



Begehren zum Fahrplan 2005–2007

Einleitung

Werktag = Montag–Samstag ohne allgemeine Feiertage

Wochenende = Samstag–Sonntag inkl. allgemeine Feiertage bzw. Nächte Freitag/Samstag und Samstag–Sonntag inkl. Vorfeiertag/Feiertag

Der schweizerische Taktfahrplan beruht auf 00–30-symmetrischen Fahrplänen. Symmetriezeiten 15-45 wie bei der BOB (im Stundentakt) oder unterschiedliche Symmetriezeiten wie bei der Brünigbahn (Schnellzüge Interlaken–Luzern ..58 und Regionalzüge Interlaken–Meiringen ..03) führen zu kundenunfreundlichen, nicht merkbaren Fahrplänen.

Zuggattungen

Die Gattung Schnellzüge scheint nicht mehr zu existieren. Die Zuggattungen werden unklar verwendet.

Die Zuggattung IR wird auch für die langsamen Schnellzüge 26xx Genève–Lausanne und 24xx Basel–Zofingen verwendet, die klar den Charakter von RX haben.

Die Regel, dass die Zuggattung unterwegs nicht mehr ändert, ist nur beschränkt kundenfreundlich. Es ist für den Kunden genauso verwirrend, wenn auf Teilstrecken

- der eine IC mehr hält als der andere (Lausanne–Bern)
- die Züge mit den gleichen Halten unterschiedliche Zuggattungen angehören (Basel–Luzern)
- der IC mehr Halt aufweist als der ICN (Zürich–St. Gallen)
- die Züge mit der gleichen Zuggattung unterschiedlich halten (Genève–Lausanne, Bern–Olten, Biel–Zürich u.a.)
- Schnellzüge als Regionalzug mit Halt an allen Bahnhöfen fahren (Brig–Sion, Lugano–Chiasso)

Ist die Zuggattung RE neu und unterscheidet sie sich vom RX (Regional-Express)? Falls ja, welche Unterschiede bestehen?

Welche Zuggattung wird im Feld 225 mit einem Symbol beschrieben?

Kursbuch

Ein Zug, der auf einem Abschnitt an verschiedenen Wochentagen zu den gleichen Verkehrszeiten fährt, soll an diesen Wochentagen auf diesem Abschnitt auch als ein Zug dargestellt werden, unabhängig davon, dass der Zug auf einem anderen Abschnitt Montag–Freitag/Samstag/Sonntag unterschiedlich oder nicht verkehrt.

Die Verkehrsperioden der Alternierung Neubaustrecke/Altbaustrecke am späten Abend (inkl. diversen Anschlusslinien) sind völlig unübersichtlich und kundenfeindlich dargestellt. Offenbar hat die EDV Mühe mit dem Karfreitag. Es reicht zuschreiben „Nächte 5/6 und 6/7 >plus Ausnahmen<“ bzw. „Nächte 7/1 bis 4/5 >plus Ausnahmen<“. (u.a. Felder 280, 450, 500, 650, 840). Insbesondere in diesen Fällen sind Züge in einer einzigen Spalte als täglich darzustellen, wo sie täglich verkehren! Dies muss notfalls manuell besser gestellt werden!

Überholungen sind dort darzustellen, wo sie stattfinden, insbesondere dann, wenn Anschlüsse zwischen den betroffenen Zügen bestehen (z.B. 631). Völligen Unsinn zeigt das Feld 460 bei den Taktzügen Trubschachen–Luzern in Malter, wenn Zusatzzüge Schachen-Luzern verkehren, oder beim Zug 15220 Trubschachen 6.32–Bern.

Die Reihenfolge der Züge soll strikt chronologisch aufsteigend sein (z.B. 870 23408 vor 23406 Wattwil–Uznach).

Deutschland–Wallis

Das Wallis darf nicht vom internationalen Verkehr aus Deutschland abgekoppelt werden. ICE-Züge sollen auch nach Brig statt nur Interlaken fahren.

Zürich–Stuttgart

Die ICE 184 und 182 (Zürich ab 9.07, 13.07) sollen unverändert und wie ICE 180 (Zürich ab 19.07) über Winterthur verkehren. So wird der Raum Winterthur–St. Gallen mit mehreren hunderttausend Einwohnern erheblich besser erschlossen.

SG, ZH

Zürich–München

Die EC Zürich–München sollen in Zürich weiterhin unmittelbaren Anschluss von und nach Bern–Fribourg–Lausanne–Genève herstellen und in Zürich..35 abfahren bzw..25 ankommen (IC 7xx Zürich an ..28/ab ..32). (Ein Grund mehr gegen die unakzeptable Lage der S14, siehe unten 740.) Zwischen Zürich und St. Gallen bestehen zwei nicht benötigte Minuten Fahr- und Haltezeitreserve.

BE, FR, GE, VD

Zürich–Prag

Die Reisezeit nach Praha soll um mindestens eine Stunde beschleunigt werden (Ankunft vor 10 Uhr, Abfahrt nach 19 Uhr).

ZH

100 Lausanne–Brig

Bei den IR 17xx Genève–Brig ist die Ausbaustrecke Salgesch–Leuk kaum bemerkbar. Sie sollte sich in einem Fahrzeitgewinn von einer Minute niederschlagen.

VS

Die IC 3xx sollen die IR 14xx zwei Minuten weniger stören:

	3xx	14xx		14xx	3xx
Lausanne ab	..45	..48	Lausanne an	..12	..15

IR 1711 soll ab Lausanne 6.16 (statt Aigle) fahren (Anschluss oder Durchlauf vom IR 2611 aus Genève und Anschluss vom ICN 1604 aus Biel, Überholung durch CIS 35 in Aigle).

IR 1740 soll im Abendtakt Brig 19.53 (mit Anschluss von Bern)–Lausanne 21.40 fahren. Der verspätungsanfällige CIS 36 soll den Takt nicht stören und Lausanne 21.43/45–Genève 22.18 fahren. Überlagerte Züge sollen in geeigneten Lücken fahren.

IR 1744 soll Sion–Bex etwa sechs Minuten vor Takt fahren, dort vom CIS 38 überholt werden und ab dort im Takt fahren (Lausanne an ..40).

Die IR 14xx sollen am Abend mindestens zwei Stunden länger ab Sion fahren: Lausanne an 20.12, 21.14. (IR 1439 kann entsprechend nur bis Sion 18.55 verkehren.) Entsprechend können auch die IR 1736 und 1738 Brig..59–Genève im Takt ohne Halte in St-Maurice und Bex fahren.

VD, VS

Das Potential von Vevey und Montreux rechtfertigt, den Fernverkehr zwischen Lausanne und Montreux bis Betriebsschluss zweimal pro Stunde verkehren zu lassen. Nur so können auch am späten Abend rasche Verbindungen mit Genève(-Aéroport) und der Anschluss mit den IC 7xx von St.Gallen–Zürich–Bern angeboten werden. (Die IR 17xx fahren am späten Abend zwischen Genève und Lausanne als RX.) Da ab 21 Uhr auch die beschleunigten Regionalzüge 123xx Lausanne–Villeneuve nicht mehr fahren und das Busangebot zwischen Villeneuve und Aigle reduziert wird, schlagen wir unter Berücksichtigung der Umlaufzeiten einen RX/RE vor:

Lausanne	..46 *	Bex	.33
Vevey	..00	Aigle	..40
La Tour-de-Peilz	..02	Villeneuve	..47
Clarens	..05	Montreux	..52
Montreux	..08	Clarens	..54
Villeneuve	..13	La Tour-de-Peilz	..57
Aigle	..21	Vevey	..00
Bex	..27	Lausanne	..14**

* Lausanne ab 20.46 (anstelle IR 1445), 21.46, 22.46, 23.46 (bis St-Maurice), 0.46 (bis Montreux)

** Lausanne an 22.14, 23.14, 0.14

Speziell soll für eine rasche und echte Spätverbindung soll der Schnellzug 2699 Genève 23.56–Lausanne 0.40 nach Vevey–La Tour-de-Peilz–Clarens–Montreux verlängert werden. (Die Verbindung mit dem IR 1449 ist wegen der vielen Halte zwischen Genève und Lausanne und des verlängerten Haltes in Lausanne unattraktiv langsam und früh.)

Der Regionalzug 12195 Lausanne–St-Maurice soll keine unmotiviert langen Halte in Vevey und Villeneuve einlegen, sondern bereits um 1.00 in St-Maurice ankommen, was fast eine Viertelstunde teure Lokführer-Arbeitszeit spart.

Die chaotische Haltepolitik der beschleunigten Regionalzüge 123xx Lausanne–Villeneuve im Raum Vevey–Montreux wegen des Schülerverkehrs in Burier ist nicht akzeptabel. Die Streckenbelegung erlaubt problemlos, dass diese Züge Montag–Freitag regelmässig auch in Burier, Samstag–Sonntag auch in Veytaux-Chillon halten.

Für eine rasche Verbindung aus dem Chablais nach Villeneuve sollen die Zusatz-IR 2706/2737, 2739 in Villeneuve halten.

VD

Die Regionalzüge 41xx sollen auch zwischen Martigny und Sion mindestens auch am Samstag stündlich fahren. Erfahrungsgemäss werden die Regionalzüge am Samstag tagsüber genauso rege genutzt wie Montag–Freitag.

Die Regionalzüge 41xx sollen auch am Wochenende stündlich im Takt Martigny ..05–St-Maurice (also drei Minuten später) fahren.

Der Regionalzug 4011 soll auch am Sonntag ab Martigny 6.23 (statt nur ab Charrat-Fully) fahren.

Die willkürliche Lücke am Samstag bei den Zügen 4041/4046 Martigny an 12.52/ab 14.02 muss geschlossen werden.

4265 soll wie alle anderen beschleunigten Regionalzüge auch in Riddes 18.38 halten.

Die Regionalzüge 41xx Sion–Brig sollen in Brig in beiden Richtung und in allen Fällen den Anschluss mit den raschen IC Bern–Brig herstellen. Sowohl in Sion (mit den IR 14xx) als auch in Brig können die Anschlüsse am gleichen Perron hergestellt werden. Die Ausbaustrecke Salgesch–Brig erlaubt eine Fahrzeitreduktion um eine Minute. Die IC Bern–Brig haben eine reichliche Fahrzeit. In Gampel-Steg begegnen sich die Züge, was einen noch bessere Spinne ergibt. Wegen der Busanschlüsse soll Gampel-Steg ein Bahnhof mit Zeitvergleich werden.

Sion	..02	Brig	..15
Gampel-Steg	..29	Gampel-Steg	..30
Brig	..45	Sion	..58

4116 Brig–Sion 6.52 und 4119 Sion ab 6.58–Brig sollen mindestens auch am Samstag fahren (insbesondere wegen des Anschluss an CIS 35 nach Domodossola–Milano). Falls sie am Samstag und/oder Sonntag nicht verkehren, soll CIS35 an den betreffenden Tagen in Sierre 7.27 halten.

Der Zusatzzug 4138 soll fünf Minuten später Brig 11.51–Sierre fahren zwecks Anschluss vom IC 816 Romanshorn–Brig 11.47 (analog zum 4141 in der Gegenrichtung).

Die Lücke am Sonntagabend 4166 Brig–Sion 18.55 und 4169 Sion 19.04–Brig ist völlig willkürlich und zu einer Zeit mit hohem Verkehrsaufkommen (Tourismus, Wochenaufenthalter, Militär) und zu schliessen.

Der letzte Regionalzug 4196 Brig–Sion soll täglich verkehren und ab Sion 0.15 als 4000 nach Martigny weiterfahren (oder mindestens den Anschluss vermitteln).

VS

112 Vevey–Blonay

Auf die Taktabweichung Montag–Freitag beim Zug 1369/1371 ist zu verzichten. Durchgehende Transportketten und ein konsequenter Takt sind für den öffentlichen Verkehr entscheidend. Auf Bedürfnisse von Schulen u.ä. darf nicht mit Taktabweichungen, sondern höchstens mit Zusatzzügen eingegangen werden.

VD

120 Montreux–Lenk

Montreux–Zweisimmen

Die Hilfsline ist für Château-d'Oex zu ziehen und nicht für La Palaz.

Die Taktlücken am Morgen und Abend im Lokalverkehr zwischen Montreux und Sonzier sollen endlich gefüllt werden.

Rossinière sollte von allen Schnellzügen bedient werden und damit jede Stunde erschlossen werden

VD

Zweisimmen–Lenk

Die drei verschachtelten Zweistudentakte müssen tagsüber lückenlos durchgezogen werden, damit das Angebot wenigstens halbwegs merkbar bleibt. Allfällige Bedürfnisse für ein abweichendes Angebot sind nötigenfalls durch Zusatzzüge (ev. nur Montag–Freitag) abzudecken.

BE

127

Die Züge 38, 62 und 70 sollen im Takt ab Bex..39 fahren. in der Gegenrichtung sollen die Züge 31, 55 und 63 ebenfalls im Takt um ..19 in Bex ankommen.

VD

130 St-Gingolph–St-Maurice

Wie bisher soll wenigstens ein täglicher Zweistundentakt auf der Schiene angeboten werden. Die vielen Lücken Montag–Freitag/Samstag/Sonntag schrecken von der Nutzung der Regionalzüge ab.

VD

132

In La Bâtiaz, Les Fumaux und Les Médettaz sollen alle Züge (auf Verlangen) halten.

VS

142 Brig–Göschenen

Die Regionalzug 519 soll im Takt Göschenen 7.54–Andermatt verkehren, damit der Anschluss vom 2257 aus Zürich gewährleistet ist. Entsprechend verkehrt auch der Regionalzug 518 Andermatt–Göschenen 8.04 im Takt mit kurzer Übergangszeit Richtung Unterland.

UR

143 Andermatt–Disentis

Die „Glacier-Express“ sollen im Lokalverkehr Disentis–Sedrun - bei Zug 905 Disentis–Andermatt - zuschlagsfrei sein. Dies ist in den Fahrplänen klar zu kommunizieren.

Der erste Oberalp-Regionalzug soll ganzjährig als 315 Disentis 7.33–Andermatt 8.47 fahren: Schlanker Anschluss in Andermatt nach Göschenen und werktäglicher Anschluss in Disentis von Chur sind wichtiger als eine frühe Lage (Zug 313) im Sommer mit anschliessend längerer Lücke.

