



Pro Bahn Schweiz, Ressort Fahrplan

Begehren zum Fahrplanentwurf 2008

Stand 12. Juni 2007

Feld 100

IR 14xx „vor Takt“ Montreux an ..47 statt ..48 zwecks Anschluss an MOB 23xx Montreux ab ..50
123xx: Halt Burier stündlich oder mindestens in Fahrzeit aufnehmen, so dass La Tour-de-Peilz und
Clarens immer bedient werden können (Distanz IR 14xx bleibt gewährleistet.)

Regionalverkehr Martigny–Sion auch Sa–So tagsüber im Stundentakt (unlogischerweise an frühen
Morgen und späten Abend bereits aktuell Stundentakt)

R 40xx täglich jede Stunde Monthey–Sion: ein leicht merkbares Angebot ermöglicht die spontane
Nutzung

Die Regionalzüge sollen zwischen Martigny und Sion auch am Wochenende durchgehend
stündlich fahren (an frühen Morgen und späten Abend gilt bereits der Stundentakt).

In Fahrrichtung Sion–Monthey soll der Takt sauber eingehalten werden (statt Hinketakt).

4003 und 4007 nur Mo–Sa, an Sonntagen ein Zug im Takt St-Maurice 5.39–Sion 6.17 mit
schlankem Anschluss an IR 1709 nach Brig.

4021 Mo–Fr im Takt wie 4021 Sa–So (im Entwurf völlig unlogisch: kein Anschluss von TMR 5 aus
Le Châtelard, ohne Halt in Taktlücke, rasche Verbindung bereits mit IR 15 Minuten vorher und
nachher).

4052 soll Sa–So fahren (sonst Vierstundenlücke).

4052 und 4072 sollen in Ardon halten.

Ein Feld „Brig – Visp alle Züge“ Rhonetal, Lötschberg und MGB wäre sehr nützlich!

Verkürzung der Aufenthaltsdauer der IR 17xx in Visp auf 1-2 Minuten

IR 1740 bis Lausanne (statt Sion), IR 1741 und 1743 bis Brig (statt Sion)

halbstündliche Verbindung Lausanne–Montreux bis Betriebsschluss

spätere Verbindung Brig–Sion als R 4196 (Brig ab 22:50), Anschluss von Bern

frühere Verbindung Sion–Brig, Anschluss an IC 811 in Visp

Die IR Lausanne ab 45 / an 15 sind auch während der Stunden ohne CIS zu den Minuten ab 50 /
an 10 zu führen. Damit entsteht zwischen Lausanne und Aigle ein reiner 30-Minutentakt, die
zeitliche Verteilung mit der S3 wird besser, die für Anschlüsse und Merkbare mühsamen
zeitlichen Abweichungen entfallen. Der Nachteil der zeitweise 5 Minuten längeren Reisezeiten
über Lausanne hinaus wiegt gegenüber diesen Vorteilen geringer.

Feld 120

Regionalzüge 22xx Richtung Zweisimmen (bis 19 Uhr) nicht beschleunigen, sondern eher
verlangsamen, symmetrische Fahrordnung zur Gegenrichtung, ev. längerer Halt in Château-
d'Oex (statt Oeschseite), Kreuzungen in Château-d'Oex und Saanenmöser, kurze
Übergangszeiten in Zweisimmen.

Regionalzug 2310 nur bis Fontanivent statt Chernex und Regionalzug 2311 im Takt ab
Fontanivent.

keine Taktabweichung am Mittag: 2324 als Zusatzzug während der Schulzeit, 2326 täglich bis Sonzier (analog 2342, 2344)

2323, 2341 im Takt (oder ev. alle Züge dieser Fahrordnung Fontanivent ab ..59)

2325, 2331 im Takt

2134 Montreux–Zweisimmen als Regionalzug 22xx führen, statt längere Halt in Montbovon und Rougemont, kürzere Übergangszeit in Zweisimmen auf 5836 nach Spiez.

Alle Schnellzüge sollen in Rossinière halten, also auch 2112, 3116, 2124/3121 (statt Taktlücke).

Anschlüsse in Zweisimmen sicherstellen: 2404 und 2405 auf RE 3108, 2426 auf 3128, 3129 auf 2433

Zweisimmen–Lenk mindestens Mitte Dezember bis Anfang April (Ostern) und Ende Mai (Pfingsten) bis Mitte Oktober von 8 bis 19 Uhr zwei Züge pro Stunde und Richtung.

2427/2426 können entfallen

R 2404 und R 2405 sollen je eine Minute früher in Zweisimmen ankommen, um den Anschluss an RE 3108 nach Spiez zu gewährleisten.

R 2426 soll eine Minute früher in Zweisimmen ankommen, um den Anschluss an RE 3128 nach Spiez zu gewährleisten.

R 2433 soll erst Zweisimmen ab 17:33 verkehren, um den Anschluss von RE 3129 aus Spiez zu gewährleisten. Das spätere Verkehren der Rückleistung R 2432 ist nicht weiter schlimm.

Feld 130

systematisches, merkbares Busangebot, Betriebszeit bis Mitternacht, Züge überlagert

Feld 132

Der Zug 30 sollte bis Chamonix verlängert werden, anstatt nur bis Vallorcine. Chamonix soll auch zu dieser Zeit aus der Deutschschweiz noch erreicht werden können.

