

Fahrplanvernehmlassung 2016

Beantwortung Stellungnahmen

| Kursbuchnummer | Liniennummer | Linienbezeichnung | Transportunternehmung | Stellungnahme | Anz. Nenn. | Eingabe als | Entscheid | Begründung |
|----------------|--------------|--|-----------------------|---|------------|----------------------|------------------------|--|
| 60.502 | 2 | Schwyz - Brunnen - Gersau - Vitznau - Küssnacht a.R. | AAGS | Kurs 2173 (Küssnacht Bahnhof ab 21:05) täglich statt nur samstags Danke! | 1 | Regelmässiger Nutzer | umgesetzt | Der Kanton Schwyz hat die finanziellen Mittel nicht, um das Angebot bei der Buslinie 2 in den Fahrplanjahren 2016 und 2017 auszubauen. Der Bezirk Küssnacht anerkennt jedoch das Begehren und finanziert zusätzliche Verdichtungskurse zwischen Küssnacht Rothhofstrasse und Küssnacht SBB bei der Buslinie 2. Unter dem Mehrengangebot befindet sich auch ein zusätzlicher Kurs um 21:05h ab Küssnacht SBB. |
| 60.502 | 2 | Schwyz - Brunnen - Gersau - Vitznau - Küssnacht a.R. | AAGS | Zwischen Brunnen Bahnhof und Schiller bzw. Schiller und Brunnen gibt es (Mo-Fr) 5 mal am Tag eine Taktlücke im Viertelstundentakt, bei dem jeweils der Anschluss mit dem Interregio oder der S2 nicht vorhanden ist. Bitte lassen Sie diese fehlenden Busse fahren. | 1 | Regelmässiger Nutzer | abgelehnt | Zur Hauptverkehrszeit wird zwischen Brunnen Schiller und Brunnen Bahnhof ein Viertelstundentakt angeboten. Zur Nebenverkehrszeit ist der Fahrplan reduziert. Für die Schliessung der Taktlücken müsste ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden. Dies würde hohe Mehrkosten auslösen. Der Kanton Schwyz hat keine finanziellen Mittel, um das Angebot der Buslinie 2 in den Fahrplanjahren 2016 und 2017 auszubauen. |
| 60.502 | 2 | Schwyz - Brunnen - Gersau - Vitznau - Küssnacht a.R. | AAGS | Am Samstag- und Sonntagmorgen fahren die ersten Busse vom Schiller nach Brunnen zu spät. Es gibt vom Schiller keinen Bus zum Bahnhof Brunnen, um die S2 nach Zug (6.21 h) oder nach Erstfeld (6.26) zu erreichen. Bitte am Wochenende früher fahren. | 1 | Regelmässiger Nutzer | abgelehnt | Heute verkehrt von Montag bis Freitag der erste Bus ab Brunnen Schiller in Richtung Bahnhof Brunnen um 05:39h. Am Samstag um 06:24h und am Sonntag um 06:54h. Am Wochenende besteht eine geänderte Nachfrage. Die Pendlerströme fallen weg. Die Betriebszeiten der Busse werden eingeschränkt. Das Nachfragepotenzial für eine frühere Verbindung ab Brunnen Schiller am Samstagmorgen wird zur Zeit als eher gering eingestuft. Der Kanton Schwyz hat keine finanziellen Mittel, um das Angebot bei der Buslinie 2 in den Fahrplanjahren 2016 und 2017 auszubauen. |
| 60.502 | 2 | Schwyz - Brunnen - Gersau - Vitznau - Küssnacht a.R. | AAGS | Der Interregio von Flüelen kommt oft verspätet in Brunnen an, und der Bus nach Schiller-Gersau wartet nicht. Bitte den Anschluss ermöglichen. | 3 | Regelmässiger Nutzer | Kenntnisnahme | Der Anschluss vom Interregio aus dem Tessin an die Buslinie 2 in Richtung Küssnacht wird im Fahrplan 2016 weiterhin mit 3 Minuten Umsteigezeit angeboten. Da der Bus in Küssnacht am Rigi den Anschluss zum Voralpenexpress erreichen muss, besteht nur ein kurzer Zeitpuffer in Brunnen, um den Interregio aus Richtung Süden im Verspätungsfall abzuwarten. Eine Anpassung der Fahrzeiten beim Bus ist nicht möglich. Ein pünktliches Verkehren des Interregios aus dem Tessin ist für die Anschlussqualität in Brunnen zur Buslinie 2 in Richtung Küssnacht zentral. Seit einiger Zeit führen Baustellen mit Einspurbetrieb auf dem Schienennetz dazu, dass die Fahrzeiten des Interregios aus Richtung Süden nicht immer stabil eingehalten werden. Dies führt zu Anschlussbrüchen zwischen Bahn und Bus. Das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Schwyz steht mit den SBB in Kontakt und hat eine Verbesserung der Pünktlichkeit gefordert. |
| 60.502 | 2 | Schwyz - Brunnen - Gersau - Vitznau - Küssnacht a.R. | AAGS | Die Anschlüsse in Küssnacht (S 3 - AAGS Linie 2) bedeuten jeweils einen Aufenthalt von 10 bis 12 Minuten. Die Anschlüsse in Luzern in Richtung Basel (54) sind nicht hergestellt, die in Richtung Bern-Genève (00) sind eine Lotterie! Einfahrt der S3 jeweils auf Gleis 11 besetzt (d.h. weit vorne)!! In früheren Fahrplanperioden fand die Kreuzung der S 3 in Küssnacht statt, wurde dann wegen Umbau Küssnacht nach Immensee verlegt. Der Umbau ist seit längerer Zeit abgeschlossen. Anschlüsse in Brunnen vom Gotthard an 52, Bus nach Weggis ab 56. Anschlüsse werden meistens gebrochen, auch bei kleinen Verspätungen des RE von 2 bis 4 Minuten. Anschluss von AAGS Linie 2 (Brunnen an ..00) auf den RE Richtung Locarno (ab ..04) sind ebenfalls Glücksache. Durch den Verkauf von Fahrausweisen werden im Raum Brunnen immer wieder Verspätungen verursacht. Eine frühere Abfahrt in Gersau ..45/46 anstatt 45/48 brächte die nötige Entspannung! Eine Reise in Richtung Tessin mit einer möglichen Wartezeit von einer Stunde in Brunnen verärgert die Kunden massiv. | 1 | Regelmässiger Nutzer | Kenntnisnahme | Die Anschlüsse zwischen Bus-Bahn und Bahn-Bus in Küssnacht am Rigi sollen möglichst viele überregionale Transportketten sicherstellen. Die Buslinie 2 ermöglichen am Bahnhof Küssnacht Anschlüsse aus/nach Richtung Luzern und aus/nach Richtung Arth-Goldau zur S3 und dem Voralpenexpress. Die Fahrplänezeiten der Buslinie 2 sind heute so ausgerichtet, dass diese Anschlüsse bei rechtzeitigem Verkehren der Züge erreicht werden. Einzelne Anschlüsse können nur mit der Mindest-Umsteigezeit angeboten werden. Dies birgt das Risiko, dass im Verspätungsfall der Züge der Anschluss zwischen Bahn und Bus oder umgekehrt nicht abgewartet werden kann. Die Buslinie 2 hat heute nur kleine Fahrzeitenreserven um Verspätungen aufzufangen. Eine Anpassung der Fahrplänezeiten zu Gunsten einzelner Anschlüsse würde andere Anschlüsse verunmöglichen. Der Verkauf von Fahrausweisen im Bus ist gerade in ländlichen Regionen sehr wichtig. Es wäre finanziell nicht tragbar, sämtliche Haltestellen auf dem Liniennetz der AAGS mit Billettautomaten auszurüsten. Der Halteort der S3 in Luzern befindet sich teilweise im hinteren Teil der Perrons (Richtung ausfahrender Züge). Dies kann die Wegzeit beim Umstieg verlängern. Das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Schwyz steht mit den SBB in Kontakt, um die Pünktlichkeit der Züge zu verbessern. |