GR, UR

145 Brig–Domodossola

Das kombinierte Angebot ist ein massiver Rückschritt für die „gewöhnlichen“ Reisenden (ohne Auto). Sie müssen in Brig einen langen Zugangsweg bewältigen und in Iselle auf einen Bus umsteigen. Am meisten betroffen sind die Reisenden über die Gesamtstrecke, deren Reisezeit südwärts fast, nordwärts mehr als verdoppelt wird.

Der Regionalzug 4799 soll Brig eine Minute später 0.21 nach Domodossola verlassen, damit er den Anschluss vom IC 313 Basel–Brig 0:17 abnimmt.

VS

150 Genève-Aéroport–Lausanne

Die Wochenend-Nacht-IR 2603/2600 sollen in Versoix halten.

IC 747/749 soll in Genève-Aéroport 21.36 und Genève 21.45 im Takt (statt vor Takt) verkehren, der Anschluss in Lausanne an 1747 nach Sion soll mit kürzerer Fahrzeit und kürzeren Übergangszeiten sowie Umsteigen am gleichen Perron sichergestellt werden.

IC 1738 soll (mindestens an Sonntagen) im Takt Lausanne 20.45 mit Halt nur in Morges und Nyon nach Genève fahren. Der IR „2638“ soll in Gland 21.18 halten. Vor allem während „Glion futé“ darf die Relation Wallis–Chablais–Genève nicht verlangsamt werden.

Versoix soll Richtung Genève für die Regionalzüge 110xx Zeitvergleichsbahnhof werden, obwohl sich die Züge erst am folgenden Halt in Creux-de-Genthod kreuzen. Bei der Festsetzung der Zeitvergleichsbahnhöfe dürfen nicht nur betriebliche Kriterien gelten, sondern muss auch Nachfrage berücksichtigt werden. In Versoix steigen erheblich mehr Reisende ein als in Creux-de-Genthod. Die Züge werden in Versoix nie ..10/..40 abfahren, in der Regel werden sie gegen ..12/..42 abfahren. Die Abfahrt soll also auf frühestens..11/..41, besser ..12/..42 festgesetzt werden.

GE

Die Regionalzüge 110xx sollen mindestens auch am Samstag halbstündlich verkehren. Die Nachfrage ist zwischen 9 und 16 Uhr am Samstag mindestens so hoch wie Montag–Freitag. Die grosse Investition des dritten Gleises soll

Die Taktlücke der IR 17xx/26xx Genève 22.21–Lausanne soll geschlossen werden.

GE, VD

Obwohl Versoix an sich Schnellzughalte „verdient“ hätte, sollen die Zusatzschnellzüge 28xx Genève ab 6.48, 17.48/an 8.12, 18.12 in Coppet statt Versoix halten. In Coppet können ideale Anschlüsse mit dem Regionalverkehr

geboten werden, so dass auch Pont-Céard, Mies und Tanny profitieren. Die Reisezeitverlängerung für Versoix ist minimal.

Die Regionalzüge 123xx Allaman–Villeneuve sollen in Morges-St-Jean halten. Die Haltestelle liegt ideal (im Gegensatz zu Lonay und Denges).

Die Ersatzbuslinie für die Dörfer zwischen Morges und Renens haben wir im Entwurf nicht gefunden.

VD

150.35/36 Gland–Rolle–Gilly-Bursinel

Das Ersatzangebot für den bisherigen Stundentakt der Regionalzüge ist mit 10 bis 11 Buskursen pro Tag - konzentriert auf Morgen, Mittag und Abend - unakzeptabel. Ebenso wie auf der Linie 150.46 ist hier der durchgehende Stundentakt von 6 bis 24 Uhr anzubieten - mindestens für zwei Jahre nach der Umstellung.

VD

150.46 Rolle–Allaman

Analog zum bisherigen Bahnangebot sollen die Busse auf dieser Linie bis Mitternacht (statt 22 Uhr) verkehren.

VD

150/250

Fehlende Anschlüsse von IR 2601 Genève Aéroport-Lausanne (an 1:12) bzw. von S 12010 Vevey-Lausanne (an 1:12) auf S 12001 Lausanne-Palézieux (ab 1:15) Vorschlag: S 12001 mindestens 1 Minute später (oder auch 2-3 Minuten später)

VD

200/150

Der Anschluss in Renens (5.34/5.44) vom IR 2511 Genève–Luzern auf den ICN 1511 Lausanne–St. Gallen soll in beiden Feldern dargestellt werden.

GE, VD

200/150

Wir gehen davon aus, dass in Renens auch von den Regionalzügen 121xx Yverdon–Lausanne (an ..51) Anschluss auf die IR 26xx Sion–Genève-Aéroport (ab ..53) besteht, genauso wie in der Gegenrichtung. Die Mindestübergangszeit soll auf zwei Minuten gesenkt werden. Da in Renens keine Ankunftszeiten gezeigt werden, beträgt so die effektive Übergangszeit trotzdem drei Minuten, was vollauf genügt.

VD

210 Lausanne–Biel

Der Regionalzug 12162 Lausanne 17.06–Yverdon ist im Gegensatz zum Feld 205 hier nicht aufgeführt. 12062 Lausanne 17.13–Vallorbe hingegen muss in diesem Feld nicht erscheinen.

Die Taktabweichung des 12161 Yverdon 16.12–Renens(–Villeneuve) mit sechs Minuten *vorzeitigem* Verkehren ist zu unterlassen. Der Zug soll im Takt fahren. Ein allfälliger TGV ist entsprechend anzupassen, der Systemverkehr hat gemäss Netzzugangsverordnung Vorrang.

VD

Die Lage der Regionalzüge Neuchâtel–Gorgier ist absolut unsinnig. In Neuchâtel bestehen nur Anschlüsse mit den berner Regionalzügen 157xx und den Bieler Zusatzzügen. Auch in Gorgier besteht kein Anschluss mehr. Sowohl von Yverdon als von Neuchâtel her endet der öffentliche Verkehr in Gorgier, Vaumarcus ist von der Kantonshauptstadt abgeschnitten. Sie sollen ebenso um eine halbe Stunde verschoben werden wie alle anderen Züge im Knoten Neuchâtel auch:

Neuchâtel	..39	(5.39–23.39)	Gorgier-St-Aubin	..01	
Gorgier-St-Aubin	..57		Neuchâtel	..19	(6.19–0.19)

So sind die Anschlüsse sowohl in Neuchâtel als auch in Gorgier weiterhin optimal. Die Verbindung Béroche–Val-de-Travers und die Verteilung der Regionalzüge zwischen Neuchâtel und Auvornier erachten wir als klar weniger wichtig.

- Die Züge werden neu mit dreiteiligen NPZ statt den etwas lahmen sechsteiligen BLS-Re 4/4-Pendelzügen geführt, weshalb die Fahrzeit um mindestens eine Minute auf 18 Minuten gekürzt werden kann.
- Parallelfahrten zwischen Vauseyon und Neuchâtel sind möglich, es wird kein Güterzugtrasse gestört.
- Die Gleisbelegung in Neuchâtel ist kein Hindernis.

Von Neuchâtel nach Yverdon sollen am Morgen Montag–Freitag unverändert zwei durchgehende Regionalzüge verkehren, ebenso am Abend in der Gegenrichtung. Sie sollen weiterhin in Onnens-Bonvillars halten (Arbeitsplätze am Bahnhof).

NE, VD

Die Zusatzregionalzüge Montag–Freitag Neuchâtel–Biel ..37 sollen in dieser Richtung bis La Neuveville ein bis zwei Minuten später im genauen Halbstundentakt fahren, damit die wegen der entgegenkommenden ICN nötige Durchfahrt in Ligerz wenigstens fahrzeitmässig etwas bringt und die Zusatzzüge nicht ständig in Chavannes (Dienststation beim Übergang Doppelspur -> Einspur vor Ligerz) die entgegenkommenden ICN abwarten müssen. Weitere Zusatzzüge Neuchâtel–Biel sollen verkehren: Neuchâtel ab 12.06 und Biel ab 13.22, 18.22.

BE, NE

212 Ste-Croix–Yverdon

Die wegfallenden Zusatzzüge am Morgen und Abend senken die Kosten. Ein Teil davon soll genutzt werden, um den Takt bis Betriebsschluss durchzuziehen: Yverdon ab stündlich bis 23.12, Freitag–Samstag 0.12, Yverdon an stündlich bis 23.47.

In jedem Fall sollen die Züge 30, 32 und 34 im Takt fahren (Yverdon an ..47).

VD

213 Neuchâtel–Boudry

Die Zusatzeilzüge Neuchâtel–Colombier während der Schulzeit sollen im Kursbuch ebenfalls veröffentlicht werden.

NE

221 Buttes–Neuchâtel

Die Zusatzzüge 4807 Neuchâtel an 7.45 und 4830 Neuchâtel ab 17.08 sollen weiterhin verkehren (Spitzenzeiten für Berufsverkehr), auf 4810 Neuchâtel ab 9.19 und 4829 Neuchâtel an 16.44 kann notfalls verzichtet werden (Stilllager tagsüber in Neuchâtel oder Überführung in Doppeltraktion in einem Taktzug).

Wenn die Regionalzüge 47xx Neuchâtel–Gorgier nicht um eine halbe Stunde verschoben werden können (siehe 210), muss der Fahrplan der Regionalzüge 48xx so angepasst werden, dass in Auvèrnier in beiden Richtungen Anschluss besteht. Es ist unakzeptabel, dass die Regionalzüge aus Gorgier genau dann in Auvèrnier ..47 ankommen, wenn der Regionalzug nach Buttes abfährt, umso mehr, als die beiden Züge an gleichen Perron halten! In der Gegenrichtung besteht eine Übergangszeit von fünf Minuten. Erfahrungsgemäss müssen die Züge aus dem Traverstal in Auvèrnier mehrere Minuten auf die Abfahrt warten, mit Ausnahmen einiger weniger kritischer Herbsttage mit Laubfall. Die Züge können also in beiden Richtungen zwei Minuten später fahren.

NE

221 Le Locle–Neuchâtel

Die RX 27xx sollen durchgehend stündlich verkehren, mindestens an Werktagen. (Zwischen 9 und 16 Uhr ist die Nachfrage an Samstagen ebenso gross wie Montag–Freitag.) Die Einsparungen wären minimal, der wegfallende Nutzen aber maximal: Keine Anschlüsse in La Chaux-de-Fonds, schlechte Anschlüsse in Les Hauts-Geneveys, sehr schlechte Anschlüsse in Neuchâtel.

NE

225 La Chaux-de-Fonds–Biel

Die spätabendliche Taktlücke talwärts soll geschlossen werden (Biel an 23.43, letzte Heimkehrmöglichkeit über Biel hinaus).

BE, NE

226 Sonceboz–Moutier

Die Züge 5207 und 5213 sind falsch gekennzeichnet: Sie fahren ab Malleray-Bévilard täglich und nicht erst ab Pontenet. Die Verkehrsperioden [C] bzw. [A] dürfen nur bis und mit Sorvilier gezogen werden, da im Kursbuch grundsätzlich Abfahrtszeiten veröffentlicht werden (und nicht Ankunftszeiten).

Die Regionalzüge 50xx La Chaux-de-Fonds–Biel sind jeweils in der Spalte *nach* dem Regionalzug 52xx Moutier–Sonceboz aufzuführen, von dem sie den Anschluss abnehmen. Die Anschlusszeilen La Chaux-de-Fonds–Sonceboz sind in der Fahrtrichtung Moutier–Biel nicht nötig, entsprechendes gilt für die Gegenrichtung.

BE

230 Biel–Delémont–Basel

Die Regionalzüge 68xx Biel–Lengnau... sollen in diesem Feld nicht aufgeführt werden, schon gar nicht nach dem Zufallsprinzip.

Die RE 29xx Biel–Delémont(–Boncourt) sollen durchgehend stündlich fahren. Die Bahn soll ihren Konkurrenzvorteil zwischen Delémont und Biel nutzen, das Potential ist vorhanden.

Die letzte Abfahrt ab Delémont nach Biel ist 22.42 zu früh. ICN 646 soll bis Biel 0.10 verlängert werden. Solange der Grenchenbergtunnel wegen der Sanierung in der Nacht nicht befahren werden kann, soll wie in der Gegenrichtung ein Bus eingesetzt werden. (Dieser soll sobald als möglich durch einen Zug ersetzt werden.)

BE, JU

Das untere Laufental hat zulange Übergangszeiten auf den ICN (1)6xx für Reisen nach Moutier und weiter. In Delémont soll deshalb der Anschluss zwischen den RE 29xx und den Regionalzügen 173xx durch Kürzung der sinnlos langen Fahrzeit Delémont–Laufen bzw. Haltezeit in Laufen hergestellt werden. Die Mindestübergangszeit soll mit Umsteigen am gleichen Perron auf zwei Minuten gesenkt werden.

Delémont	..42	ev. 1 Min. später ab Basel	
Laufen	..56	Laufen	..03
1 Min. später bis Basel		Delémont	..17

BL, BS, JU

Die in Laufen endenden 173xx sollen Zwingen..33 verlassen und in Laufen ..36 ankommen. Die Abfahrt der ICN (1)6xx in Laufen kann sich bis ..36 verzögern. Nur bei Verspätung der 173xx kann die Kreuzung fallweise nach Zwingen verlegt werden. Mindestens soll die Abfahrt in Zwingen mit ..33 veröffentlicht werden, damit die Kreuzung bei Verspätung des ICN nach Laufen verlegt werden kann.

BL, BS

236 La Chaux-de-Fonds–Glovelier

Die Montag–Freitag dreistündige Nachmittagslücke zwischen Saignelégier und Glovelier soll auf höchstens zwei Stunden verkürzt werden.

JU

237 Le Noirmont–Tavannes

Die spätabendliche Lücke zwischen Tramelan und Tavannes (an 22.40/ab 23.19) soll gefüllt werden.

Die Verdichtungszüge Tavannes–Tramelan sollen mindestens an Werktagen durchgehend stündlich angeboten werden, da dank des Stilllagers in Tavannes kaum zusätzliche Ressourcen benötigt werden.