Der Zug 32 soll wie bisher täglich verkehren. Notwendig für Pendler und Personen mit einem Zweitwohnsitz.

Der Zug 28 soll täglich verkehren, anstatt nur in der Hauptsaison und zwar wie bisher wegen der Verbindung Deutschschweiz– Chamonix.

Feld 140

Der Regionalzug 249 Brig – Zermatt muss im Takt fahren (Brig ab 15.53), Glacier-Express haben sich anzupassen (Systemverkehr hat Vorrang).

Der Regionalzug 218 muss auch an Samstagen verkehren (keine Taktlücke).

Die Verdichtungen zum Halbstundentakt sollen zeitlich ausgedehnt werden, mit dem Ziel, wie für Saas Fee einen tagsüber integralen Halbstundentakt zu schaffen. Vordringlich ist eine Ergänzung der im Takt der Zusatzzüge liegenden Glacier-Express 903, 904, 905, 908 und 909 mit zuschlagfreien Wagen und Halt mindestens in Stalden und St. Niklaus.

Die vorbehältlich Bestellung aufgeführten Zusatzzüge 3xx Brig–Visp sollen durchgehend stündlich fahren und machen nur Sinn, wenn sie in Eyholz halten.

Feld 142

Anschlüsse auch in Brig darstellen: In Richtung Lausanne/Zürich wird kein Kunde in Visp auf den schmalen und kaum überdachten Perrons warten, bis der Zug einfährt, sondern er wird in Brig auf den bereits stehenden Zug umsteigen, wo er nur eine Rampe/Treppe überwinden muss. Für die Einhaltung der Haltezeit in Visp ist das auch aus Sicht SBB wünschenswert.

Feld / tableau horaire 150

IC Genève–Lausanne toutes les demi-heures de 6 à 23 heures:

IC 711 Genève 5.45–Lausanne (Ersatz CIS 35), IR 1711 Genève 5.56–Lausanne (statt IC 711 bisher), RE 26xx Genève 5.21–Lausanne (statt IR 1711 bisher).

IC 2515 Genève 6.10–Lausanne, zusätzlich IR 1415 Genève 5.56–Lausanne (statt IR 2515 bisher).

IC 2687 Genève 21.10–Lausanne, zusätzlich IR 14xx Genève 20.56–Lausanne (statt IR 2687 bisher)

IC 2689 Genève 22.10–Lausanne (mit Anschluss in Lausanne an ICN 1647 nach Delémont), zusätzlich IR 14xx Genève 21.56–Lausanne (statt IR 2689 bisher).

IC 2691 Genève 23.10–Lausanne (mit Anschluss in Lausanne an ICN 1649 nach Biel), zusätzlich IR 14xx Genève 22.56–Lausanne (statt IR 2689 bisher).

IR 1738 Lausanne 20.45–Genève und RE 2638 Lausanne 20.48–Genève täglich.

IC 2538 Lausanne 21.17–Genève, zusätzlich IR 1438 Lausanne 21.20–Genève (statt IR 2538 bisher).

IC 2540 Lausanne 22.17–Genève (mit Anschluss von ICN 1540 von St. Gallen), zusätzlich IR 1440 Lausanne 22.20–Genève (statt IR 2540 bisher).

IC/IR 2542 Lausanne 23.20–Genève fehlt (im Feld 250 aufgeführt) 110xx Lancy-Pont-Rouge–Coppet auch an Samstagen und bis 23 Uhr im Halbstundentakt.

110xx Lancy-Pont-Rouge–Coppet toutes les demi-heures aussi les samedis et lundi–samedi jusqu'à la fin de l'exploitation (24 heures).

Feld 210

Regionalzüge 47xx um eine halbe Stunde schieben: Neuchâtel ..39–Gorgier ..57/..01 – Neuchâtel ..19

Feld 223

4854 Halt Le Crêt-du-Loclé

2759 Halt Le Crêt-du-Loclé (trotz 96407), keine Taktabweichung.

2776 Halt Le Crêt-du-Loclé auch Mo–Fr (trotz 96417), keine Taktabweichung.

Feld 230

ICN 6xx/16xx nach Basel in Laufen Abfahrt konsequent zur gleichen Minute

ICN 646 aus Basel Delémont ab 23.42 bis Biel an 0.10

RE 29xx Delémont–Biel durchgehend stündlich bis mindestens 20 Uhr, konsequente Durchbindung mit den Regionalzügen 51xx Neuchâtel–Biel mit Bekanntgabe im Kursbuch

In Lausanne IC 2542 bei rechtzeitiger Ankunft Anschluss an CIS 128 sicherstellen

Feld 250

4592, 4496 (Fribourg dp 0.00) tous les jours jusqu'à Romont

Zwischen Lausanne und Palézieux auch die Züge 129xx Lausanne – Payerne aufführen.

Feld / tableau horaire 251

In Payerne keine Abfahrten vor Takt für Züge, die in Trey halten. Ev. müssen alle Züge ..38 abfahren.

Aucun départ avant la cadence pour les trains qui desservent Trey. Départ ..38 pour tous les trains?