| 60.502 | 2 | Schwyz - Brunnen - Gersau - Vitznau - Küssnacht a.R. | AAGS | Die Busse der Linie 2 sind zwischen Küssnacht und Weggis am Abend resp. am späten Abend oft sehr voll (auch stehend "Sardinenbüchse"). Gerade für Fahrgäste mit einem Abonnement 1. Klasse ist dies an der Grenze des Zumutbaren. Es ist mir klar, dass Gelenkbusse weniger wendig sind und sich so die Fahrzeit etwas verlängern könnte. Dennoch bin ich überzeugt, dass auf dieser Linie generell nur noch Gelenkbusse eingesetzt werden sollten auch abends resp. nachts. Bei den Kursen Küssnacht - Vitznau (Küssnacht Bhf. ab 21:35 und 22:35) könnte ich mir folgende Fahrplananpassung vorstellen, damit der Gelenkbus doch rechtzeitig verkehrt: Ankunft des Busses um 22:30 und 23:30 in Küssnacht Bhf. statt :23). Der Anschluss an die S-Bahn um 22:26 ist bereits im aktuellen Fahrplan nicht aufgeführt - für den Anschluss an die S-Bahn um 22:34 nach Luzern reicht diese Ankunftszeit immer noch (meistens kommt der Bus ja früher an der Endhaltestelle an als im Fahrplan steht). Ich würde diese Anpassung (neu Gelenkbus mit Ankunft in Küssnacht Bhf. um 22:30 statt 22:23 und 23:30 statt 23:23) sehr begrüßen. Besten Dank für die wohlwollende Prüfung dieser Anregung! | 1 | Regelmässiger Nutzer | umgesetzt abgelehnt | Aufgrund der Nachfrage sind Gelenkbusse am ehesten am Freitag- und Samstagabend sinnvoll. In Rücksprache mit der Auto AG Schwyz ist vorgesehen, dass ab 2016 grundsätzlich am Freitag und Samstag bis Betriebschluss mit Gelenkbussen gefahren wird. Zusätzlich wird der Veranstaltungskalender während der Woche berücksichtigt und bei Bedarf die Fahrzeuggrösse angepasst. Die Anpassung der Fahrzeiten am Abend (Ankunft Küssnacht SBB neu um 22:30h bzw. 23.30h statt zur Minute 26) hätte zur Folge, dass der Zugsanschluss um 22:26h an die S3 in Richtung Arth-Goldau nicht mehr erreicht würde. Die Transportkette von den Luzerner Seegemeinden sowie aus Küssnacht in den Talkessel Schwyz gingen verloren. |
| 60.507 | 7 | Biberbrugg - Schwyz Post | AAGS | Bereits im Juni 2014 war ich mit Ihnen in Kontakt wegen der Verbindung Schwyz Post - Pfäffikon SZ / Kempraten. Im Fahrplänenentwurf 2016 muss ich leider feststellen, dass sich an der Verbindung Schwyz Post - Pfäffikon SZ / Kempraten nichts verbessert hat, nachdem sich diese Verbindung ab Juni 2014 zeitlich ziemlich verschlechtert hat. Speziell ist insbesondere der Anschluss an den Voralpen-Express am späteren Nachmittag und Abend in Rothenthurm. Der Bus von Schwyz kommand fährt zwar den Bahnhof Rothenthurm an, verpasst aber den Anschluss an den Voralpen-Express um ein paar Minuten. Ab 20:00 h ist dann erfreulicherweise der Anschluss an den Voralpen-Express in Rothenthurm gewährleistet. Nun, die meisten Pendler sind vor 20:00 h unterwegs, und da frage ich mich schon, warum keine solche Verbindung um 16:00 / 17:00 / 18:00 & 19:00 h angeboten wird? Dies insbesondere auch nach dem umfangreichen Bahnhofausbau in Rothenthurm. Die Verschlechterung der Reisezeit Schwyz Post - Kempraten hat dazu geführt, dass ich wieder vermehrt mit dem Auto nach Schwyz pendle. | 1 | Pendler | verschoben | Eine Verbesserung der Transportketten Ausserschwyz - Innerschwyz ist ein Entwicklungsziel des Kantons. Es wird aufgrund des Sparprogramms des Kantons in den nächsten Planungshorizont verschoben. Die S-Bahn-Züge am linken Zürichsee-Ufer verkehren seit letztem Sommer mit geänderten Fahrzeiten und neuen Fahrlagen. Das gesamte Bahn- und Busnetz der March, Höfe sowie Einsiedeln wurde an die neue Situation des "übergeordneten Netzes" angepasst. Der VAE kann in Wollerau nicht mehr anhalten. Deshalb wird die Verbindung Ausserschwyz - Innerschwyz neu mit der S40 und umsteigen in Biberbrugg angeboten. Einspurstrecken, Anschlusszeiten an Bahn- und Busknoten schränken die Flexibilität bei der Fahrplanplanung massiv ein. Die Verbesserung einer Transportkette geht meist zulasten einer anderen Transportkette. Bei der Fahrplangestaltung wird die Bedeutung der Verkehrsströme berücksichtigt. Die Verkehrsströme aus Ausserschwyz und der Region Mitte in Richtung Zürich sind bedeutend grösser als die Verkehrsströme von Ausserschwyz in Richtung Innerschwyz. Die Fahrzeiten des VAE können nicht angepasst werden, ohne zahlreiche Nachteile zu provozieren. Am Abend wird aus Kostengründen das Tagesangebot auf der SOB Südrampe von vier Produkten (VAE, S31 und Buslinie 7, S40) zu einem Angebot zusammengefasst. Die Buslinie 7 verkehrt ab 20h nur noch bis Rothenthurm, ab 21h nur noch bis Sattel Bahnhof. Dort besteht jeweils Anschluss zu einem Zug in Richtung Rapperswil. Das nachfragebedingt reduzierte öV-Abendkonzept taugt nicht während des Tages. |

| Kursbuchnummer | Liniennummer | Linienbezeichnung | Transportunternehmung | Stellungnahme | Anz. Nenn. | Eingabe als | Entscheid | Begründung |
|----------------|--------------|---|-----------------------|--|------------|----------------------|------------------------|--|
| 60.507 | 7 | Biberbrugg - Schwyz Post | AAGS | Im Fahrplanhorizont 2017 ist vorgesehen, die Buslinie 7 kommend von Sattel via Schwyz Bahnhof nach Schwyz Post zu führen. Ich finde dies keine gute Idee, steigen doch die meisten Pendler an den Haltestellen Herrengasse und Schwyz Post aus, weil sie den Arbeitsplatz im Zentrum von Schwyz haben. | 1 | Pendler | umgesetzt | Die Buslinie 7 wird im Horizont der Sperre Zugersee (Fahrplan 2017) zur Hauptverkehrszeit am Morgen weiterhin direkt via Herrengasse nach Schwyz Post verkehren. Die Berufspendler und Schüler sind von der Umleitung via Bahnhof nicht betroffen. Während des Tages verkehrt die Buslinie 7 in Richtung Schwyz Post zuerst an den Bahnhof SBB und anschliessend nach Schwyz Post. Die Fahrzeitenverlängerung für Reisende nach Schwyz Post beträgt 3 Minuten. |
