus: Integration in ÖV-Landschaft

Ohne besondere Ortskenntnisse ist das Randenbus-Angebot bislang kaum auffindbar. Es wäre wünschenswert, wenn der Randenbus in die normale «ÖV-Landschaft» integriert werden würde. Das bedeutet z.B. auffindbar im Online-Fahrplan, im ÖV-Haltestellen-Layer vom BAV und auch dargestellt auf Liniennetzplänen.

Die Aufnahme der Verlängerung Hemmental – Mäserich ("Randenbus") in die offiziellen Fahrplanunterlagen (z.B. ins Kursbuchfeld 71.022) wäre für eine gute Information der Fahrgäste zu begrüßen. Auch die dadurch zusätzlich zwischen Schaffhausen und Hemmental verkehrenden Kurse wären so integriert.

Der Randenbus verkehrt nur bei schönem Wetter. Der Entscheid, ob der Bus verkehrt oder nicht, muss relativ zeitnah zum Wochenende gefällt werden. Für den Online-Fahrplan gibt es eine immer noch lange Vorlaufzeit von knapp zwei Wochen, um Änderungen in alle Systeme zu importieren. Dieses Angebot wird weder von den vbsh gefahren, noch von den vbsh geplant. Die vbsh unterstützen den Randenbus, erhalten aber keine Entschädigung für die Aufwände und können keine zusätzlichen Aufgaben übernehmen.

Stand: 16.10.2023