Feld 252

4589, 4593 (Fribourg dp 0.03) tous les jours au moins jusqu'à Estavayer-le-Lac.
4596 Payerne dp 23.30 jusqu'à Fribourg

Feld 255

5492, 5498 täglich mindestens bis Murten.

Tableau horaire 256

Aucune lacune au cadence toutes les heures entre 6 et 23 heures.

Feld 291

Stundentakt bis 24 Uhr (mindestens Lyss–Büren an der Aare): Eine der wenigen Linien, die Ende 2004 verloren haben. Bern – Schwarzenberg und Bern – Langnau wird das Angebot zum Halbstundentakt verdichtet. Kerzers–Büren an der Aare hat vergleichsweise das schlechteste Spätabendangebot weit und breit.

Feld 300

Start des RE 3253 in Bern 5.39, mindestens Mo–Sa in Thun 6.01.

Takt- IC Brig ab 17.20 und 18.20 oder 19.20 via Visp Richtung Bern sicherstellen (IC 1090 nicht via Kandersteg). Die zweistündlich verkehrenden IC/CIS Brig ab xx.20, Visp ab xx.28, Bern an xx.23 haben ausgerechnet zwischen 15.20 und 20.20 eine lange Lücke, ausgerechnet zur Zeit des stärksten Ausflugsrückreiseverkehrs. Was nützt der Halbstundentakt von Zermatt und Saas Fee-Visp, wenn sich ausgerechnet zu dieser Tageszeit alle Passagiere in die stündlichen Züge Visp ab xx.57 quetschen müssen. (Fahrplan Interlaken–Spiez entsprechend anpassen).

Feld 300, 310

IC 809 soll wie bisher eine Minute früher von Spiez bis Thun fahren, um Anschluss an RE 3415 nach Konolfingen zu bieten.

Feld 300 / 330

Spätverbindung Spiez Brig beibehalten: RE Spiez ab 0.1.

Die Spätverbindung Spiez-Frutigen-Brig soll beibehalten werden. Zum Vergleich: Bis 2004 verkehrte der letzte Zug Bern ab 23:22, 2004 bis 2007 ab 23:39, dass er neu bereits um 22:39 verkehren soll, ist eine massive Angebotsverschlechterung und überhaupt nicht zeitgemäss! Eine der folgenden zwei Varianten soll realisiert werden:

Variante 1: Wie bisher verkehrt ein RE Spiez ab 0:12, zumindest in den nachfragestarken Nächten Fr/Sa und Sa/So. In Brig besteht Anschluss an den Bettmobil-Nachtbus nach Leuk.

Variante 2: EN 313 hält auch in Thun, Frutigen und Visp, sämtliche Halte werden zum Aussteigen geöffnet.

Falls weder Variante 1 noch Variante 2 realisiert werden können, so soll Bus 127 Spiez-Frutigen erst Spiez ab 23:40 verkehren, um immerhin für Frutigen eine Lösung zu bieten.

Feld 301

S1 auch So– Do Abfahrten 0.16 nach Laupen und Thun im Anschluss an die letzten guten Fernverkehrszügen aus allen Richtungen (wie auf S-Bahn-Linien 2 und 3 in beiden Richtungen!!).

Feld 303 (Gürbetal)

Werden während der kalten Jahreszeit bis Februar fahrplanrelevante Bauarbeiten durchgeführt? Ein (zweiter) unterjähriger Fahrplan ist jedenfalls kundenfreundlicher als zwei Monate ein Baufahrplan, dessen Notwendigkeit nicht aufgezeigt wird: Bis zum Beginn der fahrplanrelevanten Bauarbeiten soll der bisherige Fahrplan unverändert gelten (also kein Fahrplanwechsel am 9. Dezember, sondern wohl im Februar).

Der Infrastrukturausbau ist entweder nicht geeignet, um einen vernünftigen Fahrplan anzubieten oder der ab 6. Juli 2008 gültige Fahrplan nützt die Infrastruktur nicht aus.

Zwischen Thun und Belp muss an allen Wochentagen während der ganzen Betriebszeit ein einheitlicher, sauberer Halbstundentakt mit Fernverkehrsanschlüssen in Thun gelten. Zwischen Belp und Bern wird Mo–Fr bis 20 Uhr halbstündlich der Zug aus Thun ohne Halt bis Bern und ein Zug mit Halt an allen Stationen ab Belp geführt. In der gesamten übrigen Betriebszeit gilt ein sauberer Halbstundentakt mit Fernverkehrsanschlüssen in Bern.

	Mo–Fr	* Mo–Fr	Mo–Fr	Mo–Fr	* Mo–Fr	Mo–Fr
Bern	..32	..36	..41	..02	..06	..11
Wabern	..42	..45	.(48)	..12	..15	.(18)
Belp	..52	..55	<-	..22	..25	<-
Toffen		..59			..29	
Uetendorf		..14			..44	
Thun		..22			..52	
	Mo–Fr	* Mo–Fr	Mo–Fr	Mo–Fr	* Mo–Fr	Mo–Fr
Thun		..08			..38	
Uetendorf		..14			..44	
Toffen		..30			..00	
Belp	<-	..35	..38	<-	..05	..08
Wabern	.(42)	..45	..48	.(12)	..15	..18
Bern	..49	..54	..58	..19	..24	..28

* Bern–Belp Sa–So und ab 20 Uhr, Belp–Thun täglich

** Mo–Fr bis 20 Uhr

Gleiche Fahrordnungen erhalten dieselbe Zugnummer und werden im Kursbuch als eine Spalte dargestellt.