BE

238 Bonfol–Porrentruy

Es wäre an der Zeit, auch auf dieser Strecke den Studentakt einzuführen. Die diversen Lücken sollen gefüllt werden. Taktabweichungen sind auch für den Schülerverkehr unerwünscht.

JU

240 Boncourt–Delémont

Die Fahrzeit der RE 29xx Delémont–Porrentruy ist exorbitant lang. Sie soll um ein bis zwei Minuten gekürzt werden, indem in Courgenay zuerst der Zug von Delémont einfährt und der Zug von Porrentruy als zweiter. Auch so ist die Fahrzeit Delémont–Courgenay immer noch reichlich bemessen.

JU

250 Lausanne–Fribourg

Die Regionalzüge 129xx Lausanne–Payerne sind im Feld 250 ebenfalls aufzuführen.

Die Regionalzüge 129xx sollen in Lausanne..22 abfahren und..38 ankommen, damit sie weiterhin in Pully Nord und La Conversion halten können. Sonst ist vor allem am Wochenende der Verkehr ab diesen Bahnhöfen Richtung Payerne praktisch nicht mehr möglich.

Die Regionalzüge 122xx sollen ähnlich wie heute auch Lausanne ab 23.30 und 0.20 nach Palézieux und Palézieux ab 0.05 nach Lausanne fahren. Hingegen kann auf 12995 Lausanne ab 0.03 gemäss Feld 251 verzichtet werden.

VD

IC 709 Fribourg–St. Gallen soll für einen frühen Arbeitsbeginn an Werktagen ab Lausanne 5.16 mit Halt in Palézieux und Romont fahren. Umgekehrt soll IC 742 St. Gallen–Fribourg Sonntag–Freitag in der Taktlücke bis Lausanne 23.40 fahren.

Zwischen Palézieux und Romont sollen Montag–Freitag Regionalzüge 43xx auch über Mittag zwischen 11.30 und 13.30 verkehren.

FR, VD

Der erste Regionalzug muss für einen frühen Arbeitsbeginn Montag–Samstag fahren Romont–Fribourg 5.58 (im Durchlauf auf 4507 nach Yverdon und Anschluss an IC 709 nach St. Gallen).

Montag–Freitag sollen wie bisher Zusatzregionalzüge Romont–Fribourg 7.30 und Fribourg 17.30–Romont fahren.

Die Zusatzzüge 4452/4465 sind schlecht verteilt. Sie sollen im genauen Halbstundentakt fahren: Fribourg 15.30–Romont–Fribourg 17.30 im Durchlauf auf 44xx nach Estavayer.

FR

251 Lausanne–Payerne

Am späten Abend sollen die Züge im Takt fahren: Lausanne ab 22.24, 23.24 und Payerne ab 23.39. Die im Entwurf aufgeführte Umverbindung ist Unsinn, sie beginnt nicht mit ICN 1547, sondern mit 12188 Lausanne ab 22.06.

Montag–Freitag sollen weiterhin je zwei RX 27xx am Morgen nach Lausanne (an auch 6.59) und am Abend ab Lausanne (ab auch 18.01) fahren. Beide Züge vermitteln in Payerne Anschluss von/nach Avenches, am Morgen auch von Estavayer-le-Lac.

VD

252

In Yverdon soll wenigstens der Anschluss mit den ICN 5xx/6xx Richtung Genève hergestellt werden:

- Gemäss den aktuell geltenden Fahrzeiten können die Regionalzüge 43xx so fahren: Payerne ..30–Yverdon ..56/..04–Payerne ..30.
- Die ICN 5xx/6xx sollen gemäss Entwurf zwischen Yverdon und Morges mit denselben Fahrzeiten verkehren wie heute die IR 6xx mit konventionellem Rollmaterial. Zwischen Yverdon und Lausanne verkehren die ICN mit zwei Minuten kürzeren Fahrzeiten als früher die konventionellen Züge. Also sollte die ICN auch zwischen Yverdon und Morges zwei Minuten gewinnen können und in Yverdon ab ..58 abfahren (umsteigen am gleichen Perron) und ..01 ankommen, ohne die weiteren Verkehrszeiten zwischen Morges und Genève-Aéroport wesentlich zu beeinflussen. Für den Anschluss Payerne–Estavayer–Morges–Genève ist der verlängerte Aufenthalt der IR 5xx/6xx in Yverdon gerechtfertigt.

FR, VD

Die Zusatzzüge 44xx sollen wie bisher alle in Belfaux CFF halten, Fribourg an..23/ab ..37. Nur diese Züge bieten in Fribourg einen schlanken Anschluss Richtung Lausanne–Genève an.

Die Taktabweichung bei 4560 ist nicht notwendig, er soll Payerne 16.30–Fribourg im Takt fahren.

Ein weiterer Zusatzzug 44xx soll nach Geschäftsschluss Fribourg 18.38–Estavayer-le-Lac fahren.

4593 soll täglich Fribourg 23.03–Yverdon fahren (Veranstaltungsende 22–23 Uhr).

4497 soll täglich Fribourg 23.42–Payerne fahren (Rückkehr aus Bern und Lausanne, Veranstaltungsende nach 23 Uhr).

FR

255 Neuchâtel–Fribourg

Der Abschnitt Ins–Neuchâtel soll als Anschlusszeilen dargestellt werden, damit es auf Anhieb klar ist, dass auf diesem Abschnitt nicht alle Züge dargestellt sind.

Bei den Zügen 5463 und 5402 soll im Feld 255 der Anschlusszug Ins–Neuchâtel aufgeführt werden.

5415 Ins 5.50–Fribourg soll Montag–Freitag ab Neuchâtel 5.35 verkehren, notfalls soll in Ins der Anschluss vom RX 3015 Neuchâtel–Bern sichergestellt werden.

FR, NE

Die beiden letzten Züge 5460 und 5402 Fribourg–Ins und deren Gegenzüge sollen täglich verkehren: Sonntag–Donnerstag ist die letzte Abfahrt 22.33 zu früh (heute 23.48!), und eine Taktlücke um 22.33 soll nicht entstehen (Veranstaltungen, die zwischen 21.30 und 22.30 enden). Am Wochenende soll ein Spätzug Fribourg 0.36 bis Murten verkehren.

FR

256

Die Züge sollen täglich und von 6 bis mindestens 22 Uhr durchgehend stündlich fahren. Die werktägliche Lücke an Werktag-Nachmittagen ist neu. Im Minimum soll angepasst werden: Für eine durchgehende Verbindung Palézieux–Montbovon soll 552 auch am Samstag bis Montbovon fahren (notfalls kann 554 Bulle–Montbovon am Samstag ausfallen und muss das lange Stilllager in Montbovon in Kauf genommen werden).

FR

260 Biel–Bern–Belp–Thun

Biel–Bern

Der Zusatzzug Montag–Freitag 15020 Büren–Bern am Morgen verkehrt nicht mehr. Es ist mindestens sicherzustellen, dass die Taktzüge genügend Sitzplätze anbieten.

Ein Spätregionalzug soll Biel 0.24–Bern verkehren, mit Anschluss am gleichen Perron vom ICN 1546 St. Gallen–Biel 0.22.

Der Zug nach Mitternacht Bern–Biel (15397/1899) soll während der ganzen Woche in der gleichen Lage als Regionalzug fahren. Im Wankdorf soll der Anschluss vom 15198 aus Thun und wenn möglich vom IC 948 (Sonntag–Donnerstag) Romanshorn–Bern abgenommen werden.

Bern–Thun

Angesichts der schlechten Anschlüsse der S3 in Bern mit dem Fernverkehr soll die S33 bis mindestens 21 Uhr und mindestens auch am Samstag verkehren, damit wenigstens Belp und das Gürbetal gute Anschlüsse in Bern haben. Am Samstag sind die Frequenzen zwischen 9 und 16 Uhr mindestens so hoch wie Montag–Freitag. Die neue Infrastruktur will genutzt werden!

Erstaunlich ist die trotz ausgebauter Infrastruktur längere Fahrzeit der S33 von 14 bzw. 15 Minuten für die 12,6 km zwischen Bern und Belp. Wir schlagen vor, dass die S33 (wie ursprünglich vorgesehen) in Ausserholligen hält. Damit kann u.a. der Anschluss mit der S1 Richtung Fribourg/Laupen angeboten werden.

Die unsinnig grossen Reserven im Raum Thun–Seftigen im Fahrplan Montag–Freitag und die fehlenden Anschlüsse Richtung Interlaken–Oberland Ost sind unakzeptabel. Der Fahrplan ist nicht auf Krisenlagen auszurichten, sondern so auszurichten, dass häufig auftretende Abweichungen abgearbeitet werden können. Die Anschlüsse in Thun nach und von Interlaken sind durchgehend vorzusehen (und können nötigenfalls gebrochen werden). Eine höhere Anschlussbruchrate soll gegenüber einem garantierten Nicht-Anschluss bevorzugt werden:

Die S33 sollen sich in Toffen und Uetendorf kreuzen, wie es bis vor kurzem jahrelang praktiziert wurde, als Bern–Belp noch nicht ausgebaut war und die Züge auf diesem Abschnitt verspätet wurden. So kommen sie in Thun ..24 und ..54 an und fahren ..36 und ..06 ab und bieten Anschluss Richtung Interlaken.

Die Zusatzzüge Montag–Freitag 15021 Thun–Bern am Morgen und 16366 in der Gegenrichtung am Abend verkehren nicht mehr. Es ist mindestens sicherzustellen, dass die Taktzüge genügend Sitzplätze anbieten.

Am späten Abend sollen die Züge zwischen Belp und Thun gleich fahren wie Samstag–Sonntag tagsüber (oder umgekehrt). Der kleine Taktbruch ist willkürlich und verwirrend. Die Abfahrtszeiten müssen ganztägig gleich bleiben, entweder erleichtern sie ganztägig die Kreuzungsverlegungen oder sie sind den ganzen Tag kundenorientiert. Besonders unsinnig sind die „Übergangs“-Züge 15380 und 15385, die in einem eigenen Trasse fahren.

BE

261 Biel–Ins

Montag–Freitag soll 8009 ab Brüttelen 5.40 fahren, damit eine echte Frühverbindung nach Biel besteht (Zuführung ev. am Schluss des 8010).

Die Zahl der Taktverdichtungen zwischen Täuffelen und Ins soll mindestens dem heutigen Stand entsprechen: Zwei Zugpaare Montag–Samstag über Mittag (8062/8065 bis Ins, 7070/7073 auch am Samstag) und am Abend eine Stunde früher beginnen (8094/8097 bis Ins, auch am Samstag).

8134, 8142 und 8150 sollen Biel 20.48, 21.48 und 22.48 verlassen, damit sie den Anschluss von den ICN aus Genève, Lausanne und Konstanz abnehmen. Die Wendezeiten in Täuffelen und Biel können problemlos auf drei Minuten gesenkt werden.

Falls die spätabendlichen 81xx entgegen dem vorangehenden Antrag *nicht* spätergelegt werden können, sollen die abendlichen Ohne-Halt-Züge 8129, 8137, 8145 Täuffelen–Biel wenigstens in Mörigen, Ipsach und Nidau auf Verlangen halten.

In Ins soll der Anschluss Richtung Fribourg hergestellt werden.

BE

262 Payerne–Kerzers

Die bis/ab Payerne geführten Züge 150xx fahren zwischen Bern und Murten in der Taktlage. Sie sollen deshalb in Galmiz halten. Von der Fahrzeit her ist dies problemlos möglich. Sie können in Murten und Löwenberg Richtung Bern im Takt abfahren, ebenso in der Gegenrichtung in Löwenberg.

Die spätabendlichen Taktlücken sollen gefüllt werden: Murten 21.04–Payerne 21.24/21.34–Murten 21.56.

4902 soll in Fauog halten.

Die Darstellung der Verkehrsperioden der Spätzüge ist in diesem Feld besonders chaotisch und wahrscheinlich/hoffentlich sogar falsch. Die zusammengehörnden Züge auf den Abschnitten Murten–Kerzers und Kerzers–Bern sind an den gleichen Tagen zu führen und entsprechend mit den gleichen Verkehrsperioden-Hinweisen zu versehen.

FR

262/270

Die Mindestübergangszeit in Kerzers ist von vier auf drei Minuten zu senken. Obwohl die Verbindungen Galmiz–Neuchâtel und Murten–Müntschemier nicht sehr nachfragestark sind, grenzt es an Willkür, den Anschluss in Kerzers von den Regionalzügen 49xx Payerne–Büren (Kerzers an ..26) auf die Regionalzüge 155xx Bern–Neuchâtel (Kerzers ab ..29) nicht herzustellen (in der Gegenrichtung klappt es).

FR

Die S5 soll in der Relation Bern–Murten bis zum Betriebsschluss im Takt fahren (Bern ab 21.06–0.06, Bern an 21.54–23.54), so dass zwischen Bern und Kerzers der Halbstundenrhythmus besteht und die Verbindungen über Murten hinaus Richtung Avenches wenigstens mit nur 20 (statt 50) Minuten Übergangszeit besteht. Falls dies nicht realisiert wird, ist wenigstens die Anderthalb-Stunden-Lücken Murten–Kerzers zwischen 20.30 und 22.00 zu schliessen: Murten 20.47–Kerzers 20.56/21.04–Murten 21.13.

BE, FR

263 Kerzers–Lyss–Büren a.d.A.

Montag–Freitag soll ein Frühzug Büren–Lyss 5.55 angeboten werden.

BE

Die heute nicht bestehenden spät-aberndlichen Taktlücken sollen nicht wieder eingeführt werden. Diese Züge sollen verkehren:

- Lyss 20.34–Büren
- Büren 21.15–Kerzers
- Kerzers 22.06–Büren
- Büren 23.15–Kerzers

BE, FR

270 Neuchâtel–Bern

15599 und 15503 halten gemäss Feld 330 in Rosshäusern, Riedbach und Stöckacker, was auch im Feld 270 klar zu vermerken ist.

Die RX 3027 Neuchâtel ab 7.42 und 3064, 3070 Bern ab 16.37, 17.37 sollen im Takt mit Halt in Bern Bümpliz Süd fahren. Insbesondere die Abweichung beim 3070 ist nicht akzeptabel, da kein Zusatz-RX verkehrt.