| 60.507 | 7 | Biberbrugg - Schwyz Post | AAGS | Im Fahrplanhorizont soll die Buslinie 7 in Fahrtrichtung Schwyz Post nicht mehr direkt nach Schwyz Post, sondern mit Umwegfahrt via Schwyz Bahnhof nach Schwyz Post verkehren. Als Grund wird der bessere Anschluss auf die Züge in Schwyz Bahnhof aufgeführt. Schätzungsweise 3/4 der Passagiere dieses Busses (kommend von Ausserschwyz / Einsiedeln) haben das Reise-Endziel Schwyz Zentrum (Schwyz Post), und nicht Schwyz Bahnhof. Es handelt sich vor allem um Schüler des Kollegiums oder um Passagiere, die in Zentrum von Schwyz arbeiten. Die Arbeitsplätze in Schwyz sind vor allem im Zentrum von Schwyz und nicht beim Bahnhof. Passagiere, die in diesem Bus sind und nach Schwyz Bahnhof müssen um dort auf den Zug umzusteigen sind in absoluter Minderheit. Diese Linie dient ja gerade Personen, die von Ausserschwyz / Einsiedeln kommend in Schwyz Zentrum in die Schule gehen und dort arbeiten, da keine direkte Zuglinie Ausserschwyz / Schwyz besteht. Der Bus ist am Morgen und am Abend jeweils randvoll. Manchmal hat es nur noch Stehplätze. Also ist diese Linie ein Bedürfnis der Bevölkerung. Passagiere der Linie 7, welche in Schwyz Bahnhof auf die SBB umsteigen, sind nur solche, welche mit dem Zug in Richtung Tessin reisen und das sind die wenigsten im Bus. haben und nur eine Minderheit (Reisende Richtung Tessin) einen Zeitgewinn aufweisen. Das ÖV-Angebot sollte sich eigentlich nach der Nachfrage der Passagiere richten. Das Argument mit den besseren Anschlüssen beim Bahnhof Schwyz kann ich nicht nachvollziehen. | 2 | Pendler | umgesetzt | Die Buslinie 7 wird im Horizont der Sperre Zugersee (Fahrplan 2017) zur Hauptverkehrszeit am Morgen weiterhin direkt via Herrengasse nach Schwyz Post verkehren. Damit kommt es für die Berufspendler und die Schüler des Kollegiums Schwyz zu keinen Änderungen gegenüber heute. Im Fahrplan 2017 werden täglich 8 Kurse Biberbrugg - Schwyz Post unverändert wie heute direkt geführt. 14 Kurse (während des Tages) werden ab Verkehrsamt zuerst via Bahnhof SBB und anschliessend nach Schwyz Post verkehren. Mit dieser Massnahme kann in Schwyz SBB der Anschluss von der Buslinie 7 aus Richtung Sattel zum Interregio nach Zug-Zürich und Luzern angeboten werden. Die Fahrzeitenverlängerung für die Reisenden nach Schwyz Post beträgt mit dieser geänderten Linienführung 3 Minuten. Die Anschlüsse am Busknoten Schwyz Post werden trotzdem erreicht. |
| 60.520 | 20 | Schwyz - Steinen | AAGS | Der Sonntag ohne Bus ist extrem mühsam. | 1 | Regelmässiger Nutzer | abgelehnt | Das Nachfragepotenzial für einen Sonntagsbetrieb der Buslinie 20 Steinen - Schwyz wird mit dem heutigen Fahrplankonzept als gering eingestuft. Am Sonntag besteht die Möglichkeit, ab Steinen das Zentrum Schwyz mit der Bahn S2 und S3, mit Umsteigen in Schwyz SBB zu erreichen. Der Kanton Schwyz hat keine finanziellen Mittel, um im Fahrplanjahr 2016 und 2017 das Angebot der Buslinie 20 auszubauen. |
| 60.528 | 28 | Vitznau - Küssnacht - Rotkreuz (Schnellbus) | AAGS | Für die Buslinie 28 aus Richtung Vitznau und aus Richtung Rotkreuz müssen auch weiterhin die Anschlüsse in Küssnacht zur S3 garantiert sein. | 4 | Pendler | umgesetzt abgelehnt | Der Anschluss in Küssnacht SBB von der Buslinie 28 aus Richtung Vitznau zur S3 in Richtung Luzern (sowie umgekehrt) kann sichergestellt werden. Die Fahrzeiten der Buslinie 28 werden zwischen Vitznau und Küssnacht SBB angepasst. Der Anschluss in Küssnacht SBB von der Buslinie 28 aus Richtung Rotkreuz zur S3 in Richtung Luzern (sowie umgekehrt) kann nicht gewährleistet werden. Mit einer Fahrzeitenanpassung im Abschnitt Küssnacht SBB - Rotkreuz würden die Zugsanschlüsse in Rotkreuz verloren gehen. |
| 60.528 | 28 | Vitznau - Küssnacht - Rotkreuz (Schnellbus) | AAGS | Es wäre toll, wenn die Linie 60.528 nicht nur zu den Hauptverkehrszeiten fahren würde (z.B. tagsüber Zwei-Stunden- oder Drei-Stunden-Takt). Allenfalls könnten die drei im Betreff erwähnten Linien auch kombiniert werden, so dass ein durchgehender Betrieb möglich wäre: Rundkurs Küssnacht Bhf. - Fänn - Rotkreuz - Root D4 - Küssnacht Bhf., wobei es jeweils verschiedene Optionen gäbe (Autobahn oder durch verschiedene dazwischen liegende Dörfer). Wenn dieser Rundkurs nicht über Meggen verkehren würde, wäre z.B. auch eine Schnellbus-Linie Vitznau - Meggen denkbar. Wenn der Rundkurs ab Küssnacht Bhf. zur vollen Stunde verkehren würde, wäre dies eine Ergänzung zu bestehenden Linien bei einer Abfahrt zur halben Stunde eher ein Ersatz für einige bestehende Linien. Gerade der Vorschlag mit dem Rundkurs ist vermutlich zu kurzfristig für den Dezember 2015, doch vielleicht ist eine Anpassung im erwähnten Sinn Verbindung von Linien, die dann durchgehend verkehren können) per Dezember 2016 oder Dezember 2017 möglich. Besten Dank für Ihre Bemühungen und freundliche Grüsse | 1 | Regelmässiger Nutzer | Kenntnissnahme | Die Hauptverkehrszeit-Schnellbuslinie 28 wurde mit dem Fahrplan 2014 neu eingeführt. Gleichzeitig wurden Anpassungen am gesamten Buskonzept Küssnacht umgesetzt. Neue bzw. geänderte Angebote im öffentlichen Verkehr werden sinnvollerweise nach zwei bis drei Jahren einer Erfolgskontrolle unterzogen, um weiter entwickelt zu werden. Die Erfolgskontrolle für das Buskonzept Küssnacht ist im Jahr 2016 geplant. Die Bemerkungen werden in das Projekt aufgenommen. |
| 60.529 | 29 | Meggen - Küssnacht a.R. - Udligenswil - Root D4 | AAGS | Ich würde mir am Mittag 2 Verbindungen und am Abend eine mehr wünschen. Die Bahnverbindung ist für mich keine Alternative da sie nicht im Passepartout via Rotkreuz möglich ist. | 1 | Pendler | abgelehnt | Das aktuelle Angebot der Buslinie 29 Küssnacht - Root D4 richtet sich nach der ausgewiesenen Nachfrage (Anzahl Fahrgäste). Das Nachfragepotenzial für zusätzliche Buskurse wird heute als gering eingeschätzt. Der Kanton Schwyz hat die finanziellen Mittel nicht, das Angebot der Buslinie 29 in den Fahrplanjahren 2016 und 2017 auszubauen. |
| 60.541 | 541 | Sisikon - Riemenstalden - (Chäppelberg) (Linie 541) | PAGZ | Die Buslinie Sisikon - Riemenstalden - Chäppelberg fährt nur einmal am Morgen. Im Winter wollen am Wochenende bei gutem Wetter viel zu viele Skitourenfahrer auf den Morgenbus. Bitte im Februar und März eine Stunde früher noch einen Bus nach Riemenstalden fahren lassen (der Bus hat sowieso Platz-Reservation obligatorisch im Fahrplan vermerkt; so fährt der Bus nur, wenn es Anmeldungen gibt). | 1 | Gelegenheitsnutzer | abgelehnt | Es verkehren 2016 und 2017 gleich viele Kurspaare wie im Fahrplan 2015. Der Kanton Schwyz hat die finanziellen Mittel nicht, um das Angebot der Buslinie 541 in den Fahrplanjahren 2016 und 2017 auszubauen. Zusätzliche Extrafahrten nach Riemenstalden werden von der Postauto AG Zentralschweiz auf Bestellung jedoch jederzeit ausgeführt (Tel. 041 820 32 55 oder 079 249 47 02). |