Die Doppelzeile an/ab in Thurnen ist überflüssig.

Feld 303 Seeland

IR-Halbstundentakt bis Mitternacht statt willkürliches Ende zwischen 21 und 22 Uhr

Wie bisher keine Taktunterschied zwischen Mo–Fr und Sa–So. Die Beschleunigung Sa–So nützt keinem Kunden und erschwert das Fahrplanlesen (u.a. lange, unübersichtlich Abfahrtstabellen). Die Züge sind täglich in je einer Spalte darzustellen (Zugnummern interessieren die meisten Kunden nicht.)

Feld 304 / 305

Der Gegenrichtungsanschluss in Bern Bümpliz Nord zwischen den RE 30xx aus Neuchâtel und den 164xx nach Riedbach und Rosshäusern ist auch nach der Inbetriebnahme der Haltestelle Bern Brünnen am 1. Oktober 2008 in beiden Richtungen sicherzustellen.

Feld 305.2

Zwischen Kerzers und Murten soll täglich bis 20 Uhr der Halbstundentakt gelten (keine zusätzlichen Ressourcen notwendig).

Feld 307

Halt der 7,5-Minuten-Züge 46xx Bern–Bolligen am Morgen in Ittigen (Zupendler): Was am Abend in beiden Richtungen möglich ist, sollte auch am Morgen möglich sein!

4243 Bern ab 0.15 täglich (analog S2, S3), 4241 ev. nur bis Bolligen (soweit die Komposition nicht sowieso nach Worb fährt).

Feld 308

2241 Bern ab 0.11 täglich (Nach-Mitternachts-Verbindung mit letzten Fernverkehrsanschlüssen analog S2, S3).

Feld 310

5802 Halt in Faulensee (wie bisher).

IC 1058, 1060 Halt in Faulensee (wie bisher).

Interlaken– Spiez an 20.50, 21.50 und ab 21.05, 22.05 Regionalzug statt Bus (Fernverkehrsfunktion)

R 5706 soll auf Verlangen in Faulensee halten

R 5734 soll bereits 19:05 in Spiez fahren und 19:29 in Interlaken Ost ankommen, um den Anschluss an R 7479 nach Meiringen zu gewährleisten. Ferner wird damit der Anschluss auf die Buslinien 3 nach Bönigen, 4 nach Matten, 4 nach Unterseen und 5 nach Wilderswil in Interlaken West gewährleistet. Auf den Halt in Faulensee kann verzichtet werden, dieser ist weniger stark zu gewichten.

Feld 310 / 470

Übergangszeit für Anschluss zwischen Regionalzügen 57xx und 74xx auf 4 Minuten senken.

Anschluss in Interlaken Ost von 5734 auf 7479 sicherstellen (plus in Interlaken West auf Buslinien), 7479 hat sonst keinen Anschluss aus Richtung Bern–Spiez, z.B. Spiez ab 19.05, Interlaken Ost an 19.29, nötigenfalls Verzicht auf Halt Faulensee.

Der Anschluss vom R aus Spiez (an :29) auf den R nach Meiringen (ab :33) und umgekehrt (an :25, ab :29) muss im Fahrplan vermerkt werden, da die minimale Umsteigezeit sonst 5 Minuten beträgt.

Feld 311:

R 199 soll bereits Interlaken Ost ab 23:11, Lauterbrunnen an 23:31 verkehren, um den Anschluss an R 399 nach Wengen und Bus 41/43 nach Stechelberg zu gewährleisten.

R 184 soll im Takt Lauterbrunnen ab 22:34, Interlaken Ost an 22:54 verkehren. Umsteigezeiten von je 20 Minuten in Lauterbrunnen und Interlaken Ost sind völlig unattraktiv. Damit wird der Anschluss nach Meiringen (Interlaken Ost ab 23:05) hergestellt, weiter werden in Bern die Anschlüsse an sämtliche S-Bahn-Linien, nach Basel, Zürich usw. erreicht.

311 / 312

Auch am späten Abend Züge zwischen Zweilütschinen und Interlaken vereinigen und im Takt fahren, insbesondere auch 184+284 / 199+299.

Mindestens muss der Anschluss in Lauterbrunnen von 199 an 399 gewährleistet werden.

Saisonaler Halbstundentakt Interlaken– Lauterbrunnen/– Grindelwald tagsüber durchgehend (zwei Zugpaare fehlend) und im Sommer ein Stunde länger

Feld 314

Den ganzen Fahrplan um 5 Minuten vorverlegen, damit die Züge in Wilderswil..35 (statt ..40, eindeutig kein Zuganschluss aus Interlaken) abfahren und ..43 (statt ..48, Zuganschluss nach Interlaken) ankommen.

Feld 2460:

Wir gehen davon aus, dass dies nicht dem aktuellen Planungsstand entspricht: Die Schilthornbahn soll durchgehend 15 Minuten früher verkehren, um die Anschlüsse von/nach Lauterbrunnen zu gewährleisten.