Statt 15515 Samstag–Sonntag Bern an 6.22 soll der Taktzug 15513 Bern an 5.54 täglich verkehren, damit Anschluss Richtung Brig besteht.

15584, 15588, 15592 sollen zwischen Bern und Gümmenen im Takt der RX 30xx fahren, mindestens aber wenigstens unter sich zu einheitlichen Zeiten.

BE

15587 soll Neuchâtel 20.42 im Takt verlassen. Willkürliche Abfahrten vor Takt sind zu unterlassen.

BE, NE

270 Neuchâtel–Bern/330 Rosshäusern–Solothurn

Da in Rosshäusern und Riedbach keine Züge mehr Richtung Gümmenen halten, ist in Bern Bümpliz Nord der Anschluss am gleichen Perron zu gewährleisten und zu kommunizieren: von den 154xx an ..41 auf die RX 30xx ab ..43 sowie von den RX 30xx an ..17 auf die die 154xx ab ..19.

BE

280 Fribourg–/Laupen–Bern–Münsingen–Thun

Der erste Buskurs 13002 ab Laupen soll nicht parallel zum ersten Zug 15115 fahren, sondern eine halbe Stunde früher Laupen–Thörishaus Dorf 5.25 mit Anschluss an 15111 Fribourg–Thun.

Im Anschluss an 15196 Bern 23.48–Fribourg soll Montag–Donnerstag ein Flügelzug nach Laupen oder ein Bus Thörishaus 0.04–Laupen fahren, da der letzte Zug nach Laupen Bern um 23.16 zu früh für viele Veranstaltung verlässt.

BE

285 Schwarzenburg–Bern(–Langnau)

Am Samstagmorgen und -abend wird das Angebot zwischen Schwarzenburg und Bern erheblich reduziert, obwohl gleichzeitig die Anschlüsse an den Fernverkehr massiv verschlechtert werden. Mindestens diese Züge sollen weiterhin auch am Samstag verkehren:

- 15225 Bern an 7.36 am Samstag (Hinfahrt zur Ladenöffnung, Abfederung der schlechten Fernverkehrsanschlüsse)
- 15271, 15277, 15281 Bern an 17.36–19.36 (Rückfahrt von Ausflügen, Hinfahrt zu Veranstaltungen, Abfederung der schlechten Fernverkehrsanschlüsse)

Bern–Langnau siehe 460!

BE

291 Bern–Zollikofen & 296 Bern–Gümligen & Bern West

Die beiden Felder sollen

- mit der Haltestelle Wankdorf ergänzt werden;
- vereinigt werden, da sie mit Bern–Bern Wankdorf nun einen gemeinsamen Abschnitt besitzen;
- gegen Westen bis Ausserholligen/Bümpliz Süd/Bümpliz Nord verlängert werden.

So werden die Durchmesserverbindungen im Kernbereich gut sichtbar, analog dem Feld 800 in Zürich.

BE

295 Bern–Gümligen–Worb

Der Fahrplan soll im Halbstundenangebot nach 20.30 um fünf Minuten späteregelegt werden, damit in Gümligen Anschluss von der S1 aus Thun besteht (an ..05, ..35). Diese Fahrrichtung ist wichtiger als die Gegenrichtung, wo er so wenigstens eindeutig nicht klappt (im Entwurf halten die Züge gleichzeitig, aber ohne Anschluss). In Worb soll der Anschluss ins Worblental (Linie W) sichergestellt bleiben.

BE

300 Bern–Brig

Goppenstein–Brig

Die Regionalzüge 57xx zwischen Brig und Goppenstein sollen 1 Minute vorverlegt werden, damit sie in Brig ..00 anstatt ..01 ankommen und so Anschluss nach Zermatt (ab ..07) gewährleisten. Die Wendezeit in Goppenstein sinkt zwar auf drei Minuten, dafür steigt sie in Brig auf fünf Minuten.

Die morgendliche Lücke Goppenstein 8.35–Brig und Brig 9.05–Goppenstein soll für den Nutz- und den touristischen Verkehr geschlossen werden. CIS 45 sollte den talwärts fahrenden Zug fliegend überholen können (er muss ja nicht mehr wie bisher den IC so überholen, was das zweite Gleis erheblich länger blockierte). Am Abend soll der Regionalverkehr um mindestens eine Stunde verlängert werden (Geschäftsschluss um 18.30, letzter touristischer Verkehr, Abendveranstaltungen). Anschliessend sollen bis zum Betriebsschluss ähnlich wie heute wenigstens zwei IC je Richtung in Ausserberg und Eggerberg halten.

VS

300.10

Teilweise 87 bzw. 93 Minuten zwischen 2 Kursen von/nach Aeschiried Forderung: mindestens alle 60 Minuten ein Kurs Aeschi-Aeschiried, z.B. ein Rhythmus 60-27-60-33-60-27-60-33 würde auch den Vorteil haben, dass es mind. alle 2 Std. eine Verbindung Kratiigen-Aeschiried bzw. Hondrich-Aeschiried gäbe.

BE

300.70

Was spricht da gegen Führung von Kurs 181 bis Interlaken Ost bzw. Kurs 188 ab Interlaken Ost?

BE

300.86

Die Haltestellen Iseltwald Sengg und alle andern entlang der Uferstrasse Bönigen-Iseltwald sollen nur noch am frühen Morgen und späten Nachmittag bedient werden! Vorschlag: Rundbetrieb jede zweite Stunde Bönigen-Autobahn A8-Iseltwald-Sengg-Bönigen, andere Stunden in umgekehrter Richtung, also Kurse 316, 324, 332, 340 sowie 315, 323, 331 via Sengg Damit ergibt sich (mit 10 Min längerer Fahrzeit via Iseltwald Dorf) sogar ein Stundentakt von/nach Sengg.

BE

301.10

Wir gehen davon aus, dass der Fahrplan an die neue Lage der Regionalzüge Spiez–Reichenbach angepasst wird. Abfahrt/Ankunft in Reichenbach stündlich ..00. Künftig ist in Fällen, in denen der Fahrplanentwurf zum offiziellen Publikationstermin noch nicht bereit ist, das Feld leer zu lassen und nicht der alte Fahrplan zu veröffentlichen!

BE

310

Hinkende Fahrpläne sind grundsätzlich zu vermeiden und Zweistundentakte sollen entweder 00-symmetrisch oder 30-symmetrisch sein und sich nicht gegenseitig überlagern. Zwischen Speiz und Interlaken sind die beiden Regionalzugtakte 00-symmetrisch, der Zweistundentakt RX Spiez–Zweisimmen aber 30-symmetrisch.

Das Angebot Bern–Interlaken wird zwar quantitativ massiv ausgebaut, gleichzeitig aber qualitativ aber abgebaut. Die Fahrzeit beträgt neu 57 bis 60 Minuten, aktuell 55 Minuten, bis in die neunziger Jahre gar nur 53 Minuten (lange Zeit mit v_{\max} 125 km/h, heute Gümligen–Uttigen 160 km/h). Bur schon mit dem Tausch der Fahrordnungen Bern–Spiez zwischen den IC Bern–Brig und Bern–Interlaken hätten die Haltzeiten in Spiez und Fahrzeiten zwischen Spiez und Interlaken verkürzt werden können, ohne die Fahrzeitreserven zwischen Bern und Spiez anzutasten. Mit etwas Willen hätte auch der Infrastrukturausbau Ostermündigen–Gümligen bis Mitte Dezember beendet und die Langsamfahrstelle aufgehoben werden können.

Die Haltestelle in Faulensee soll weiterhin (auf Verlangen) bedient werden:

- Verkehr ab Faulensee Richtung Osten (Interlaken) und umgekehrt
- generelle Erschliessung des oberen Dorfteiles

Gemäss BLS sind die Halte bei den Regionalzügen und den RX betrieblich problemlos möglich.

Die Fahr- und Haltezeiten der ab 20 Uhr ausser Takt verkehrenden Schnellzüge ist sinnlos lang. 938, 279, 991, 944 sollen Spiez ..43–Interlaken West ..58/59–Interlaken Ost ..03 fahren, analog auch die Spätzüge 3397/3399, 3351. Notfalls ist die gesamte Reserve zwischen Interlaken West und Interlaken Ost zu planen, damit die Züge nicht nutzlos in Interlaken West die Abfahrtszeit abwarten müssen.

IR 3397 Bern–Interlaken soll in Thun den Anschluss vom 15394 von Biel–Belp–Thun 0.36 abnehmen.

BE

311/312 Interlaken–Grindelwald/–Lauterbrunnen

Die Regionalzüge müssen ganzjährig und bis mindestens 20 Uhr durchgehend halbstündlich verkehren, sonst muss in einer Fahrrichtung (gemäss Entwurf Richtung Bern) alle zwei Stunden auch in Spiez umgestiegen werden und haben die internationalen Züge keinen direkten Anschluss, was einem erheblichen Rückschritt entsprechen würde. In den Zwischensaisons können die Züge ab Interlaken Ost abwechselnd direkt nach Lauterbrunnen und Grindelwald geführt werden, während nach der anderen Destination in Zweilütschinen umgestiegen werden muss. Besonders unsinnig ist, dass der Anschluss vom Brünig-Schnellzug in die Lütschinentäler nur in den Saisons klappt, während in der anderen Richtung der Brünigschnellzug ganzjährig dem BOB-Zug „vor der Nase“ abfährt.

BE

320 Zweisimmen–Spiez

Die massive Fahrzeitverlängerung bei den Regionalzügen Spiez–Zweisimmen bzw. der lange Halt in Oberwil sind unakzeptabel. Es entsteht langsam der Eindruck, dass die Zielerreichung bei der Pünktlichkeit zum Selbstzweck wird. Je mehr die Fahr- und Haltezeiten ausgedehnt werden, desto einfacher ist es natürlich, das Pünktlichkeitsziel zu erreichen.

Der heutige Fahrplan ist stabil. Mit einem reichlichen Zuschlag von zwei Minuten für die zusätzliche Kreuzung der Regionalzüge (unter sich) kann auch künftig mit denselben Fahrzeiten gerechnet werden kann (49 statt 47 Minuten zwischen Spiez und Zweisimmen). Dies umso mehr, als bereits im Fernverkehr des Korridors Bern–Spiez–Interlaken im Vergleich zu heute mehr Reserve eingeplant wird.

Die (im Vergleich zum Konzept) kürzere Fahrzeit ist dazu zu nutzen, in Spiez die Anschlüsse zwischen den Regionalzügen Spiez–Zweisimmen und den IC von/nach Brig bzw. Interlaken sicherzustellen. Diese Anschlüsse sind unter anderem für den Verkehr zwischen einzelnen Tourismusregionen wichtig, so dass die Feriengäste mindestens während des Aufenthaltes den öffentlichen Verkehr nutzen können.

Obwohl ein Halt in Erlenbach wünschbar ist, soll auf diesen Halt verzichtet werden, damit sich die RX in Därstetten kreuzen und damit stündlich verkehren können. In Spiez können dazu die Abfahrt auf ..44 und die Ankunft auf ..16 verschoben werden, ohne die Übergangszeiten Richtung Bern zu stark zu verkürzen. Der Gesamtfahrplan würde durch die den RX zur Verfügung stehende längere Fahrzeit Därstetten–Oberwil eher stabiler. Zusätzliches Rollmaterial ist nicht nötig, da ein anderthalbstündiges Stilllager ausgenutzt werden kann. In Zweisimmen kann der Anschluss nach/von Montreux nicht stündlich gewährleistet werden, hingegen können die Zusatzzüge Zweisimmen–Rougemont besser ausgelastet werden.

0	Spiez	..22	..44	0	Zweisimmen	..39	..49
5	Wimmis	..30	..(49)	9	Boltigen	..(48)	..59
11	Erlenbach	..39	..(55)	14	Oberwil	..(53)	..06
16	Därstetten	..45	..(00)	19	Därstetten	..(59/00)	..12
21	Oberwil	..53	..(06)	24	Erlenbach	..(05)	..18
26	Boltigen	..00	..(11)	30	Wimmis	..(11)	..29
35	Zweisimmen	..11	..21	35	Spiez	..16	..38

Wie bisher soll Montag–Freitag ein Frühregionalzug Wimmis–Spiez 5.42 verkehren.

Gegenüber dem Entwurf soll mindestens verbessert werden:

- RX 3119/3130 sollen täglich statt nur am Wochenende verkehren. Dies dürfte mindestens in den Saison nur schon aus Kapazitätsgründen notwendig sein. Es ist nicht zuletzt wegen der teilweisen kurzen Perronkanten der Haltestellen nicht sinnvoll, die Regionalzüge mit langen Kompositionen zu führen.
- Montag–Freitag soll ein weiterer Zusatz-RX Spiez (16.45)–Zweisimmen angeboten werden.
- Die lange mehr als anderthalbstündige Lücke am Abend zwischen 5839 Spiez ab 19.16 und 5843 Spiez ab 20.51 ist unakzeptabel und zu füllen.
- 5847 Spiez 23.23–Zweisimmen soll den Anschluss vom IR 3196 Brig–Spiez 23-21–Bern. 5847 soll zwei Minuten später fahren. Damit kann der Gegenzug 5846 genau in der Lage der vorangehenden 5838 und 5840 verkehren.

BE

330 Rosshäusern–Bern–Burgdorf–Solothurn

Die Züge zwischen Bümpliz Nord und Bern sind schlecht verteilt: 5-25-Minuten-Rhythmus.

In Stöckacker halten nur noch zwei Züge pro Stunde (und Richtung).

Der tägliche und durchgehende Halbstundentakt nach Rosshäusern ist absolut und im Vergleich zu anderen Bahnhöfen ein Überangebot.

BE

331 Moutier–Solothurn

Die Regionalzüge Olten–Solothurn sollen stündlich bis Langendorf verlängert werden.

SO

340 Burgdorf–Thun

6087 Thun 20.02–Konolfingen soll beim pünktlichen Verkehren der CIS 46 Milano–Thun 20.00–Basel diesen abwarten.

BE

460/340

Eine mehr als anderthalbstündige Lücke auf den Strecken Bern–Langnau und Hasle–Thun am späten Abend ist unzumutbar. Auch am späten Abend ist der Stundentakt bis zum Betriebsschluss durchzuziehen, einzig der letzte Zug kann aufgrund der Fernverkehrsanschlüsse leicht später fahren. D.h. die Züge sollen gemäss dem Fahrplan für Freitag/Samstag–Samstag/Sonntag fahren.