| 60.621 | 621 | Arth-Goldau - Arth - Walchwil | ZVB | Sehr geehrte Damen und Herren Wir möchten Sie dringend bitten, daran zu denken, dass es in Walchwil Schulkinder gibt, die per ÖV von Walchwil via Arth-Goldau nach Immensee (und retour) pendeln müssen! Sie müssen am Morgen den 07:21-Zug (Richtung Luzern) erreichen können! | 1 | Pendler | umgesetzt | Im Horizont der Sperre Zugersee verkehren keine Züge zwischen Walchwil und Arth-Goldau. Es kommt zu Veränderungen bei den Transportketten Walchwil - Arth-Goldau - Immensee. Schulbeginn am Gymnasium Immensee ist um 08:05h. Das rechtzeitige Erreichen des Schulbeginns wird ab Walchwil mit folgender Transportkette sichergestellt: Bus Walchwil Bahnhof ab 07:00h, Arth-Goldau an 07:21h, Arth-Goldau ab 07:32h mit Regio-Express in Richtung Zürich, Halt in Immensee um 07:40h. |
| 60.622 | 622 | Immensee - Küssnacht am Rigi | ZVB | Aktuell ist es leider nicht möglich, innerhalb des Bezirkes Küssnacht abends mit dem ÖV eine Veranstaltung zu besuchen. Es wäre angezeigt, die Bus Linie Nr. 22 bis Mitternacht zu betreiben. Zum Beispiel ab 21:00 Uhr nur noch stündlich. - Eine Möglichkeit wäre, diesen Dienst in Kombination mit dem Bus Nr. 53 zu bewerkstelligen | 2 | Regelmässiger Nutzer | teilweise umgesetzt | Das Abendangebot der Buslinie 22 ist nachfragebedingt reduziert. Der letzte Kurs der Linie 22 verkehrt um 21:34h ab Küssnacht Hauptplatz bis nach Immensee Dorf. Der Kanton hat keine finanziellen Mittel, um das Angebot der Linie 22 in den Fahrplanjahren 2016 und 2017 auszubauen. Der Bezirk Küssnacht anerkennt jedoch das Bedürfnis und finanziert ab 13. Dezember 2015 täglich einen zusätzlichen Abendkurs zwischen Küssnacht Rotenhofstrasse und Immensee Dorf (Küssnacht Hauptplatz ab 22:46h, Immensee Dorf an 22:53h; Immensee Dorf ab 23:00h, Küssnacht Hauptplatz an 23:07h). |

| Kursbuchnummer | Liniennummer | Linienbezeichnung | Transportunternehmung | Stellungnahme | Anz. Nenn. | Eingabe als | Entscheid | Begründung |
|----------------|--------------|---|-----------------------|---|------------|----------------------|---------------|---|
| 60.653 | 653 | Rotkreuz - Küssnacht am Rigi | ZVB | Bitte Kurse 53074 und 53076 via Küssnacht Bahnhof führen (Ellbögli, Küssnacht Bahnhof, Hauptplatz, Oberdorf, Ebnet, Ellbögli, etc.). Grund: Komfortablerer Anschluss auf Linie 60.502 Richtung Weggis, Vitznau (Linie 2 AAGS) Danke! Ergänzung vom 20.07.2015 Bei den Abendkursen der Linie 53 Rotkreuz, Bhf. Süd nach Küssnacht a. R., Hauptplatz nicht wie vorgeschlagen via Küssnacht Bhf., sondern ein Rundkurs Ellbögli, Bahnhof-Kreisel (neue Haltestelle vor dem Kreisel beim Bahnhof Küssnacht), Hauptplatz, Oberdorf, Ebnet, Ellbögli, ... Das sollte meiner Meinung nach nicht länger dauern als der aktuelle Kurs - ist für die Fahrgäste jedoch aus zwei Gründen attraktiver: * Umstieg auf Linie 2 der AAGS am Bahnhof möglich statt am Hauptplatz. * Die vor allem mit Gepäck (verrutschen!) mühsame 270°-Drehung zwischen Ellbögli und Ebnet entfällt. | 1 | Regelmässiger Nutzer | abgelehnt | Ab 22h wird das Angebot der Linie 60.653 (Rotkreuz - Küssnacht Rotenhofstrasse) kostenoptimiert mit nur noch einem Fahrzeug im Umlauf produziert. Deshalb wenden die Abendkurse bereits am Hauptplatz Küssnacht und verkehren nicht bis zur Rotenhofstrasse. Die Fahrzeiten dieser kostenoptimierten Kurse sind sehr eng und ohne Zeitreserven geplant. Eine Umwegfahrt via Bahnhof würde ein zusätzliches Fahrzeug auslösen. Eine Umleitung der Abendkurse ins bahnhofnahe Gebiet macht zudem auch aufgrund der Systematik keinen Sinn. Die Umwegfahrt hätte zur Folge, dass die Linie 53 aus Richtung Rotkreuz die Haltestelle Küssnacht Ebnet, und Küssnacht Oberdorf nicht mehr bedienen würde. |
| 60.653 | 653 | Rotkreuz - Küssnacht Breitfeld | ZVB | Es liegt auf der Hand, dass beim aktuellen Busangebot einiges im Argen liegt: Mit der Verlegung der Buslinie 53 ist der Bahnhof Küssnacht zu wesentlichen Teil beeinträchtigt worden: Die Parkplätze sind leer, nicht zuletzt weil die bisherigen Benutzer nun wieder mit dem Auto nach Rotkreuz fahren. An der Achse der neuen Linienführung Bus 53 kann nicht umgestiegen werden. Es steigt niemand ohne Not einmal mehr um... Wichtig ist für Küssnacht natürlich vor allen Dingen der Anschluss nach Zug/Zürich in Rotkreuz. Küssnacht leidet unter dem Individualverkehr, man kann unsern Ort auch als Autostadt bezeichnen. Das neue Buskonzept entlastet nicht, es bringt Mehrverkehr auf der Strasse. Der Ortskern ist wesentlich mehr belastet. Wie bereits festgestellt, ist fast der halbe Ort von der Linie 53 abgeschnitten. Anstatt eine wesentliche Aufwertung des Bahnhofnotens hat man denselben massiv abgewertet. Die neuen Buslinien durchs Dorf und nach Meggen verursachen wahrscheinlich mehr Kosten als Nutzen. Ich bin erstaunt, dass man in Küssnacht mit diesem Angebot zufrieden sein sollte. Selbstverständlich hat die neue Linienführung für die Seegemeinden Greppen/Weggis/Vitznau Vorteile. Aber von unserer Warte (Kanton Schwyz und Bezirk Küssnacht) sind die Nachteile massiv. Dieses neue Buskonzept ist nicht kundenfreundlich und hat den Bahnhof abgewertet. Die Folge ist, dass einfach wieder aufs Auto umgestiegen wird. | 1 | Regelmässiger Nutzer | Kenntnisnahme | Das aktuelle Buskonzept in Küssnacht wurde per Dezember 2013 in Zusammenarbeit den Kantonen Schwyz, Luzern und Zug sowie dem Bezirk Küssnacht umgesetzt. Die damals vorgenommene Änderung der Linienführung bei der Buslinie 53 (Küssnacht - Rotkreuz) hat eine klare Verbesserung der Fahrplanstabilität gebracht. Die Anschlusssicherheit zwischen Bahn-Bus und Bus-Bahn am Knoten Rotkreuz konnte wiederhergestellt werden. Der eingeführte Schnellbus zur Hauptverkehrszeit von Vitznau -Küssnacht SBB - via Autobahn nach Rotkreuz hat die Pendlerverbindungen nach Rotkreuz verbessert und die Kapazitätsgengpässe (Stehplätze in der Hauptverkehrszeit) bei der Linie 53 beseitigt. Das neue Buskonzept Küssnacht wird im Jahr 2016 im Sinne einer Erfolgskontrolle analysiert und soll zukunftsgerichtet weiter entwickelt werden. Dabei werden auch kritische Meinungen zum aktuellen Buskonzept in die Fragestellungen einfließen. |