Feld 320

Interlaken– Spiez als Anschlusszeilen (und ohne Zwischenstationen) darstellen, da nur noch zwei Zugpaare durchgehend Interlaken–Zweisimmen fahren.

Regionalzüge 58xx durchgehend (d.h. auch zwischen Spiez und Wimmis in beiden Richtungen im exakten Takt), Richtung Zweisimmen früher Fahrordnung, Richtung Spiez spätere Fahrordnung.

RE 31xx mit unrealistischen Abfahrtszeiten: Richtung Zweisimmen in Wimmis, Oey und Erlenbach 1 Minute später, Richtung Spiez in Erlenbach 2 Minuten später.

RE 31xx mit Halt in Därstetten (Kreuzung), alle RE 31xx im Takt und mit Takthalten (ausg. RE 3106 = unverändert).

Zusätzlicher RE Mo–Fr Spiez ab 18.36.

Feld 340 / 410

In Solothurn Anschluss zwischen den ICN 5xx/15xx aus Biel und den RE 34xx nach Thun (in beiden Richtungen) sicherstellen, u.a. Reduktion der minimalen Übergangszeit innerhalb Normalspur von 4 auf 3 Minuten.

Feld 410

Regionalzüge 71xx Biel–Solothurn auch am Vormittag stündlich. Nur drei Zugpaare fehlen für einen merkbaren Takt.

Feld 411

68xx/72xx am Samstag immer in der Sonntagsfahrordnung (aktuelle Lösung und Darstellung unübersichtlich)

6813 mindestens Mo–Sa ab Gänsbrunnen (Teilersatz für entfallenden 6504).

6595 täglich bis Gänsbrunnen.

Feld 450

Die Züge der S4 und S44 müssen in je einer Spalte dargestellt werden. Die bis zu vier Verkehrsperioden wegen der Inbetriebnahme von Bern Brünnen sind absolut kundenunfreundlich, erinnern an französische Verhältnisse und sind notfalls manuell anzupassen.

Feld 460

Halt aller RE auch Mo–Fr in Malters.

Verlängerung der S2 über Langnau hinaus nach Trubschachen, zumindest zur halben Stunde.

Bus statt S7 Trubschachen – Schüpfheim: kein langer Halt in Wiggen, deshalb auch nicht längere Fahrzeit, Bedienung der Siedlung entlang der Strasse, Übereckverbindung Trubschachen–Marbach.

Feld 470

Taktlücken des Halbstundentaktes der S5 Luzern – Giswil füllen.

Baldmöglichster Ausbau der Kreuzungsstation Chäppeli für eine spätere Abfahrt der Brüningschnellzüge in Luzern, keine Fahrzeitverlängerung gegenüber heute.

Schliessen der vormittäglichen Taktlücke im Regionalverkehr Meiringen – Interlaken mindestens Montag – Samstag. Bessere Anschlüsse sichern eine gute Auslastung. Taktlücken im Stundentakt gehören im 21. Jahrhundert in die Mottenkiste der öV-Angebotsplanung.

IR 2236 Halt in Brienzwiler (der Zug hält wegen der Kreuzung sowieso).

IR 2231 Niederried ab 16.40 im Takt statt eine Minute vor Takt.

21518 im Takt Luzern–Hergiswil Matt statt eine Minute vor Takt.

Feld 500

IC 10xx und CIS in sauberem Takt ab Basel. Falls möglich alle Basel ab ..31 und Liestal ab ..41, andernfalls alle ..30 und Liestal ..40.

IR 2151 Abfahrt Basel SBB 0.02: Dieser Zug soll wie auch an den übrigen Wochentagen erst um 0.13 fahren. Dafür die S3 17395 Basel ab 0.00 um eine Minute beschleunigen, damit der Anschluss in Olten auf den nur am Wochenende verkehrenden IC 800 nach Bern gewährleistet ist. Der IR 2151 kann zugunsten einer kürzeren Übergangszeit in Olten erst um 0.16 in Basel abfahren.

Die grenzüberschreitenden Verbindungen Deutschland/Frankreich – Basel- Interlaken/Zürich nehmen weiter zu.(bis zu 18 solche Verbindungen pro Tag). Das ist einerseits erfreulich, andererseits muss die SBB klar sagen, was sie im Falle von Verspätungen aus dem Ausland tut. Ab welcher Verspätung ist ein Ersatzzug da, etc. Sonst wird es praktisch täglich verärgerte Kunden geben, welche zu spät an Sitzungen, etc. gelangen.

Zusätzlicher Takt-IR 24xx Olten-Basel um 22.44, ICE 994 Olten-Basel ohne Halt. Dies bietet Anschluss von Bern an die S3 Richtung Laufental.

Feld 503

Den Anschluss der S9 in Olten nach Zürich gewährleisten. Ebenso der Anschluss in Sissach an die IR 24xx nach Basel

Feld 600

IR 2259 Abfahrt Zürich HB um 8.33 statt 8.31 um den Anschluss von IR aus Basel-Liestal-Sissach-Aarau-Lenzburg (an 8.26) zu gewährleisten oder Halt des IR 2259 in Thalwil.