BE

350 Wolhusen–Langenthal

Zwischen Langenthal und Huttwil soll der Halbstundentakt an Werktagen durchgehend bis mindestens 21 Uhr gelten. Im Minimum soll er weiterhin auch am Samstagmorgen und -mittag auf eine halbe Stunde verdichtet werden. Auf den Angebotsabbau soll verzichtet werden.

Im Minimum soll der Takt für die Mittagsheimkehrer bereits um 12 Uhr verdichtet werden: Langenthal ab 11.50/an 12.08. (Die Mehrkosten werden aufgefangen durch den weniger schmerzhaften Verzicht um 20 Uhr.)

BE

Die Regionalzüge Langenthal–Wolhusen sollen täglich stündlich direkt nach Luzern fahren (siehe 460).

Die Züge Wolhusen ab ..17 und an ..40 sollen bis/ab Willisau täglich und ganztags fahren. Willisau hat das Potenzial für zwei Züge pro Stunde in Richtung Luzern. (Falls entgegen dem Antrag unter 460 die Regionalzüge von Langenthal–Huttwil nicht nach Luzern verlängert werden, kann der Halbstunden-Rhythmus zwischen Wolhusen und Willisau unter Ausnützung des sonst bestehenden Stilllagers mit minimalen Mehrkosten eingerichtet werden.)

Zusammen mit dem Vorentwurf der Strecke Luzern–Olten ergibt sich ein gutes Angebot für die Busstrecken Willisau–Sursee (510.78)/–Nebikon (350.65).

Nebikon	..02	Willisau	..35
Sursee	..05	Ettiswil	..41
Ettiswil	..17	Sursee	..53
Willisau	..23	Nebikon	..55

LU

410 Biel–Olten

Die virtuelle Überholung der Regionalzüge durch die ICN via Neubaustrecke wird vorzugsweise einheitlich in beiden Richtungen in Oensingen dargestellt.

SO

Die Halbstunden-Regionalzüge Biel–Solothurn sollen mindestens an Werktagen bis 20 Uhr stündlich fahren.

Der erste Regionalzug 6806 Solothurn–Biel soll den Anschluss an 5052 Biel 5.46–La Chaux-de-Fonds und 7014 Biel 5.48–Ins herstellen.

Für gute Anschlüsse an ICN 1506 nach Lausanne, ICN 606 nach Genève-Aéroport, den RX 2854 nach La Chaux-de-Fonds und IR 1818 nach Bern(–Oberland/–Wallis) soll täglich entweder ein Regionalzug oder ein ICN Solothurn–Biel 6.07 verkehren. Notfalls kann 6810 Solothurn–Biel am Wochenende entfallen. Entsprechend in der Gegenrichtung ein Anschluss-Regionalzug Biel 23.47–Solothurn.

6897 soll acht Minuten später Solothurn 23.58–Olten fahren: Anschluss in Solothurn von RBS 233 aus Bern, kürzere Übergangszeit in Niederbipp (ASm-292 nach Langenthal) und Olten (diverse Spätzüge).

Die Rückfahrten der ersten beiden abendlichen Zusatzeilzüge 3530 und 3534 Solothurn–Grenchen sollen als kommerzielle Fahrten Solothurn an 17.58 und 18.58 ausgeführt werden.

SO

411 Balsthal–Oensingen

Der Halbstundentakt auf der Schiene soll bis 22.30 gelten (letzter ICN 21xx in Oensingen). Anschliessend sind mindestens die ICN 1547 (Oensingen 23.17) und 1546 Oensingen 23.51) mit einem Buskurspaar zu erschliessen.

Die Anschlüsse nach Biel bzw. Olten–Zürich sollen aufgeführt werden.

SO

450 Bern–Olten

Die IR 32xx Bern–Olten und die IR 20xx Bern–Zürich sollen zur besseren Merkbarkeit im genauen Halbstundentakt fahren. Die IR 20xx sollen also ebenfalls in Wynigen halten. (Beide Züge haben angesichts des modernen Rollmaterials grosszügige Fahrzeiten - auch für die Fahrt der IR 32xx über Aarburg nach Olten).

Insbesondere sollen zusätzlich in Wynigen halten:

- Montag–Freitag am Morgen IR 2009 (etwa 5.58) und IR 2006 (etwa 6.00) für einen frühen Arbeitsbeginn
- täglich am späten Abend IR 2046 (etwa 0.00) und IC 849 (etwa 0.24) für eine Rückkehr von kulturellen Veranstaltungen

Die entsprechenden Buskurse Herzogenbuchsee–Wynigen sollen angepasst werden

Die Darstellung der 154xx in der Fahrtrichtung Burgdorf–Bern ist unsinnig, der ganze Zuglauf ist nach der IC-Gruppe (Bern an zur halben Stunde) aufzuführen.

IC 948 (Sonntag–Donnerstag) Romanshorn–Bern soll in Wankdorf 0.08 halten und dort Anschluss Richtung Biel, Langnau und Thun machen (siehe auch diese Linien) sowie das Quartier Breitenrain erschliessen.

BE

450.45

Falls IC 849 nicht in Wynigen halten kann (siehe 450), soll 5783 in Burgdorf IC 849 abwarten und drei Minuten später 0.21 fahren.

BE

460 Bern–Luzern

Die Umsteigeverbindungen sind in Bern fett (IC) und in Luzern mager (RX) zu drucken. Die Zeiten in Olten sollen aufgeführt werden.

Die RX am Abend sind zwischen Wolhusen und Bern als ein täglich verkehrender Zug darzustellen, nur zwischen Luzern und Wolhusen sollen zwei Spalten genutzt werden. In der Erläuterung der Verkehrsperioden ist immer [A] und [C] zu verwenden, auf [1]–[5] und [6]–[7] ist zu verzichten.

In Wiggen sind die Ankunftszeiten in einer separaten Zeile darzustellen (die Regionalzüge halten etwa sieben Minuten!).

Die RX 33xx sollen in Trubschachen und Malters halten. Die Potentiale sind gegeben.

- Der Halt in Trubschachen kann problemlos eingebaut werden: Die Fahrzeit Schüpfheim–Langnau beträgt heute 18–19 Minuten, künftig 21–23 Minuten, in denen neben dem Halt in Escholzmatt auch derjenige in Trubschachen drinliegt.
- In Malters müssen die RX während der Sperrung der Zimmereggtunnels sowieso halten. Die Fahrzeit Wolhusen–Luzern ist schon reichlich bemessen und in Wolhusen ist kein zweiminütiger Halt notwendig, die RX können Richtung Luzern ..45 abfahren und ..13 ankommen.

Der Regionalverkehr ab Luzern wird erheblich verschlechtert:

- massiv verschlechterte Fernverkehrs-Anschlüsse in Luzern (mehr als eine Viertelstunde zusätzlich Richtung Zürich, eine Stunde statt 20–30 Minuten Richtung Olten–Basel)
- keine Direktverbindungen Luzern–Willisau–Langenthal
- langer Aufenthalt und schlechte Anschlüsse in Wiggen bzw. Escholzmatt und Umwegsfahrten via Escholzmatt
- völlig irrationaler Endpunkt Trubschachen, am Sonntag ohne Anschluss Richtung Westen

Wir schlagen vor:

- Die Entlebucher Regionalzüge sollen in den bestehenden Trassen fahren (Luzern an etwa ..24/ab etwa ..36).
- Die Hinterländer Regionalzüge (von Langenthal Wolhusen an ..12/ab ..46) werden täglich und stündlich ohne Zwischenhalt bis Luzern (an/ab etwa ..30 mit Anschluss in/aus Richtung Zug–Zürich) verlängert. Ein Halt zwischen Wolhusen und Luzern ist höchstens in Malters denkbar, dieser Halt wird aber vorzugsweise bei den RX Bern–Luzern eingefügt.
- Auf die Zusatzzüge 220xx Luzern–Schachen LU kann verzichtet werden.

Luzern	..28	..35	..57	
Littau41		
Malters	..36	..46	..06	
Schachen49/51		
Wolhusen	..44/..47	..58/59	..14	
Entlebuch	nach	..07	..22	
Schüpfheim	Huttwil	..15	..28/29	
Escholzmatt	_____	..23	..37	
Wiggen		..27/..29		
Trubschachen	..32	..35	..46	
Langnau	..38	..41	..52	
Langnau		..06	..18	..22
Trubschachen		..12	..24	..28
Wiggen			..29/..31	_____
Escholzmatt		..21/22	..35/..36	
Schüpfheim		..30	..43	von
Entlebuch		..37	..51	Huttwil
Wolhusen		..45/46	..59/..00	..12/..14
Schachen			..07/..09	
Malters		..54	..12	..22
Littau			..17	
Luzern		..03	..23	..30

Für einen rationellen Rollmaterialeinsatz müssten die Kompositionen in Luzern vom Entlebucher auf den Hinterländer Regionalzug und umgekehrt kurzwenden. Der gemischte Einsatz von SBB- und RM-Pendelzügen darf kein Hinderungsgrund für diese Konzept sein.

Die Entlebucher Regionalzüge könnten auch mit den Seetal-Zügen verknüpft werden. Der Einsatz der RABe 520 GTW im Entlebuch wäre wesensgerechter als im Freiamt: Die notwendige Gefässgrösse sinkt wegen der stündlichen RX Luzern–Bern mit zusätzlichen Halten und der stündlich verlängerten Hinterländer Regionalzüge. Die beschränkte Höchstgeschwindigkeit stört im Entlebuch weniger.

Damit die S2 von Bern weiterhin stündlich bis Trubschachen (an ..28, ab ..32) fahren kann, können die Entlebucher Regionalzüge auf den Abschnitt Luzern–Wiggen beschränkt werden und in Wiggen kurz wenden. Als Ersatz müsste die Schangnau-Buslinie ab Wiggen nach Trubschachen–Langnau verlängert werden (Fahrzeit etwa 20 Minuten). Sie würde auch den Anschluss von Bärau auf die RX in Langnau vermitteln.

LU

470 Luzern–Interlaken

Luzern–Giswil

Die Schnellzüge sollen angesichts des weit höheren Potentials weiterhin in Sachseln statt Alpnach Dorf halten. Bei einem durchgehenden Halbstundentakt im Regionalverkehr Luzern–Giswil können die Schnellzughalte zwischen Luzern und Giswil sogar auf Hergiswil und Sarnen beschränkt werden.

Der Halbstundentakt im Regionalverkehr Luzern–Giswil soll mindestens an Werktagen durchgehend gelten.

Wenn der Regionalverkehr Luzern–Giswil nicht durchgehend täglich im Halbstundentakt angeboten werden kann, soll der durchgehende Stundentakt um eine halbe Stunde verschoben werden: Luzern an ..22/ab ..37. So entsteht eher ein Halbstundenrhythmus mit dem Fernverkehr und werden in Luzern andere Fernverkehrs-Anschlüsse abgenommen, insbesondere Basel, bis auf weiteres Bern und der zweite Zürcher IR. Ausserdem fährt die Regionalzug in Giswil als Sammler/Verteiler zum Brünigschnellzug. Nachteilig wäre, dass die Haltepunkte zwischen Luzern und Hergiswil am Sonntag meist durch zwei Züge unmittelbar bedient würden. Das könnte gemildert werden, dass der Luzern ab ..07/an ..52 wenigstens bis Hergiswil der Halbstundentakt auch an Sonntagen angeboten würde.

LU, NW, OW

Meiringen–Interlaken

7419 Interlaken 6.25–Meiringen soll den Anschluss von 5702 Spiez–Interlaken Ost 6.24 abnehmen. 7419 soll drei Minuten später fahren, die Kreuzung in Brienz mit dem Gegenzug 7422 klappt auch so.

Die vormittägliche Taktlücke im Regionalverkehr Meiringen–Interlaken soll mindestens an Werktagen geschlossen werden. Taktlücken sind Gift im öffentlichen Verkehr.

Wenn man den Fahrplan auf den Anschlussstrecken als gegeben annimmt und v max 100 km/h für die Schnell- und Regionalzüge möglich ist, sollen die Züge auf der Südseite in einem symmetrischen, merkbaren Fahrplan verkehren. Der Halt in Brienzwiler kann auf den Schnellzug „übertragen“ werden:

Meiringen	..12		Interlaken	..44	..08
Meiringen	..23	..37	Ringgenberg	..49	
Brienzwiler	..30		Oberried	..59	
Brienz	..36	..49	Brienz	..12	..25
Oberried		..00	Brienzwiler		..31
Ringgenberg		..10	Meiringen	..23	..37
Interlaken	..52	..15	Meiringen		..46

In Interlaken Ost ist immer in beiden Richtungen ein Anschluss von/in Richtung Bern am gleichen Perron möglich. Der längere Halt der Schnellzüge in Meiringen ermöglicht den Lokdurchlauf.

Nachteilig ist der wegfallende Anschluss Brünigschnellzug -> BOB (aber nur saisonal, umgekehrt ist er auch im Entwurf nicht vorgesehen).

BE

Ideale BOB-Anschlüsse würde dieser Fahrplan bieten:

Meiringen	..12		Interlaken	..53	..14
Meiringen	..18	..28	Ringgenberg	..57	
Brienzwiler		..35	Oberried	..05	
Brienz	..30	..41	Brienz	..16	..31
Oberried		..51	Brienzwiler	..23	
Ringgenberg		..58	Meiringen	..29	..41
Interlaken	..46	..03	Meiringen		..46

Da aber so drei Kompositionen im Regionalverkehr eingesetzt werden müssten, ist er nicht sehr wirtschaftlich..

480 Luzern–Engelberg

Das lange Stilllager der Zusatzzüge 217xx in Stans von ..33 bis ..27 soll ausgenutzt werden:

- entweder Zusatzzüge Stand–Hergiswil ..51/.07 durchgehend führen
- oder 217xx bis Dallenwil, Wolfenschiessen oder Engelberg (mit Kurzwende) führen

Wir erachten das Potential für einen Halbstundentakt bis Engelberg als gegeben.

NW, OW

500-510

Die Reduktion des Fernverkehrs von anderthalb Zügen auf einen Zug pro Stunde zwischen Basel und Luzern sowie die Halte von IC in Zofingen und Sursee (!) vermindern die Attraktivität dieser Relation erheblich. Dieser Abbau im Fernverkehr Basel–Luzern ist erstaunlich.