| 60.653 | 653 | Rotkreuz - Küssnacht Breitfeld | ZVB | Der letzte Bus Nr. 53 ab Bahnhof Rotkreuz fährt um 00:13 via Immensee nach Küssnacht. Dies mit einem zusätzlichen Zeitaufwand von nur 5 min (24 statt 29 min). - Dieser Bus ist eine sehr gute Lösung, um Immensee und Küssnacht optimal in Richtung Zürich anzubinden. - Es sollte geprüft werden, diese Verbindung via Immensee vermehrt so zu führen. | 2 | Regelmässiger Nutzer | verschoben | Das aktuelle Buskonzept in Küssnacht wurde per Dezember 2013 umgesetzt. Im Jahr 2016 soll es im Sinne einer Erfolgskontrolle analysiert und zukunftsgerichtet weiter entwickelt werden. Die Fragestellung zum Abendangebot wird in das Projekt einfließen. |
| 60.653 | 653 | Küssnacht a. Rigi - Risch - Rotkreuz | ZVB | Im neuen Fahrplänenwurf ab 2016, dessen Vernehmlassung zur Zeit läuft, habe ich den Fortbestand des Missstandes festgestellt, der uns mit dem zur Zeit aktuellen Fahrplan neu eingebracht worden ist. ÖV-Passagiere aus Merlischachen, teils aus Meggen und vom ganzen Dorfteil auf der Westseite Küssnachts (Haltikerstrasse, Chaletdörfli, Jaist, Gloriweid, Allmigstrasse, Luzernerstrasse usw.) hatten viele Jahre gute Verbindungen Richtung Rotkreuz / Zug / Zürich / Flugplatz Kloten. Die Buspassagiere aus Greppen, Weggis usw. hatten schlanke Umsteigezeiten. Dies hat viele Leute zum Umstieg auf den ÖV motiviert. Mit der Neuverteilung der Buslinien beim letzten grossen Fahrplanwechsel sind all diese Leute von Rotkreuz abgeschnitten worden: Zahlreiche Fahrten finden wieder - wie in alten Zeiten - mit dem Privatauto nach Rotkreuz statt, weil die Anschlüsse an die Linie nach Rotkreuz nicht funktionieren. Die langen Wartezeiten beim Umsteigen halten die Leute von der ÖV-Benützung ab. Nicht nur bei schlechtem Wetter ist das Warten über volle 18 Minuten unzumutbar. bei Regen steht man zudem ungeschützt entweder am Strassenrand auf schmalen Trottoir der Gischt des Verkehrs ausgesetzt oder ohne schützendes Dach auf dem Hauptplatz. Ich bitte Sie sehr, diesem Umstand durch entsprechende Anpassungen Rechnung zu tragen, sei dies durch andere Fahrzeiten oder durch eine Korrektur der Busrouten. | 1 | Pendler | Kenntnisnahme | Das aktuelle Buskonzept in Küssnacht wurde per Dezember 2013 in Zusammenarbeit der Kantone Schwyz, Luzern und Zug sowie dem Bezirk Küssnacht umgesetzt. Die damals vorgenommene Änderung der Linienführung bei der Buslinie 53 (Küssnacht - Rotkreuz) hat eine klare Verbesserung der Fahrplanstabilität gebracht. Die Anschlusssicherheit zwischen Bahn-Bus und Bus-Bahn am Knoten Rotkreuz konnte wiederhergestellt werden. Der eingeführte Schnellbus zur Hauptverkehrszeit von Vitznau -Küssnacht SBB - via Autobahn nach Rotkreuz hat die Pendlerverbindungen nach Rotkreuz verbessert und die Kapazitätsgengpässe (Stehplätze in der Hauptverkehrszeit) bei der Linie 53 beseitigt. Einzelne Rückmeldungen von Reisenden aus dem Gebiet des Bahnhofs Küssnacht/Merlischachen kritisieren, dass die Buslinie 53 (Küssnacht - Rotkreuz) nicht mehr via Bahnhof geführt wird und sich damit für sie das Angebot verschlechtert hat. Das neue Buskonzept Küssnacht wird im Jahr 2016 im Sinne einer Erfolgskontrolle analysiert und soll zukunftsgerichtet weiterentwickelt werden. Dabei werden auch kritische Meinungen zum aktuellen Buskonzept in die Fragestellungen einfließen. |
| 70.190 | 190 | Pfäffikon SZ - Feusisberg - Schindellegi-Feusisberg | PAGO | Für Pendler, welche am Mittag nach Feusisberg zurückkehren, fehlt der Halbstundentakt am Mittag. Es fehlen folgenden Verbindungen ab Pfäffikon SZ Bahnhof: - 12.12 Uhr - 13.12 Uhr | 3 | Regelmässiger Nutzer | abgelehnt | Die Buslinie 190 verkehrt grundsätzlich im Stundentakt. Zur Hauptverkehrszeit am Morgen zwischen 06-08h und am Abend zwischen 16-20h ist das Angebot zu einem Halbstundentakt verdichtet. Die sehr angespannten Kantonsfinanzen erlauben keine Angebotserweiterung bei der Buslinie 190 in den Fahrplanjahren 2016 und 2017. |
| 70.190 | 190 | Pfäffikon SZ - Feusisberg - Schindellegi-Feusisberg | PAGO | Für die Schüler der Bezirksschule sowie der Kantonsschule Ausserschwyz fehlt eine Verbindung um 15.12 Uhr (Schulschluss 15.00 Uhr) von Pfäffikon SZ nach Feusisberg / Schindellegi. Es entstehen lange Wartezeiten. | 4 | Pendler | abgelehnt | Die sehr angespannten Kantonsfinanzen erlauben keine Angebotserweiterung bei der Buslinie 190 in den Fahrplanjahren 2016 und 2017. Schülerströme sind grundsätzlich ein wichtiges Segment im öffentlichen Verkehr und tragen zum Erfolg einer Linie bei. Nach Möglichkeit werden die Bedürfnisse von Schulen bei der Angebotsplanung von Buslinien berücksichtigt. Die Buslinie 190 ist heute mit zusätzlichen Buskursen zur Hauptverkehrszeit am Morgen zwischen 06-08h und am Abend zwischen 16-20h zu einem Halbstundentakt verdichtet. Von diesen Verdichtungen profitieren unter anderem auch die Schüler/innen der Oberstufe im Schulhaus Weid aus Feusisberg/Schindellegi. |
| 70.190 | 190 | Pfäffikon SZ - Feusisberg - Schindellegi-Feusisberg | PAGO | Aus meiner Sicht wäre es wesentlich effizienter, wenn der Bus mit der S2 abgestimmt wird. Die S2 bedient auch Enge sowie Flughafen. Beispiel. Vom Flughafen her kommt S2 um 12:51 in Pfäffikon an, Bus fährt aber 12:45. Danach für 55 Minuten kein Anschluss. | 1 | Regelmässiger Nutzer | verschoben | Das heutige Fahrplankonzept der Buslinie 190 ist auf die Fernverkehrsanschlüsse und den Postautoknoten in Pfäffikon SZ ausgerichtet. Es entsprach einem Wunsch der Gemeinden, dass die Anschlüsse zum Fernverkehr erhalten bleiben. Eine Anbindung an die S2 würde ein zusätzliches Fahrzeug bei der L190 auslösen. Die Wirtschaftlichkeit würde sinken. Im Jahr 2016 wird das Verkehrssystem Höfe im Sinne einer Erfolgskontrolle überprüft. Die Fragestellung der Anschlussbeziehung der L190 in Pfäffikon SZ wird aufgenommen. |