EC 116 soll in Brunnen statt Flüelen! halten. >>>Anschluss in Brunnen an S3 21392 nach Schwyz-Steinen-Luzern >>>>Anschluss aus dem Talkessel von Schwyz an die letzte Verbindung der SOB nach Rapperswil.

Feld 600 (Basel – Luzern/Zürich – Gotthard – Chiasso)

Feld 653 (Aarau – Wohlen – Rotkreuz)

Verbindung Freikamt – Gotthard mit einmaligem Umsteigen sicherstellen

Feld 635

Fahrplanfeld mit „usw. alle 15 Minuten“ bzw. „usw. alle 30 Minuten“ gestalten: übersichtlicher, Platz sparend.

280 Anschluss von 14198 sicherstellen.

284 Anschluss von 2293 sicherstellen.

Feld 650

7024 Olten an 7.44 (aus Sicht Fahrzeit und Gleisbelegung problemlos möglich) zwecks Anschluss an 17322 Richtung Basel.

Feld 670

Halbstundentakt der S 40 auf der Nordrampe (Einsiedeln– Rapperswil).

unmittelbarer Anschluss in Biberbrugg von 8820 (an 7.22) und 8821 (an 7.21) nach Einsiedeln. Variante a) Shuttle-Zug. Variante b) S 13 4 Minuten später legen ab Biberbrugg.

Feld 700

IC Zürich – Basel um 6.28 und 7.28 zur Entlastung des TGV bzw. ICE.

Nonstop- IC Zürich – Basel bis 23.02 und Basel – Zürich bis 23:07.

Feld 720

Wir stellen erfreut fest, dass die S 2 ab Fahrplan 2008 von Montags- Freitag halbstündlich bis Ziegelbrücke verkehren. Aus den unten aufgeführten Gründen, fordern wir dass die S 2 auch am Samstag und durchgehend bis/ab Ziegelbrücke verkehrt:

- Die Frequenzen sind an Samstagen mindestens so gross wie Montag–Freitag (ausser in den Flutstunden).
- Die IR sind an Samstagen erheblich besser besetzt als Montag–Freitag und müssen besser entlastet werden.
- Durch die Verschiebung der Regionalzüge Einsiedeln – Rapperswil um 30 Minuten, verschlechtern sich die Anschlüsse aus der March nach Einsiedeln. Davon ist vor allem der Ausflugsverkehr am Wochenende nach Einsiedeln und Hoch Ybrig betroffen.
- Die Verbindung zum Flughafen ist am Samstag wahrscheinlich beliebter als Montag–Freitag.
- Auch die anschliessenden Buslinien können am Samstag gleich wie Montag– Freitag fahren.

Bisher wurde fast jedes Montag– Freitag- Grundangebot der S-Bahn auf den Samstag ausgedehnt, also warum nicht gleich von Anfang an richtig machen? Etwas weniger ausgeprägt gilt dies natürlich auch für den Sonntag.

Damit die abendliche Anschlusslücke an den Knoten Ziegelbrücke um 23 Uhr gefüllt werden kann soll S8 18898 ab Ziegelbrücke verkehren.

Feld 720 / 736

Die Leerfahrten der „Glarner Sprinter“ sollen wie folgt besser ausgenützt werden:

Zug 3960 soll auch samstags verkehren. Leerfahrt für Zug 3961

Zug 3985 soll auch sonntags verkehren. Leerfahrt für Zug 3960

Feld 735

Die Gemeinde Bollingen soll durch eine Buslinie ab Blumenau oder Schmerikon wieder stündlich mit dem öffentlichen Verkehr bedient werden.

Feld 736

Zug 7797 soll Ziegelbrücke bereits 0.00 Uhr verlassen, es sind keine Anschlüsse mehr abzuwarten. Damit wird die Wartezeit für Tagesrandreisende auf das Minimum reduziert.

Die abendliche Buskurse Schwanden – Linthal zwischen 20.29 und 22.29 sollen wieder durch Züge ersetzt werden. Da diese Strecke automatisiert ist, fallen mit Ausnahme der Trassegebühren bei der Infrastruktur keine zusätzlichen Kosten an. Dadurch entfällt das abendliche Umsteigen.

Falls die Züge nach Österreich zweistündlich verkehren, und in Ziegelbrücke halten, soll der „Glerner Sprinter“ zwischen Ziegelbrücke und Schwanden stündlich verkehren. Somit kann als Übergangslösung bis zur Einführung eines stündlichen *Glerner Sprinters“ bereits eine stündlich schnelle Verbindung ins Glernerland angeboten werden.

Feld 830

Die Züge Karlsruhe – Konstanz sollen stündlich bis Kreuzlingen verkehren. Damit entfällt für Reisende aus Schaffhausen und St. Gallen – Romanshorn das beschwerliche umsteigen in Konstanz.

Feld 820 / 830

Da die Züge 238xx Rorschach – Kreuzlingen und 98xx Kreuzlingen – Konstanz durchgehend mit GTW 2/6 bzw. GTW 2/8 betrieben werden, sollen diese zur Linie Konstanz – Kreuzlingen Rorschach durchgebunden werden.