AG, BL, BS, LU

500

17303 Basel–Olten soll zwei Minuten früher fahren, damit er in Olten Anschluss an den IR 2001 Bern–Zürich Flughafen(–Winterthur) hat (Olten ab 5.39).

Um den Anschluss von 749 Genève-Aéroport–Zürich (Olten an 0.12) abzunehmen, soll eine S3 täglich Olten ab 0.16 nach Basel fahren.

Die S3 fährt bereits heute und künftig teilweise von Basel via Wolf nach Muttenz. Die S3 soll die heute nur bedarfsweise genutzte Haltestelle St. Jakob mindestens stündlich, besser halbstündlich bedienen. Sie hat ein hohes Potential - nicht nur wegen des Stadions, sie erschliesst auch ein Einkaufszentrum, eine Alterssiedlung und ein ganzes Quartier. Die einzige Perronkante ist auf dieser nicht allzu dicht befahrenen Doppelspur kein Hindernis.

BL, BS

Die S3 kann nun aufgrund des geänderten Fernverkehrsfahrplans halbstündlich in Lausen und Tecknau halten.

BL

502

Der Halbstundentakt soll für den Ausflugsverkehr spätestens ab 8.30 auch am Sonntagvormittag gelten.

Das letzte Zugpaar 3207/3208 soll täglich verkehren. Speziell für den Wochenendverkehr soll ein echter Spätzug - ev. mit Zuschlag - Liestal ab 1.25 geführt werden.

BL

503

Der Stundenrhythmus soll bis zum Betriebsschluss eingehalten werden: Sissach ab 23.04, 0.04, Olten ab 23.38.

BL, SO

510

Die IC 25xx Bern–Luzern sollen eine Stunde länger fahren: Luzern ab 21.55/an 23.05 zwischen Genève und Bern verkehren sie bereits (IR 2675 bzw. IR 2694).

AG, BE, LU

Die RX 35xx und die Regionalzüge 223xx sollen stündlich bis Betriebsschluss im Takt fahren.

AG, LU

Die RX 35xx sollen auch in Rothenburg Dorf (Potential!) halten, was fahrzeittechnisch drinliegen sollte, ohne Anschlüsse zu verlieren.

LU

514

Der Stundentakt soll bis zum Betriebsschluss nach Mitternacht durchgehend auf der Schiene durchgezogen werden.

AG

600 Luzern–/Zürich–Chiasso

631 Airolo–Chiasso

Im Feld 600 müssen auch im Tessin *alle* Züge aufgeführt werden. Die bereits in den 90-er Jahren verfolgte Strategie, Fern- und Regionalverkehr in getrennten Feldern darzustellen, hat sich überhaupt nicht bewährt. Bereits gemachte Fehler sollten nicht wiederholt werden.

TI

600 Luzern–/Zürich–Chiasso

Die IR und IC Basel–Gotthard sollen stündlich in Rotkreuz halten, damit dieses wachsende Potenzial Richtung Süden erschlossen ist. (Die IC halten in Sursee, so dass ein halten in Rotkreuz absolut nicht abwegig ist.)

LU, ZG

Der Vorentwurf mit den massiv längeren Fahrzeiten der „Voralpen-Express“ ist unakzeptabel. Das aktuelle Fahrplan-Konzept mit Begegnungen zwischen Luzern und Gütsch sowie Kreuzungen in Küsnacht ist beizubehalten, auch wenn der Halt des „Voralpen-Express“ in Meggen so nicht realisiert werden kann.

Die Regionalzüge 216xx Luzern–Arth-Goldau sollen täglich und ganztags mit minimalem Aufenthalt bis/ab Brunnen verlängert werden.

Der neue Fahrplan Luzern–Arth-Goldau ist unakzeptabel. Sowohl „Voralpen-Express“ als auch die Regionalzüge sollen sich weiterhin in Küssnacht (Spinne mit Busanschlüssen) kreuzen sowie ohne sinnlose Stillstandzeiten verkehren. Die Regionalzüge sollen in Luzern den Anschluss von Genève–Bern abnehmen und in Arth-Goldau kurz Übergangszeiten Richtung Süden bieten (und umgekehrt). Die Fahrzeit der „Voralpen-Express“ darf nicht verlängert werden. Eine Reserve ist nicht notwendig, da die „Voralpen-Express“ durch diverse Infrastrukturausbauten und gestrichene Zwischenhalte „saniert“ werden.

Eventualantrag im äussersten Notfall, falls die Trassen nicht in die bisherigen Lagen zurückverschoben werden „können“: Die „Voralpen-Express“ sollen die Zeit nutzen und in Meggen halten. Der Halt in Meggen darf aber unter gar keinen Umständen als Argument für die Fahrzeitverlängerung dienen!

LU, SZ, ZG

Die zwischen Arth-Goldau und Bellinzona um vier Minuten verlängerte Fahrzeit macht die direkte Fahrt nach Locarno mit den Schnellzüge noch unattraktiver. Die IR sollen in den bisherigen Trassen fahren und ab Bellinzona ohne Halt bis Locarno fahren (Feld 632). Mindestens soll aber die neue Reservezeit zwischen Erstfeld und Biasca „versteckt“ werden, damit wenigstens der (Nutz-)Verkehr bis Erstfeld/ab Biasca nicht bestraft wird. Auf den Bergstrecken ist eine Angleichung an den Güterverkehr auch eher möglich und sinnvoll. In Göschenen kann so die Übergangszeit zur/von der MGB auf ein vernünftiges Mass leicht erhöht werden.

SZ, TI, UR

Die IR 21xx/22xx sollen im Sinn des Taktfahrplans durchgehend nach/ab Locarno, der Wegwechsel am Morgen und späten Abend ist willkürlich. Diese IR brauchen ebenso durchgehend in Bellinzona einen schlanken Anschluss nach/von Lugano–Chiasso. Die Reisezeit aus den Kantonen Schwyz, Uri und der Leventina in den Sottoceneri wird mit einer Übergangszeit von 17 bis 19 Minuten im Vergleich zur Autobahn völlig unattraktiv. Stündlich soll ein RX Bellinzona–Chiasso verkehren. Mit zwei Kompositionen kann ein idealer Stundentakt angeboten werden.

Bellinzona	..02	Chiasso	..04
Lamone	..23	Mendrisio	..11
Lugano	..30	Lugano	..31
Mendrisio	..46	Lamone	..36
Chiasso	..55	Bellinzona	..57

Eine andere Möglichkeit wäre vielleicht, die Regionalzüge zu verschieben – dann müssten allerdings auch diejenigen nach Locarno und Luino angepasst werden.

Bei den Regionalzügen soll der sinnlos lange Halt in Lugano auf eine Minute verkürzt werden, indem die Regionalzüge später in Chiasso abfahren bzw. früher ankommen. Bei maximal vier CIS muss eine Taktabweichung in Kauf genommen werden.

TI

600 Luzern–/Zürich–Chiasso 720 Zug–Zürich

Die IR 22xx Zürich–Locarno sollen weiterhin in Thalwil halten, damit die Reisenden vom linken Zürichseeufer nicht zweimal (in Thalwil und Zug) umsteigen müssen. Die Verkehrszeiten in Zürich und Zug sollen dabei nicht verändert werden. Falls die S24 stört, kann sie um eine Minute verschoben werden.

ZH

Leider wurde verpasst, der Morgenverkehr zwischen Arth-Goldau, Zug und Zürich zu vertakten:

Die neue Lage des Entlastungsschnellzuges zum 7-Uhr-CIS 151, des IR 2259 Zürich 7.15–Chiasso ist untauglich. Der Anschluss in Arth-Goldau an den langsamen Gotthardzug besteht nicht mehr. Damit kann dieser ab Zürich nicht vernünftig erreicht werden, da der CIS 151 häufig vollständig für den internationalen Verkehr reserviert ist und Gruppen generell ausgeschlossen sind. Wenn internationale Züge den Binnenverkehr nicht bewältigen können, sind diese überlagert zu führen und nicht der Binnenverkehr:

- Der CIS 151 muss in einem Trasse Zürich ab 6.32 mit Halt in Thalwil (Anschluss von Chur), Zug und Arth-Goldau fahren, analog IC 357. Die verlängerten Übergangszeiten in Milano sind nicht optimal, aber in Kauf zu nehmen und gegenüber dem Binnentakt sicher sekundär. Sie werden von den Reisenden teilweise gewünscht.
- Zürich ab 7.09 verkehrt ein Takt-IC nach Chiasso.
- CIS 153 soll Zürich um 7.32 Richtung Zug verlassen, womit dieser eine vernünftige Reisezeit nach Milano anbietet.
- Der Sommer-Samstagszug 2255 kann via Südbahn fahren, im Trasse des IR 2259 oder des CIS 153.

Anstelle des immer länger und schwerer und damit langsamer werdenenden „Zusatzzuges“ 18048 Erstfeld–Zürich soll ein grundsätzlich im Takt fahrender IR Erstfeld–Zürich (7.51) verkehren. Der mit einer

Fernverkehrskomposition geführte Zug ist für die im übertragenen Regionalverkehrsaufgaben in keiner Weise geschaffen und stört den Ablauf häufig. Die Aufgaben regionale Erschliessung und Fernverkehr sollen getrennt werden.

Der neue IR kann zusätzlich halten in Altdorf (Nach-Takt-Fahrt Flüelen–Arth-Goldau an 7.07) und Walchwil (Vor-Takt-Abfahrt in Arth-Goldau ab 7.10) Thalwil. Die Halte in Zug Oberwil, Baar, Thalwil, Enge und Wiedikon werden durch Busse, Stadtbahn und S-Bahn abgedeckt. Die Reisezeit ab der Innerschweiz nach Zürich HB sinkt um mindestens 15 Minuten, diejenige nach Enge und Wiedikon steigt mit Umsteigen auf 18126 Zug 7.35 um etwa 5 Minuten. In den meisten Fällen lohnt sich die Reise via HB ohne Reisezeitverlängerung.

Von Flüelen bis Arth-Goldau soll ein zusätzlicher Regionalzug fahren, ev. nur Montag–Freitag, idealerweise im Durchlauf zum Regionalzug 21622 nach Luzern und mit Anschluss Richtung SOB.

Der „IC“ 664 Luzern 7.44–Basel soll ab Arth-Goldau 7.12 fahren.

21525 kann Zug 7.05–Erstfeld im Takt und mit Halt in Postplatz und Fridbach fahren. In der Gegenrichtung fährt 21530 im Takt ab Erstfeld 8.01.

21623 kann Arth-Goldau 7.14–Erstfeld entfallen, dafür fährt 21625 Arth-Goldau 7.38–Brunnen und 21630 nur ab Brunnen 8.10 statt Erstfeld.

SZ, UR, ZG, ZH

600.87 (Lamone–)Taverne–Rivera

Die als Teilersatz für die nicht mehr bediente Haltestelle Mezzovico verdichtete Buslinie soll mindestens Montag–Samstag einen sauberen Stundentakt bis 20 Uhr anbieten. Die Taktlücken sollen geschlossen werden (Mo–Fr Rivera ab 8.00, 19.00, 20.00, Sa Rivera ab 8.00, 10.00, 15.00, 19.00, Taverne ab 8.26, 10.26, 15.26).

Am Sonntag soll mindestens ein Zweistundentakt angeboten werden.

Die Kurse am späten Abend sollen ebenfalls bis/ab Taverne-Torricella Stazione geführt werden.

TI

650 Olten–Zürich

Der Rückbau der Schnellzughalte in Lenzburg von zwei auf einen pro Stunde ist der grösste Leistungsabbau aller Zeiten - gemessen an der Zahl der betroffenen Reisenden. Es ist erstaunlich, dass der direkten Fahrt von Aarau über Biel hinaus der Vorzug gegeben wurden. Die nach dem Baregg-Ausbau auf die Strasse abwandernden Fahrgäste werden sich 2007 kaum zurückgewinnen lassen. Wir erwarten, dass die Strecke Biel–Lenzburg sofort so ausgebaut wird, dass die ICN (1)5xx in Lenzburg halten können. Solange dies nicht möglich ist, sollen als Übergangslösung in Aarau die Nonstop-IC Basel–Zürich halten (..34 Richtung Zürich, ..27 Richtung Basel), die ICN (1)5xx statt in Aarau in Lenzburg (..36 Richtung Zürich, .. 25 Richtung Biel). Die resultierende Reisezeitverlängerung von einer Viertelstunde und das Umsteigen in Olten für die Relation Aarau–Jurasüdfuss ist angesichts des vergleichsweise geringen Potenzials weit weniger gravierend als der wegfallende Halt in Lenzburg.

Die Zusatzzüge 37xx (ex 28xx, „Sprinter“) müssen nicht ausgerechnet dann beginnen in Dietikon zu halten, wenn mit der S3 eine gute Verbindung zwischen dem mittleren Aargau und dem Limmattal geschaffen wird. Der Halt in Dietikon soll zugunsten rascherer Fahrzeiten gestrichen werden.

Die Zusatzzüge 37xx (ex 28xx, „Sprinter“) sollen weiterhin auf die S-Bahn-Kernstrecke nach Stadelhofen und weiter fahren, da damit viele Arbeitsplätze erheblich besser bedient werden und die „Sprinter“ so gegenüber den Stammzügen als auch gegenüber dem motorisierten Individualverkehr einen erheblichen Vorteil beibehalten.

Montag–Freitag soll für den frühen Berufsverkehr (u.a. nach Altstetten) ein weiterer Zusatzzug 37xx (Sprinter) Aarau 6.43–Zürich 7.15 verkehren.

AG, ZH

Der letzte IC 849 Bern–Zürich soll wie bisher in Dietikon halten (etwa 1.20). Dort besteht am Wochenende Anschluss an die SN1.

ZH

651 Lenzburg–Luzern

Die Taktzüge Richtung Lenzburg sollen in Beinwil zwei Minuten länger halten, ein dreiminütiger Aufenthalt in Birrwil ist überflüssig. So kann auch der knappe Anschluss vom Postauto aus Beromünster gesichert werden (651.60).