| 72.522 | 522 | Nuolen - Siebnen-Wangen - Pfäffikon SZ | PAGO | Ich pendle mindestens viermal pro Woche von Wangen nach Zürich. Mit den Zugverbindungen bin ich sehr zufrieden und ich hoffe, dass diese so erhalten bleiben. Die Buslinien von Nuolen und von Lachen fahren fast hintereinander her und man erwischt mit beiden lediglich die langsame S2 (wenn man Glück hat) Viel wertvoller und deshalb wünschenswert wären aber Anschlüsse an den RegioExpress und die S25 nach Zürich HB. Freundliche Grüsse | 1 | Pendler | abgelehnt | Die Buslinie ab Nuolen wird in Siebnen-Wangen weiterhin den S2 Anschluss anbinden. Eine Anpassung ist nicht möglich, ohne andere (grössere) Verkehrsströme negativ zu beeinflussen. Die Linie 522 bildet auf dem Abschnitt Siebnen Schulhaus bis Pfäffikon SZ zusammen mit der Buslinie 524 zur Hauptverkehrszeit einen Viertelstundentakt. Die Fahrzeiten der Linie 522 sind auf diese Funktion ausgerichtet. Die Fahrzeiten der Buslinie 525 aus Richtung Lachen sind in Lachen SZ auf die S2 ausgerichtet. In Siebnen-Wangen ist die Linie 525 vom Zentrum Siebnen her auf die Zugsanschlüsse des RE/S25 ausgerichtet. Im kurzen Abschnitt Wangen, Löwenfeld - Siebnen-Wangen Bahnhof fahren die zwei Buslinien 522 und 525 in ähnlichen Fahrlagen. Dies lässt sich nicht verhindern. |

| Kursbuchnummer | Liniennummer | Linienbezeichnung | Transportunternehmung | Stellungnahme | Anz. Nenn. | Eingabe als | Entscheid | Begründung |
|----------------|--------------|--|-----------------------|--|------------|----------------------------|----------------|---|
| 72.522 | 522 | Nuolen - Siebnen-Wangen - Pfäffikon SZ | PAGO | <p>Buslinie 72.522 und Buslinie 72.525</p> <p>Es soll darauf verzichtet werden, diese beiden Buslinien in der äusseren Bahnhofstrasse Siebnen zu führen. Damit soll dem Wunsch der Anwohner der äusseren Bahnhofstrasse entsprochen werden. Die engen Strassenverhältnisse und die Nutzung als Schulweg zur Oberstufenschule an der äusseren Bahnhofstrasse erfordern, die Nutzung durch Fahrzeuge jeglicher Art zu reduzieren. Die Schwerverkehrs-Transporte im Zusammenhang mit dem damals noch geplanten Holzverlad am Bahnhof Siebnen-Wangen konnten vor rund 2 Jahren erfolgreich wegbedungen werden. Es macht gar keinen Sinn, mit öffentlichen Verkehrsmitteln diese dafür ungeeignete äussere Bahnhofstrasse zu befahren. Wenn die beiden Buslinien 72.522 und 72.525 in der Bahnhofstrasse geführt werden, verkehren sie automatisch über den neuen leistungsfähigen Grosskreisel mit seiner neuen Bushaltestelle Aabrug. Damit können sämtliche Marchbuslinien ab dieser zentral gelegenen Haltestelle Aabrug mitten im Dorf Siebnen mit optimalen Umsteigebeziehungen in alle Richtungen bedient werden. Der Gemeinderat Wangen hat in seinem Schreiben vom 17. März 2015 an das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Schwyz seinen Wunsch mitgeteilt, dass sämtlicher ÖV-Busbetrieb auf jeden Fall über die Bahnhofstrasse in Siebnen zu führen sei. Die Haltestellen Siebnen Zentralhof, Siebnen Schorrenstrasse und Siebnen Löwen sollen gemäss Konzept „Busdrehscheibe Grosskreisel Siebnen“ aufgehoben werden. An der Bushaltestelle Zentralhof und Schorrenstrasse können ohnehin keine Umsteigebeziehungen gewährleistet werden. Die Geh-Distanzen zu den nächstgelegenen Haltestellen Schulhaus und Aabrug sind dafür zu gross. Der Verzicht auf diese Haltestelle wird die Fahrzeiten der Buslinie 521, 522, 523 und 524 verkürzen und somit zur Fahrplanstabilität beitragen.</p> | 3 | Gruppe / Interessenverband | in Überprüfung | <p>Mit dem Fahrplanwechsel vom 15. Juni 2014 setzte der Kanton Schwyz in der March ein neues Buskonzept um. Der Bahnhof Siebnen-Wangen wurde zur ÖV-Drehscheibe. Der Bahnhof Siebnen-Wangen wird viertelstündlich mit Zügen des Fernverkehrs oder der S-Bahn Zürich bedient. Die Buslinien in der March wurden auf den Bahnhof Siebnen-Wangen ausgerichtet. Für den Korridor Siebnen-Wangen entstand ein Busangebot mit Ortsbus-Charakter mit Verknüpfungen und Durchbindungen der Buslinien-Äste von Wangen via Bahnhof nach Siebnen.</p> <p>Änderungen beim Buskonzept in Siebnen betreffen die gesamte March und können deshalb nicht isoliert betrachtet werden. Der Kanton Schwyz prüft aktuell Buslinienführungsvarianten in Siebnen und deren Auswirkungen auf das ÖV-Gesamtsystem der March.</p> <p>Mit dem Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2015 werden erste Korrekturen am neuen Buskonzept vorgenommen. Sie dienen dazu, Mängel im aktuellen Konzept zu beseitigen. Die Umsteigeverbindungen sollen sicherer gemacht werden (Anschlusssicherheit). Gleichzeitig werden einzelne neue Transportketten geschaffen. Als wichtigste Änderung wird die Buslinie 524 (Pfäffikon SZ - Buttikon Oberstufenschule) neu von Montag bis Freitag einmal pro Stunde von Buttikon nach Ziegelbrücke verlängert. Die Obermarch erhält damit die Direktverbindung in die Untermarch zurück.</p> |
| 72.523 | 523 | Innerthal - Siebnen-Wangen | PAGO | <p>40 Schüler/innen aus dem Wägital. Einerseits möchte ich Ihnen danken, dass Sie den Schüler/Innen der Sek 1 March Siebnen während der Werktag mehr Zeit geben, um den Bus Richtung Vorder- und Innerthal um 11.37 Uhr zu erreichen. Andererseits kann ich die verloren gegangene 5-Minuten-Pause um 9 Uhr, welche bis vor einem Jahr möglich war, immer noch nicht wieder einführen. Unsere Lektionen am Morgen musste ich auf 42 Minuten kürzen, damit die Schüler/Innen den Stunden- und Klassenwechsel vollziehen können (Beginn 7.30 Uhr, Schluss 11.30 Uhr, eine Viertelstunde Pause). Gemäss kantonalen Vorgaben müssten es aber 45 Minuten sein. Deshalb erlaube ich mir eine Frage bzw. einen Vorschlag. Wenn der Bus an den Werktagen erst 11.42 Uhr fahren würde, wäre es möglich, diese 5-Minuten-Pause wieder einzuführen und die Lektionen mit 45 Minuten zu führen. Hätte das Auswirkungen auf mögliche Umsteigepassagiere? Ja – wobei gleichzeitig festgehalten werden muss, dass erstens unsere Schüler/Innen sicher ¾ oder mehr des regelmässigen Verkehrsaufkommens in Wägital stellen und zweitens die Passagierzahl im Mittagkurs aus dem Wägital, nach eigenen Beobachtungen, minimal ist. Würde der Bus statt um 11.37 Uhr um 11.42 Uhr fahren, käme er erst wieder gegen 12.33 Uhr in Siebnen