Feld 852

Am Abend sollen solange Züge fahren, wie in Weinfelden und St. Gallen Anschlüsse zur vollen Stunde herzustellen sind. Die Busse können die Fahrzeiten und die Anschlüsse kaum einhalten, die Fahrzeiten ab/bis St. Gallen sind unverhältnismässig lange. Der Zugverkehr soll also mindestens um eine Stunde ausgedehnt werden und höchstens die letzten beiden Verbindungen auf der Strasse abgewickelt werden.

Feld 870

Zug 2405 soll neu in Blumenau halten. Dieser Halt ist für Schüler wichtig. Der Ausbauzustand in Uznach erlaubt dies unter Beibehaltung des Anschluss von der S5 in Rapperswil möglich.

Feld 850 / 880

In St. Gallen soll der Voralpen-Express Luzern – Romanshorn auf Gleis 1, und der IC Genève – St. Gallen auf Gleis 3 ankommen beziehungsweise abfahren. Damit kann zwischen dem IC und dem Rex in Ost – West Richtung am gleichen Peron umgestiegen werden. Diese Umsteigeverbindung wird sehr häufig genutzt.

Feld 880

Zug 7920 soll 20 Minuten später verkehren. Für den Berufsverkehr nach St. Gallen ist die heutige Fahrlage kurz hinter Zug 3812 nicht ideal, da der Arbeitsbeginn um 7.30 nicht abgedeckt ist. Für den Anschluss an Zug 712 soll ein Ersatzanschlusszug verkehren.

Der Rex St. Gallen – Chur soll anstelle von St. Finden in Goldach halten. Damit erhält Goldach Anschluss an den Knoten zur Minute .00 in St. Gallen.

Feld 900

Ausdehnung der Betriebszeiten der IC 5xx bis Zürich ab 20:37 bzw. Chur ab 20:09, Reduktion des IC 168 auf Feldkirch–Sargans mit Anschluss an den IC von Chur

Zumindest IC 598, Chur ab 19.09 endlich auch an den anderen Wochentagen verkehren lassen.

Feld 940

Zug 1120 soll in St. Moritz das ganze Jahr auf Gleis 1 abfahren. Für Touristen mit viel Gepäck ist die Benützung der Unterführung mühsam.

Busse**SVB BernMobil**

Anschlussabnahme von Basel und Zürich um Mitternacht durch die Tram- und Buslinien.

Feld 12.511

keine Taktabweichungen: 625, 641 Visp ab ..45 statt ..40,
zwischen Visp und Saas-Fee genauer Halbstundentakt (z.B. Visp ab ..12, ..42; an ..18, ..48)

Feld 12.5xx

alle Postautolinien ab Visp: kein Minutenabweichungen, mindestens einheitliche Abfahrtszeit ab Visp je Linie.

Feld 12.523

in Eggerberg Anschluss von RE 32xx an Postauto Richtung Eggen immer sicherstellen.

Feld 31.102:

Bus 202 soll eine Minute früher in Interlaken Ost ankommen, um Anschluss auf den IC um 6:28 nach Bern zu bieten.

Feld 31.102, 31.103:

Bus 235 soll im Takt Interlaken West ab 23:01 fahren. Die Umsteigezeit vom IC aus Bern ist sonst unattraktiv lang. Höchstens am Freitag/Samstag könnte allenfalls der letzte Zug aus Grindelwald abgewartet werden.

Feld 31.103:

Bus 318 soll auch am Sonntag um 9:52 in Interlaken Ost ankommen, um Anschluss auf den IC um 10:01 nach Bern zu bieten.

Falls wie bei Feld 310 gefordert R 5734 nicht bereits um 19:24 in Interlaken West/19:29 in Interlaken Ost ankommen kann, so soll Bus 355 etwas später fahren, um den Anschluss aus Bern-Spiez abzuwarten.

Feld 31.104:

Sämtliche Busse sollen Unterseen Stadtfeld ab ..:19 bzw. :29, Interlaken West an ..:29 bzw. :59 fahren, damit auch die zweistündliche Abfahrt ..:31 nach Spiez-Bern erreicht wird.

Falls wie bei Feld 310 gefordert R 5734 nicht bereits um 19:24 in Interlaken West ankommen kann, so soll Busse 451 und 452 je etwas später fahren, um den Anschluss aus Bern-Spiez abzuwarten.

Feld 31.105:

Sämtliche Busse sollen Unterseen Stadtfeld ab ..:19 bzw. ..:29, Interlaken West an ..:29 bzw. :59 fahren, damit auch die zweistündliche Abfahrt ..:31 nach Spiez-Bern erreicht wird.

Falls wie bei Feld 310 gefordert R 5734 nicht bereits um 19:24 in Interlaken West ankommen kann, so soll Bus 551 etwas später ab Interlaken West fahren, um den Anschluss aus Bern-Spiez abzuwarten.

Feld 31.151:

Sämtliche Busse nach Hofstetten-Brienzwiler sollen :36 anstatt :35 fahren, um den Anschluss aus Meiringen (an :34) abzuwarten.

Bus 42 soll bereits 19:53 in Brünig-Hasliberg ankommen, um Anschluss nach Luzern und Interlaken zu bieten.

sauberer Takt Brünig–Reuti, besonders keine Fahrten vor Takt (Kurs 10)
jede Stunde via Wasserwendi.