AG

653 Aarau–Rotkreuz

Die Verbindungen zwischen Rotkreuz und Arh-Goldau sollen mindestens im bisherigen Umfang aufrecht erhalten werden. Anstelle des dreiviertelstündigen Stilllagers sollen die Taktregionalzüge 70xx nach Immenensee–Arth-Goldau (an ..52, ab ..08) verlängert werden. Die Fahrzeit Lenzburg–Rotkreuz kann gemäss dem aktuellen

Fahrplan um zwei bis drei Minuten gesenkt werden. So kann in Arth-Goldau der Anschluss mit dem IR Richtung Süden hergestellt werden.

AG, ZG, SZ

660 Luzern–Baar

Spätestens nach der Ablieferung aller „Flirt“ sollen die Stadtbahn-Züge der Linie 1

- in beiden Richtungen sauber im Takt fahren: Baar ab ..02, ..17, ..32, ..47, Baar an ..13, ..28, ..43, ..58. Nur so kann auch auf den anschliessenden Buslinien ein sauberer Takt angeboten werden. Auf die starke Asymmetrie der IR-Verkehrszeiten in Rotkreuz ist zu verzichten, d.h. ..49/..50 in Richtung Zürich.
- in Baar Neufeld halten.

LU, ZG

Die Stadtbahn soll stündlich mit zwei Zügen bis/ab Luzern fahren, mit publizierten Verkehrszeiten gemäss effektivem Fahrplan in Ebikon: ab etwa ..28, an etwa ..30.

ZG

670 Rapperswil–Arth-Goldau

Die Systematisierung der Trassen und der Haltepolitik sowie die Schliessung der Taktlücken im Regionalverkehr Rapperswil–Samstagern sind grundsätzlich begrüssenswert. Wir nehmen die wegfallenden Halte des „Voralpen-Express“ zugunsten eines merkbaren und stabilen Taktfahrplans in Kauf. Besonders die Halte in Rothenthurm und Sattel mit einem hohen (touristischen) Potential müssen aber besser ersetzt werden. Die Parallelfahrten Bus–Bahn sind tunlichst zu unterlassen. Die Regionalzüge Biberbrugg–Arth-Goldau sollen während der Verkehrszeit der „Voralpen-Express“ stündlich fahren:

Biberbrugg	..33		Arth-Goldau	..02	
Sattel-Aegeri	..46	Bus Aegeri–Schwyz	Sattel-Aegeri	..11	Bus Schwyz–Aegeri
Arth-Goldau	..57		Biberbrugg	..25	

Dank diversen Ausbauten und weniger Halten sollten die „Voralpen-Express“ künftig stabiler verkehren können, so dass diese eingezwängte Lage der Regionalzüge möglich sein sollte. In Sattel-Aegeri soll stündlich Anschluss Richtung Schwyz und Aegeri geschaffen werden.

Zwischen Rapperswil und Samstagern verkehren heute zwischen 16 und 18 zwei Zusatzzüge und der 17-Uhr-Voralpenexpress 2934 hält zusätzlich in Samstagern und Schindellegi.

SZ

670 Rapperswil–Arth-Goldau

671 Wädenswil–Einsiedeln

Die Übergangszeiten in Biberbrugg der Relation St. Gallen–Einsiedeln müssen verkürzt werden (die neuen direkten Regionalzüge 87xx Rapperswil–Einsiedeln können längst nicht alle Verkehrsbedürfnisse abdecken). Die Fahrzeit des „Voralpen-Express“ Rapperswil–Biberbrugg soll nicht zwei Minuten länger werden.

SG, SZ

670 Rapperswil–Arth-Goldau

870 Romanshorn–Rapperswil

Diese Züge sollen durchgehend verkehren:

- 23408 St. Gallen–Rapperswil 6.57 und 8826 Rapperswil 6.59–Arth-Goldau
- 8891 Arth-Goldau–Rapperswil 23.02 und 23499 Rapperswil 23.02–Romanshorn (in diesem Fall ist in jedem Fall in Rapperswil der Anschluss zu gewährleisten)

SG, SZ

700

Die IR 20xx sollen bei sonst grundsätzlich unveränderten Fahrzeiten weiterhin auch in Pratteln (Agglomeration, Ergolzthal) halten. In Richtung Flughafen bestehen zwischen Brugg und Baden, in der Gegenrichtung zwischen Brugg und Frick erhebliche Fahrzeitreserven.

Am späten Abend soll weder im Fern- noch im Regionalverkehr vom Takt abgewichen werden. Einzig der Flugzug kann „ausplempern“. Die Ohne-Halt-IC sollen bis 23 Uhr (letzte Abfahrten in Basel und Zürich) durchgezogen werden, entsprechend können die IR 19xx bis Basel ab 0.14 und Zürich ab 23.36 im Takt fahren, ebenso die Regionalzüge nach Frick und Laufenburg.

BL

701 Baden–Zurzach/–Waldshut

Die Halbstundenzüge 85xx sollen von 9 bis 17 Uhr auch am Samstag verkehren. Erfahrungsgemäss sind die Frequenzen während dieser Zeit am Samstag mindestens so hoch wie Montag–Freitag.

AG

710 Brugg–Zürich

Die Reihenfolge der Züge 3713 - 19029 ist falsch (Dietikon 8 Uhr).

ZH

712 Zürich–Sihlbrugg

Es ist erstaunlich, dass für den Berufsverkehr zwischen Zug und dem Sihltal überhaupt keine Verbindungen mehr angeboten werden (abgesehen von zeittressenden Umwegfahrten via Zürich HB oder Thalwil mit Busfahrt). Zwischen Sihlbrugg und Sihlwald ist auch während der Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend Montag–Freitag ein minimales (stündliches) Angebot anzubieten, notfalls mit einem Bus. (Gleichzeitig müssen die Züge Thalwil–Zug natürlich auch in Sihlbrugg halten; siehe 720.) Eine Alternative wäre eine Buslinie Baar–Sihlwald, die allerdings im Bereich Sihlbrugg Dorf staugefährdet ist.

ZH

720 Zürich–Zug/–Ziegelbrücke

Die Linien-Nummerierung der Zuger Stadtbahn/Zentralschweizer S-Bahn überschneidet sich mit derjenigen der Zürcher S-Bahn (S1 Baar–Luzern und S1 Thalwil–Zug). Eine klarere, kundenfreundlichere Nummerierung der Zentralschweizer S-Bahn ist notwendig und trotz Berührungen mit drei anderen „S-Bahn“-Systemen problemlos möglich. Jetzt sind die Kosten noch gering!

Entgegen den Hinweisen in den Feldern 600 und 660 sind im Feld 720 nicht alle Züge Zug–Baar(–Zürich) aufgeführt, und entgegen den Aussagen im Feld 720 sind auch im Feld 660 nicht alle Züge Zug–Baar aufgeführt.

Zürich–Ziegelbrücke

Die Fahrzeit Ziegelbrücke–Pfäffikon SZ der S2 soll nicht um eine Minute verlängert werden, der verlängerte Halt in Pfäffikon SZ für den Anschluss an die Regionalzüge 87xx nach Einsiedeln ist schon unattraktiv genug für Reisende Richtung Zürich.

Die neuen Züge der halbstündlichen S2 sollen mindestens auch am Samstag und durchgehend bis/ab Ziegelbrücke verkehren:

- 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.
- Die Verbindung zum Flughafen ist am Samstag wahrscheinlich beliebter als Montag–Samstag.
- 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.

Die wegfallenden Tangentialverbindungen nach Altstetten der gestrichenen Zusatzzüge Ziegelbrücke–Dietikon müssen ersetzt und für den Berufsverkehr ausgebaut werden. Vorerst soll ein Halbstundentakt (Wollishofen–Enge–)Wiedikon–Altstetten Montag–Freitag zwischen 6–9 und 16–19 Uhr angestrebt werden.

18219 soll ab Pfäffikon SZ 7.20 ausnahmsweise sechs Minuten nach Takt fahren, um den Anschluss vom 8819 Arth-Goldau–Pfäffikon SZ 7.17 abzunehmen.

SZ, ZH

Die Regionalzüge 7809 und 7815 Pfäffikon SZ–Ziegelbrücke auf 6 Uhr (werktags) bzw. 7 Uhr (täglich) sollen beibehalten werden.

SZ

Zürich–Zug

Die Fahrzeit der S1 zwischen Zürich und Thalwil ist entweder auf das betriebliche Minimum zu kürzen (Zürich ab ..52/an ..08) oder mit einem Halt in Kilchberg auszunützen.

Die S1 Thalwil 14.05–Zug fehlt.

Der Wegfall des S1-Haltes in Sihlbrugg zwischen 6 und 9 Uhr sowie 16.30 und 19 Uhr (mit Ausnahmen) ist unakzeptabel und uneinsichtig, angesichts dessen dass sich die Züge im Halbstundentakt in Sihlbrugg kreuzen. Mindestens die stündlichen Grundtaktzüge müssen weiterhin halten, zumindest am Wochenende. Sonst haben die (mindestens am Wochenende vorgesehenen) Züge der SZU in Sihlbrugg keine Anschlüsse.

ZG, ZH

720.95 Pfäffikon – Lachen (SZ) – Reichenburg

Diese Kurse sollen auch Samstag bis/ab Reichenburg geführt werden. Damit kann auch samstags ein echter Halbstundentakt angeboten werden:

92439, 92447, 92449

92446, 92450, 92458

SZ

735.35 Uznach–Kaltbrunn–Ziegelbrücke

Da die Regionalzüge Rapperswil–Uznach–Ziegelbrücke jetzt in Ziegelbrücke stündlich Anschluss an den IR nach Chur haben und durchgehend in Schänis halten, soll diese Buslinie nach Bilten Bahnhof verkehren. Mit diesem Vorschlag werden die Einkaufszentren Eurospar Schänis und Jumbo an den öV angebunden. In Schänis besteht gegenseitig Anschluss zwischen Bus und Bahn.

Uznach	..31	Bilten	..00
Schänis	..50/..54	Schänis	..06/..10
Bilten	..00	Uznach	..29

GL, SG

736 Ziegelbrücke–Linthal

Die beiden Wochenend-„Glerner-Sprinter“ soll zur einheitlichen Haltepolitik auch in Ennenda und Mitlödi halten.

GL

736.10 Bilten–Näfels–Mollis–Mühlehorn

Auch die Kurse 141/142 sollen via Bilten Bahnhof geführt werden, damit ein einheitlicher Takt erreicht werden.

GL

740 Zürich–Uster–Rapperswil

Nur den im ZVV-Fahrplanentwurf veröffentlichten Fahrplan der S14 erachten wir als akzeptabel und verbindlich. Mit der Abfahrt der S 14 in Zürich HB ..05/..35 und die Ankunft ..25/..55 gehen diverse wichtige Anschlüsse verloren (Bern–Bern Oberland–Wallis, Biel, Oberaargau,, Lenzburg–Freiamt/–Seetal). Der fünfminütige Halt in Oerlikon ist einer S-Bahn unwürdig, die Anschlussverbindung via S5 theoretisch. Die Reisenden werden vermehrt die S9 benützen (müssen), so dass diese überlastet wird. Gleichzeitig werden mit der vorgesehenen Lage auch die Münchner EC so verschoben, dass sie nicht einmal mehr schlanken Anschluss Richtung Bern–Genève haben.

Es kann nicht sein, dass die SBB Infrastruktur im April 2003 den Vorschlag gemäss ZVV-Entwurf unterbreitet, ihn an zwei regionalen Fahrplankonferenzen als Lösung vorstellt und kurz vor der Publikation behauptet, er sei nicht machbar. Kein Unternehmen kann es sich leisten, einem Kunden eine Offerte zu unterbreiten und nachträglich zu erklären, die Produktion sei nicht mehr möglich.

Die Romanshorner IC können Zürich HB ohne Anschlussverlust bereits ..07/..37 und ..09/..39 verlassen, so dass die S14 ..11/..41 (ab Nebenbahnhof) folgen, in Wipkingen halten und vor den Schaffhauser Zügen in Oerlikon eintrifft. Der Kreuzungskonflikt mit den entgegenkommenden IC in Oerlikon ist genauso beherrschbar wie heute. Entsprechendes gilt in der Gegenrichtung (ohne Kreuzungskonflikt).

Die Zusatzzüge 195xx in Lastrichtung sollen bis/ab Zürich Altstetten fahren, damit das Zürcher Oberland und der Arbeitsplatz-Schwerpunkt Altstetten direkt und rasch verbunden sind.

Sämtliche Zusatzzüge sollen mindestens ab/bis Rüti ZH (statt nur Bubikon oder Wetzikon) fahren (19523, 19561, 19563/19528, 18064, 19566) sollen, damit in Rüti ein systematische Angebot gilt. So werden auch die in Rüti viertelstündlich fahrenden Ortsbusse optimal erschlossen.

ZH

750 Zürich–Winterthur

Die asymmetrische Reihenfolge der Thurgauer und St. Galler IC Richtung Osten bzw. Westen ist der Merkbarkeit abträglich und führt zu Asymmetrien in der ganzen Nordostschweiz. Es verunmöglicht auch, den Oerliker Halt bei einem ICN-Paar vernünftig beizubehalten/einzuführen. Der Wegfall des Haltes Oerlikon der Konstanzer Schnellzüge verschlechtert die Verbindungen aus der Ostschweiz nach Oerlikon erheblich. Oerlikon ist der vom Fernverkehr schlechtest erschlossene Umsteige-, Wohn- und Arbeitsplatzknoten der Schweiz. Das Umsteigen im Flughafen auf die Luzerner IR oder die S2 taugt nur beschränkt. Mit der bereits unter 740 vorgeschlagenen Abfahrt der Thurgauer und St. Galler IC bereits ..07/..37 und ..09/..39 könnte der zweite, mit einem ICN geführte Zug in Oerlikon halten, wenn gleichzeitig die Strecke Flughafen–Winterthur für das bogenschnelle Fahren homologiert wird. Der ICN könnte die mit dem Halt verlorene Zeit zwischen Flughafen und Winterthur wieder einholen (bzw. in der Gegenrichtung „vorholen“).