an. Der mögliche Umsteigepassagier (nochmals: einer oder zwei oder keiner?) müsste dann halt in Richtung Ziegelbrücke den Zug um 12.48 Uhr statt um 12.31 Uhr nehmen. Richtung Zürich spielt es keine Rolle, er kann nur den nächsten Zug um 12.43 Uhr nehmen. Ich bin mir bewusst, dass Sie viele verschiedene Begehrlichkeiten unter einen Hut bringen müssen. Ich bitte Sie um wohlwollende Prüfung meines Vorschlages</p> | 1 | Gruppe / Interessenverband | umgesetzt | <p>Der Kurs 52313 wird neu um 11:42h von Siebnen-Wangen in Richtung Innerthal abfahren. Bereits im Fahrplan 2015 ist dieser Kurs ausser Takt um 11:37h abgefahren (Taktfahrzeit wäre 11:34h) Dies mit der Konsequenz, dass der Gegenkurs 52316 frühestens um 12:03h von Innerthal in Richtung Siebnen-Wangen zurückfahren kann. Der Taktmässige Anschluss in Siebnen-Wangen zur S2 mit Abfahrt um 11:27h in Richtung Zürich wird dadurch nicht erreicht (nächste Verbindung S25 um 12:43h). Es liegen dem Amt für öffentlichen Verkehr keine negativen Rückmeldungen zu dieser Takt-Ausnahme vor. Aus diesem Grund kann einer zusätzlichen Verschiebung um 5 Minuten zugestimmt werden. Die Anschlüsse des Gegenkurses 52316 bleiben unverändert wie im Jahr 2015.</p> |
| 72.523 | 523 | Innerthal - Siebnen-Wangen | PAGO | <p>Anschlüsse am Bahnhof Siebnen-Wangen auf die S2: die Umsteigezeit / Wartezeit am Bahnhof ist mit 3 Minuten auf und ab S2 sehr ideal und sollte so beibehalten werden. Dieser sehr schlanke Anschluss, jede Stunde auf die S2 ab Siebnen-Wangen nach und ab Zürich, wird von den Fahrgästen sehr geschätzt. Von diesem schlanken Anschluss vom Bus auf die Bahn profitieren auch die Bus-Benutzer im Dorf Siebnen: als schneller stündlicher Zubringer zum / ab Bahnhof Siebnen-Wangen. Die Frequenzen der Fahrten ab und ins Wägital sind im bisherigen Zeitfenster 0600 – 2000 h über die 7 Wochentage genügend und müssen nicht ausgedehnt werden. Diese Frequenzen sollten nicht ausgedünnt werden. Die Bus-Benutzer vom Dorf Siebnen schätzen den Bus 523 als schnellen Zubringer zur S2 am Bahnhof Siebnen-Wangen sehr. Der Zustiegsort an der Haltestelle Aabrug, im Grosskreisel, ist genau in der Mitte des Dorfes Siebnen gelegen und somit für alle Bewohner ideal erreichbar. Wir begrüssen es sehr, dass die Fahrstrecke für die Buslinie 523 wieder in der Bahnhofstrasse verläuft, wie dies schon seit je, bis zum Provisorium wegen der Baustelle am Bahnhof, immer schon der Fall war. Der Umweg über die äussere Bahnhofstrasse soll für sämtliche Buslinien aufgehoben werden.</p> | 3 | Gruppe / Interessenverband | Kenntnisnahme | <p>Das Fahrplanangebot der Buslinie 523 erfährt keine wesentlichen Änderungen. Einzig ein Mittagkurs wird im Minutenbereich angepasst und optimaler auf die Schulzeiten der MPS Siebnen abgestimmt.</p> |
| 72.524 | 524 | Buttikon - Pfäffikon SZ | PAGO | <p>Im Original zweiseitiges Schreiben vom AöV Schwyz zusammengefasst.</p> <p>Direktverbindung Reichenburg Lachen fehlt. Verbindungen in die Untermarch (Altendorf, Pfäffikon SZ) sehr schlecht und nur mit Umsteigen möglich. Wieso fährt Buslinie 521 nach Uznach? Endpunkt der Linie 521 wird aus Sicht Reichenburgs als sinnlos angesehen. Verbindungen nach Zürich schlecht.</p> | 1 | Regelmässiger Nutzer | umgesetzt | <p>Reichenburg erhält eine Direktverbindung in die Untermarch zurück. Die Buslinie 524 (Pfäffikon SZ - Buttikon Oberstufenschule) wird ab 14. Dezember 2015 von Montag bis Samstag neu einmal pro Stunde bis nach Ziegelbrücke verlängert.</p> <p>Die Linie 521 (Reichenburg - Siebnen-Wangen - Uznach) dient für die Reisenden auf dem Abschnitt Reichenburg - Siebnen-Wangen als Zubringer zur S2 in Richtung Zürich. Gleichzeitig werden mit dem neuen Buskonzept die Linien in Siebnen-Wangen als sogenannte Durchmesserlinien geführt. Dadurch entstehen für lokale Verkehrsströme z.B. von Schübelbach nach Wangen/Tuggen direkte schnelle Verbindungen ohne lange Wartezeiten in Siebnen-Wangen. Insgesamt können mit dieser Linienführung mehrere Bedürfnisse (Verkehrsströme) effizient mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden.</p> |
| 72.524 | 524 | Buttikon - Pfäffikon SZ | PAGO | <p>Bessere Busverbindungen aus der Obermarch nach Pfäffikon wären wünschenswert, damit dort die Anschlusszüge nicht verpasst werden.</p> | 1 | Regelmässiger Nutzer | umgesetzt | <p>Die Obermarch erhält eine Direktverbindung in die Untermarch zurück. Die Buslinie 524 (Pfäffikon SZ - Buttikon Oberstufenschule) wird ab 14. Dezember 2015 von Montag bis Freitag neu einmal pro Stunde bis nach Ziegelbrücke verlängert. Dadurch entsteht eine stündliche direkte Busverbindung zwischen Ziegelbrücke und Pfäffikon SZ sowie umgekehrt.</p> |

| Kursbuchnummer | Liniennummer | Linienbezeichnung | Transportunternehmung | Stellungnahme | Anz. Nenn. | Eingabe als | Entscheid | Begründung |
|----------------|--------------|--------------------------------|-----------------------|--|------------|----------------------------|---------------------|--|
| 72.524 | 524 | Buttikon - Pfäffikon SZ | PAGO | Das Buskonzept im Raum Siebnen bzw. Obermarch ist nicht optimal. Direktverbindung Reichenburg Lachen fehlt. Vorschlag: Die Buslinie 72.521 ab Bahnhof Siebnen-Wangen ohne Halt bis Siebnen, Aabrug und ab dort, mit Bedienen aller Haltestellen, neu nur noch nach Buttikon, Oberstufenschule, dann wenden. Linie 72.524 neu ab Siebnen, Aabrug bis nach Buttikon, Oberstufenschule ohne Halt, und dann ab Buttikon, Oberstufenschule mit Halt an allen Haltestellen bis nach Reichenburg, Bahnhof. Die Buslinie 72.521 soll unverändert am Bahnhof Siebnen-Wangen abfahren. Ohne die Haltestelle Siebnen, Zentralhof anzufahren, sollen die Busse 521 direkt die Haltestelle Siebnen, Aabrug anfahren und dort in der Busbucht an der Kante Kirche 3 Minuten warten. In diesem Vorschlag ist damit vorgesehen, dass die Busse 521 an der Haltestelle Aabrug, Kante Kirche jeweils xx.43 und xx.13 stehen und dann zeitgleich auch die Busse 72.524 an der Haltestelle Aabrug die Kante Ilge anfahren (jeweils ebenfalls xx.43 und xx.13). Die Passagiere können nun die Busse wechseln. Zu dieser Umsteigebeziehung kommt noch zusätzlich stündlich jene von / ab der Linie 72.523 dazu (jeweils xx.13 an der Kante