Feld 50.070

Auf der Buslinie 70 Basel-Reigoldswil sind diverse erfreuliche Änderungen vorgesehen.

Unter anderem einen Sonntagshalbstundentakt schon am morgen.

Da ist aber ungeschickt, dass der erste Bus ab Reigoldswil um 06.30 fährt, da dieser in Liestal schlechte Anschlüsse hat. Viel sinnvoller wäre es, wenn der Bus um 06.00 fahren würde (dafür den 06.30 Bus fallen lassen).

Ausserdem sollte Mo-Fr auch abends (zwischen 16.30 und 18.30) einen Viertelstundentakt Reigoldswil-Liestal angestrebt werden.

Feld 72.511

Heute besteht in den Abendstunden zwischen Näfels-Mollis und Obstalden kein Angebot im öffentlichen Verkehr. Dies ist aus unserer Sicht nicht akzeptabel. Deshalb soll auf dieser Strecke (Näfels-Mollis ab 19.30 Uhr, Obstalden ab 18.00 Uhr) ein Rufbus eingerichtet werden.

Feld 72 523

Sämtliche Kurse sollen in Uznach auf der Südseite des Bahnhofs an der Eschenstrasse abfahren. Der zurzeit gültige Fahrplan ist für den Kunden unpraktisch, da in Uznach morgens sämtliche Anschlüsse gebrochen wurden. Am Nachmittag werden diese in Siebnen-Wangen an die S 2 nach Zürich nicht hergestellt.

Feld 80.200/202

Da der Anschluss vom Zug aus Rorschach nicht erreicht wird, wirkt sich die Streichung des Streckenabschnitts Steinach – Arbon für Reisende nach Stachen, Roggwil TG, Berg und Kronbühl SG besonders negativ aus. Wir verlangen deshalb, den Anschluss herzustellen, oder die Verbindung beizubehalten.

Verkehrsbetriebe Herisau

Die Kurse der Linie 172 sollen sonntags bis Spital halbstündlich verkehren. Mit dem heutigen Fahrplan sind die Umsteigezeiten an den „Voralpen-Express“ Richtung Rapperswil unverhältnismässig lange.

Aus demselben Grund soll die Linie 175 bis zur Psychiatrischen Klinik täglich im Halbstundentakt verkehren.

Internationale Zugverbindungen

THT 273 "Pau Casals" Barcelona–Zürich wartet Mo–Fr in Thörishaus eine halbe Stunde auf ein freies Gleis in Bern und braucht Mo–Fr mehr als viereinhalb Stunden von der Ankunft in Genf bis zur Ankunft in Zürich. Für Geschäftsreisende ist die Ankunft in Bern um 9 Uhr reichlich spät und in Zürich nach 10 Uhr unbrauchbar, die früheren Anschlüsse nach München und Wien bestehen nicht mehr.

Der THT 273 sollte in Genf den Traktionswechsel (wie in der Gegenrichtung) innert 10 bis 15 Minuten erledigen und kurz nach 8 Uhr in Bern und kurz nach 9 Uhr in Zürich sein. Die etwas grössere Verspätungsanfälligkeit ist in Kauf zu nehmen.

Mindestens soll er an allen Tagen Bern an 8.19, Zürich an 9.32 verkehren. Notfalls ist die Abfahrtszeit des TGV 9284 nach Paris Mo – Fr in Bern von 8.23 um einige Minuten vorzuzuschieben.

Zur Verbesserung der Verbindung St. Margrethen – Bregenz – Lindau schlagen wir folgendes vor:

- Stündliche Führung der Eilzüge St. Margrethen – Lindau, mithalten in Lustenau Riedenburg und Bregenz. Diese stellen in St. Margrethen und Lindau Anschlüsse an den überregionalen Verkehr her.
- Für die regionale Erschliessung stündliche Verlängerung der Regionalzüge 238xx (Konstanz)-Kreuzlingen – Rorschach nach St. Margrethen – Bregenz – Lindau, mit halt an allen Stationen..

Wir stellen uns folgenden Fahrplan vor:

Rorschach	ab:	xx.00		Lindau	ab:	xx.03	xx.11
St. Margrethen	an:	xx.10		Bregenz	an:	xx.12	xx.26
St. Margrethen	ab:	xx.18	xx.33	Bregenz	ab:	xx.13	xx.26
Lustenau	ab:	xx.23	xx.37	Riedenburg	ab:	xx.16	xx.30
Riedenburg	ab:	xx.30	xx.44	Lustenau	ab:	xx.23	xx.37
Bregenz	an:	xx.33	xx.47	St. Margrethen	an:	xx.27	xx.42
Bregenz	ab:	xx.34	xx.48	St. Margrethen	ab:		xx.50
Lindau	an:	xx.45	xx.57	Rorschach	an:		xx.00

Die Internationalen Züge aus Zürich nach Österreich sollen Zweistündlich verkehren. Ebenfalls sollen sie in Ziegenbrücke halten (siehe auch Begehren Feld 736). Dadurch werden die Regionalzüge Ziegelbrücke–Chur um mindestens 2 Minuten verlangsamt, westwärts wird ev. sogar der Anschluss in Sargans vom REX aus St. Gallen gefährdet, in Chur die Aroser Anschlüsse.