SG, TG, ZH

Die Halbstunden-IR Luzern–Zürich sollen nach/von Zürich Flughafen (an ..41/ab ..18) mit Kurzwende auf den Vollstunden-IR Zürich Flughafen–Luzern verlängert werden. Damit kann deren Leerfahrt nach Bassersdorf und zurück vermieden werden. Alle diese Züge werden zwischen HB und Flughafen mit zwei Lokführern geführt. (Priorität hat allerdings der neue Halt in Zürich Oerlikon.)

Der Wochenend-Spät-ICN 500 soll weiterhin in Zürich Oerlikon 0.48 halten.

Analog zu den EC München–Zürich soll auch der Zusatz-IR 2261 St. Gallen–Zürich um 7.56 ohne Behinderung durch die S14 ankommen.

Auch um 17.37 soll Montag–Freitag eine Zusatz-S12 Zürich–Winterthur verkehren. Mit der geforderten minimalen Späterlegung der Münchner EC kann dieser Zug auch zwischen Hürlistein und Winterthur verkehren.

ZH

754 Winterthur–Bauma–Rapperswil

Im Tösstal soll mindestens auch am Samstag der heute nur Montag–Freitag gefahrene Fahrplan gelten, da die Frequenzen an Samstagen mindestens so gross sind wie Montag–Freitag (ausser in den Flutstunden). Vor allem zur besseren Merkbarkeit und vereinfachten Darstellung sollte auch am Sonntag derselbe Fahrplan gelten.

ZH

760 Schaffhausen–Zürich

Die Verbindung Schaffhausen–Zürich Oerlikon soll verbessert werden.

Zwischen Oberglatt und Niederweningen soll an allen Tagen und während der ganzen Betriebszeiten der Halbstundentakt gelten.

8213 Schaffhausen–Bülach (5.21) soll mit Halt an allen Bahnhöfen verkehren.

SH, ZH

762 Schaffhausen–Winterthur

Im Weinland soll mindestens auch am Samstag der heute nur Montag–Freitag gefahrene Fahrplan mit zwei Zügen je Stunde und Richtung gelten, da die Frequenzen an Samstagen mindestens so gross sind wie Montag–Freitag (ausser in den Flutstunden).

Der Halbstundenrhythmus soll an Werktagen bis um 23 Uhr durchgezogen werden.

Der Takt ab Schaffhausen soll um eine Stunde bis 23.46 verlängert werden.

ICE 180 (und 182, 184) soll in diesem Feld weiterhin aufgeführt werden.

SH, ZH

801

Die im Entwurf nur bis/ab Stadelhofen veröffentlichten (Zusatz-)Züge sollen bis in den/ab dem Wendebahnhof veröffentlicht und für Reisende freigegeben werden.

ZH

820 Schaffhausen–Kreuzlingen–Romanshorn

Der Halbstundentakt zwischen Stein am Rhein und Kreuzlingen soll täglich durchgehend bis 20 Uhr gelten, da dort das Potential (u.a. mit den grossen Orten Steckborn und Ermatingen) nicht geringer ist als auf den anderen Abschnitten der Bodenseelinie. Der Halbstundentakt ermöglicht auch, die Postautolinien besser anzuschliessen.

Zwischen Schaffhausen und Stein am Rhein soll der Halbstundentakt bis 23 Uhr ausgedehnt werden, damit die inakzeptablen Wartezeiten in Stein am Rhein für die Relation Schaffhausen–Untersee verschwinden.

SH, TG

820.44 Konstanz (D)–Kreuzlingen–Münsterlingen Spital–Landschlacht

Die abendliche Buskurse 45764, 45768, 45772 sollen bis Konstanz verlängert werden. Da die Buskurse der Gegenrichtung ab Konstanz verkehren, macht es wenig Sinn, diese ab Kreuzlingen Bärenplatz als Leerfahrt bis Konstanz fahren zu lassen.

TG

830 Engen–Konstanz–Wil

9849 Engen–Konstanz 16.37 und 9851 Konstanz 16.48–Kreuzlingen sollen wie alle anderen Züge durchgebunden werden.

TG

830/840

Es ist enttäuschend, dass die ICN gegenüber den konventionellen Zügen zwischen Zürich und Konstanz mit bogenschnellem Fahren keine einzige Minute gewinnen. Einziger Vorteil ist der genaue Halbstundentakt zwischen Zürich und Weinfelden (aber dafür braucht's keine teuren und unflexiblen ICN).

TG

840 Winterthur–Romanshorn

8077 soll Weinfelden 18.25–Romanshorn (drei Minuten später) fahren, damit Anschluss vom 9077 Wil–Weinfelden 18.23 hat.

ICN 933 Weinfelden 18.34 soll auch in Sulgen halten und in Amriswil im Regionalzugtakt 18.48 abfahren.

8016 am Wochenende und 8020 sollen im Takt Romanshorn 6.03/7.03–Weinfelden fahren. Es ist nicht einsehbar, warum ausgerechnet dann der Anschluss in Sulgen Richtung St. Gallen klappen soll.

Die Taktlücken im Regionalverkehr Frauenfeld 21.01/23.01–Romanshorn und Weinfelden 22.40–Winterthur sollen geschlossen werden. Taktlücken sind Gift für den öffentlichen Verkehr.

TG

845 Romanshorn–Rorschach

Der Halbstundenrhythmus soll um eine bis zwei Stunden ausgedehnt werden, um in Rorschach die Anschlüsse mit den letzten „Rheintal-Express“ herzustellen (gemäss Entwurf bis 22 Uhr, gem. unseren Wünschen bis 23 Uhr, siehe 880).

SG, TG

850 Winterthur–St. Gallen

Der Frühschnellzug ICN 506 soll für Reisenden in den Flughafen und auf die Sehs-Uhr-Spinne in Zürich HB weiterhin verkehren, mindestens am Werktag.

In Gossau muss der Anschluss von den IC 7xx Genève–St. Gallen (an ..44) an die Regionalzüge 235xx Weinfelden–St. Gallen (S5, ab ..46) wie heute gewährleistet sein. Die IC können von Wil Abfahrt bis Gossau Abfahrt ohne weiteres eine Minute früher verkehren.

23115 Wil 6.41 und 23123 Wil 7.40 nach St. Gallen sollen zur besseren Merkbarkeit zu den gleichen Minuten verkehren.

23112 soll täglich im Takt St. Gallen–Wil 6.55 fahren.

Der Halt ausser Takt des ICN 1543 in Uzwil 23.02 ist nicht begründet. Uzwil wird durch unmittelbar nachfolgenden 23199 bedient.

Der ICN 1510 soll am Wochenende in Flawil 5.57 und Uzwil 6.02 halten, da am Wochenende der sammelnde 23106 nicht verkehrt. Die Vier-Minuten-vor-Takt-Abfahrten in St. Gallen und Gossau werden in Kauf genommen. Anschlusszüge müssen keine vorverlegt werden.

SG

852 St. Gallen–Weinfelden

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 zwei Stunden ausgedehnt werden und höchstens die letzten beiden Verbindungen auf der Strasse abgewickelt werden.

SG, TG

853 Wil–Nesslau

Die Anschlusszeilen ab/bis Nesslau sollen um Buchs SG ergänzt werden, Platz steht genug zur Verfügung.

Der Halbstundenrhythmus Wil–Wattwil soll Montag–Freitag am Morgen mit einem neuen Zugspaar Wil ab 5.30/an 6.28 um eine Stunde ausgedehnt werden.

Mittelfristig soll auf der ganzen Strecke der Halbstundentakt eingeführt werden, wie er schon auf den meisten anschliessenden Strecken gilt. Die stark belastete Strasse kann so wirksam entlastet werden.

SG

854 Gossau–Wasserauen

Der Grundtakt soll auch am Morgen gelten: Die Taktlücke Herisau 7.54–Wasserauen (321) soll gefüllt werden, da nur dieser Zug den Anschluss aus Richtung Rapperswil abnimmt. Nötigenfalls kann Zug 323 ab Herisau 8.24 nur im Sommer verkehren.

SG, AI, AR

Die letzte Verbindung ab Wasserauen, der Buskurs 99388 Wasserauen 21.42 soll ganzjährig fahren, aber nur auf telefonisch Voranmeldung bis 21.30.

AI

870

Der für Schüler wichtige Halt der 2405 Rapperswil-St.Gallen an Werktagen in Blumenau soll beibehalten werden. Nach dem Ausbau von Uznach ist dies unter Beibehaltung des Anschluss von der S5 in Rapperswil möglich.

SG

880 St. Gallen–Chur

Die „Rheintal-Express“ und verwandte Züge sollen zur besseren Übersicht fett gedruckt werden. (Den Kunden interessiert es nicht, wer die Züge finanziert.)

IC 710 Rorschach–St. Gallen (gemäss Feld 850) fehlt im Feld 880.

Da IC 711 St. Gallen 7.11–Genève-Aéroport nicht mehr ab Rorschach fährt, soll Montag–Freitag für den Berufsverkehr ein Ersatzanschlusszug Rorschach–St. Gallen mit schlankem Anschluss an IC 711 eingeführt werden. Eine Übergangszeit von mehr als einer Viertelstunde ist im Berufsverkehr zu lang.

Am späten Abend sollen der Schnellzugtakt St. Gallen–Sargans und der Bustakt Heerbrugg–Sargans um mindestens eine Stunde verlängert werden: St. Gallen 22.04–Sargans 23.12 und Sargans 21.48–St. Gallen 22.56. Mindestens der Anschluss an IC 739 St. Gallen an 22.53 bis Rorschach muss beibehalten werden.

3835 kann Sargans 21.14–Chur entfallen.

23297 kann Heerbrugg 22.59–Sargans entfallen, dafür soll 23199 ab Rorschach 23.53 (anschluss vom 23899 aus Romanshorn) mit Halt an allen Haltepunkten bis Sargans etwa 0.50 verlängert werden.

Der Buskurs 99799 soll Rorschach um 23.23 im Anschluss an IC 741 verlassen. (Der Gegenkurs 99794 muss entsprechend leicht früher fahren.)

Der „Eilzug“ 7916 soll täglich und im Takt fahren, einzig für die Halte Trübbach und Sevelen kann die Abfahrt in Sargans auf 5.46 vorverlegt werden. Der Halt in Goldach soll auf den IR 2261 verlegt werden. Am Wochenende kann 23220 Sargans–Altstätten entfallen und sollen stattdessen taktsystematische Buskurse geführt werden.

Als Ersatz für die entfallenen Halte in Rüthi und Salez-Sennwald soll im Anschluss an 7977 ein Buskurs ab Oberriet 18.13 Richtung Buchs geführt werden.

Statt die bisher chaotisch fahrenden Zusatzzüge Sargans–Buchs(–Feldkirch) ganz streichen, soll in dieser Relation ein systematischer Stundentakt aufgebaut werden.

SG

880.20 St Gallen–Tübach–Horn–St. Gallen

Die Busse sollen von Montag bis Samstag ab St. Gallen einheitlich ..25 verkehren.

SG, TG

900 Zürich–Chur

Da nun fast alle Regionalzüge in Unterterzen überholt werden, soll dieser Bahnhof mit zwei Zeilen (Ankunft & Abfahrt) aufgeführt werden, damit auf die unzähligen Hinweise verzichtet werden kann.

SG

IC 560 Chur–Zürich 7.23 soll weiterhin auch am Samstag fahren.

IC 598 Chur–Zürich 20.23 soll täglich statt nur sonntags fahren.

GR, ZH

IC 10767 Zürich 10.07–Chur und IC 10776 Chur –Zürich 13.53 sowie allfällige weitere solche Entlastungszüge sollen wie IC 10759 Zürich 7.07–Chur und IC 10790 Chur–Zürich 19.53 in Pfäffikon SZ ..31 bzw. ..30 zwecks schlankem Anschluss von der /zur S8 (und Einsiedeln) halten.

GR, SZ

Die IR sollen ab 20 Uhr - wenn keine „Rheintal Express“ mehr bis/ab Chur fahren - weiterhin in Maienfeld halten.

GR

7898 Chur 23.13–Sargans bis Walenstadt 23.45 verlängert werden.

Der letzte IR 795 soll weiterhin in Walenstadt und Flums halten.

SG

Die Regionalzüge Ziegelbrücke–Sargans sollen durchgehend mindestens bis/ab Bad Ragaz fahren, von 8 bis 20 Uhr täglich bis/ab Chur (dies betrifft 7821/7824 und 7879/7882), die Ankunft in Chur soll zwecks Anschluss nach Arosa auf ..04 beschleunigt werden (siehe 930).

Die abendliche Taktlücke Ziegelbrücke an 21.55/ab 22.02 soll geschlossen werden.

7808 soll wie bisher im Takt und an Werktagen (statt nur an Samstagen) Sargans 5.15–Ziegelbrücke fahren.

Die IC/EC sollen die Regionalzüge Ziegelbrücke–Sargans möglichst fliegend überholen, sobald der Ausbaustand der Strecke dies erlaubt. Die Trassen der Güterzüge sollen entsprechend gelegt werden.

GR, SG

915 Davos–Filisur

Am Abend soll das Angebot mindestens in der Sommersaison um eine Stunde verlängert werden, um den letzten Albula-Schnellzug „abzunehmen“.

GR

930 Chur–Arosa

Die Züge sollen so gelegt werden, dass in beiden Richtung Anschluss mit dem Albulaschnellzug und dem Walensee-Regionalzügen (siehe 900) besteht: Chur an ..51/ab ..07. Fall dies nicht möglich ist, sind die Züge in den bisherigen Trassen mit kurzen Übergangszeiten Richtung Zürich und St. Gallen zu belassen: Chur ab ..54/an ..06.

GR

940 Chur–St. Moritz

An Werktagen soll weiterhin ein Frühzug Chur–St. Moritz geführt werden (Berufs-, Schul- und Ausflugsverkehr ins Engadin).

Die direkten Züge Landquart–St. Moritz via Vereina sollen auch in diesem Feld erwähnt werden.

Die Regionalzüge 5xx Chur ..08–Rhäzüns sollen den Anschluss von den Regionalzüge 78xx Ziegelbrücke–Chur ..06 abnehmen. In der Gegenrichtung besteht der Anschluss bereits.

GR

960 St. Moritz–Scuol

Die Zusatzzüge 8xx sollen weiterhin in der symmetrischen..00/..30-Lage verkehren. Wenn es zur Fahrplanstabilität zwingend ist, kann der Halt in Madulain (mit dem geringsten Potential) entfallen.

GR