Wägitalerstrasse). Somit stehen an der Haltestelle Siebnen, Aabrug stündlich um xx.13 ideale Umsteigebeziehungen auf 521, 523 und 524 zur Verfügung. Jeweils um xx.43 stehen stündlich die Umsteigebeziehungen auf 521 du 524 zur Verfügung. Als Beispiele idealer Umsteigebeziehungen seien hier das Umsteigen von 52407 auf 52302 oder von 52418 auf 52310 an der Haltestelle Aabrug erwähnt. Diese Beziehungen erlauben den Fahrgästen aus Buttikon und aus Galgenen, stündlich einmal mit schlanken Anschlüssen mit dem „Wägitaler-Bus“ 72.523 an den Bahnhof Siebnen-Wangen zu gelangen. In der Gegenfahrtrichtung ab Reichenburg (524) / Buttikon (521) nach Siebnen, Aabrug können die Fahrzeiten analog angepasst werden. | 3 | Gruppe / Interessenverband | in Überprüfung | Mit dem Fahrplanwechsel vom 15. Juni 2014 setzte der Kanton Schwyz in der March ein neues Buskonzept um. Der Bahnhof Siebnen-Wangen wurde zur öV-Drehscheibe. Der Bahnhof Siebnen-Wangen wird viertelstündlich mit Zügen des Fernverkehrs oder der S-Bahn Zürich bedient. Die Buslinien in der March wurden auf den Bahnhof Siebnen-Wangen ausgerichtet. Für den Korridor Siebnen-Wangen entstand ein Busangebot mit Ortsbus-Charakter mit Verknüpfungen und Durchbindungen der Buslinien-Äste von Wangen via Bahnhof nach Siebnen. Änderungen beim Buskonzept in Siebnen betreffen die gesamte March und können deshalb nicht isoliert betrachtet werden. Der Kanton Schwyz prüft aktuell Buslinienführungsvarianten in Siebnen und deren Auswirkungen auf das öV-Gesamtsystem der March. Mit dem Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2015 werden erste Korrekturen am neuen Buskonzept vorgenommen. Sie dienen dazu Mängel, im aktuellen Konzept zu beseitigen. Die Umsteigebeziehungen sollen sicherer gemacht werden (Anschlusssicherheit). Gleichzeitig werden einzelne neue Transportketten geschaffen. Als wichtigste Änderung wird die Buslinie 524 (Pfäffikon SZ - Buttikon Oberstufenschule) neu von Montag bis Freitag einmal pro Stunde von Buttikon nach Ziegelbrücke verlängert. Die Obermarch erhält damit die Direktverbindung in die Untermarch zurück. |
| 72.524 | 524 | 72.524 Buttikon - Pfäffikon SZ | PAGO | Feststellung: Wir begrüßen die Bemühungen, wiederum direkte Busverbindungen aus Reichenburg nach Lachen und Pfäffikon einzuführen. Allerdings geben wir zu bedenken, dass damit die Position der S27 geschwächt wird (diese fährt ja schon nach Lachen, nur leider als Leerfahrt...), was wir als problematisch erachten. Die kommerzielle Nutzung des Halts in Lachen bei der S27 hat deshalb Priorität. | 1 | Gruppe / Interessenverband | Kenntnisnahme | Die Obermarch erhält eine Direktverbindung in die Untermarch zurück. Die Buslinie 524 (Pfäffikon SZ - Buttikon Oberstufenschule) wird ab 14. Dezember 2015 von Montag bis Samstag neu einmal pro Stunde bis nach Ziegelbrücke verlängert. Dadurch entsteht eine stündliche direkte Busverbindung zwischen Ziegelbrücke und Pfäffikon SZ sowie umgekehrt. Davon profitieren Reisende aus Reichenburg Dorf. Mit der Anpassung der Fahrzeiten der Buslinie 525 werden die Transportketten ab Bahnhöfen der S27 nach Lachen verbessert. Neu bestehen zwei Verbindungen pro Stunde, jeweils mit Umsteigen in Siebnen-Wangen (1. Transportkette S27 und Umsteigen auf S25 nach Lachen, 2. Transportkette S27 und Buslinie 525 nach Lachen). Der kommerzielle Halt der S27 in Lachen wird vom Kanton verfolgt. Solange die heute bestehenden Fahrpläne sämtlicher Züge nicht verändert werden können, kann die S27 ohne Infrastrukturausbauten in Lachen (Perron Gleis 1) nicht kommerziell anhalten. |
| 72.524 | 524 | Buttikon - Pfäffikon SZ | PAGO | Feststellung: Ebenfalls begrüßen wir die Bemühungen, die Anschlusssituation Bus/Bahn in Altendorf Bahnhof zu verbessern, da Pfäffikon Bahnhof anerkanntermassen zu den Hauptverkehrszeiten nicht stabil auf der Strasse erreicht werden kann. Aktuell ist es ein Glücksspiel im Sekundenbereich, ob die Züge der S2 Richtung Pfäffikon erreicht werden können, was natürlich insbesondere für Pendler eine sehr unbefriedigende Situation darstellt. Grundsätzlich würde ein Bedürfnis auch in umgekehrter Richtung bestehen, allerdings sind die Voraussetzungen noch schlechter (Busse noch unpünktlicher, S2 ebenfalls, Bushaltestelle zu weit vom Bahnhof entfernt, keine gedeckte Wartemöglichkeit, keine Anzeige, wann der Bus kommt...) | 1 | Gruppe / Interessenverband | Kenntnisnahme | Der Pendleranschluss in Altendorf vom Bus 524 zur S2 in Richtung Zürich am Morgen wird ab 14. Dezember 2015 mit einem Verstärkungskurs sichergestellt. Dieser Verstärkungskurs verkehrt 4 Minuten vor dem Regelkurs und verkehrt an Schultagen (Ankunft Bus 524 in Altendorf, Bahnhof um 07:25h, Abfahrt S2 in Richtung Zürich um 07:32h). Die Stabilität und Pünktlichkeit der Buslinien in Pfäffikon SZ ist auch Bestandteil des Projekts "Testplanung Pfäffikon". Es finden derzeit Vertiefungsarbeiten zu Busbevorzugungen statt. Die Umgestaltung des Busbahnhofs Pfäffikon SZ ist ebenfalls Bestandteil der Testplanung und genießt einen hohe Priorität. |
| 72.525 | 525 | Lachen - Siebnen, Schulhaus | PAGO | Ich habe im Marchanzeiger gelesen, dass ich an dieser Stelle eine Rückmeldung machen kann. Mein Anliegen ist folgendes: Für mich und weitere Personen wäre es hilfreich, wenn der Bus Nr. 72.525 Siebnen-Wangen-Lachen wieder weiter fahren würde und nicht nur bis zum Bahnhof Lachen. Zwischen Lachen und Pfäffikon gibt es viele Ziele, die per Bus attraktiv sind und mit der S2 überhaupt nicht, da der Bahnhof Altendorf meistens keine Option ist. Herzlichen Dank für das Überdenken dieser Angelegenheit. | 1 | Regelmässiger Nutzer | teilweise umgesetzt | Der Fahrplan der Buslinien 525 und 524 wird in Lachen angepasst und aufeinander abgestimmt. Damit entsteht eine schlanke Umsteigebeziehung zwischen diesen beiden Buslinien. Diese ermöglicht schnelle Reiseverbindungen aus dem Gebiet Wangen/Lachen Ost nach Altendorf - Pfäffikon SZ und umgekehrt (mit Umsteigen in Lachen Bahnhof). Für eine Verlängerung der Buslinie 525 ab Lachen Bahnhof nach Pfäffikon SZ fehlt heute das Potenzial. |
| 72.525 | 525 | Lachen - Siebnen, Schulhaus | PAGO | Der Fahrplänenwurf 2016 für die Buslinie 525 (Lachen - Siebnen) ist sehr unattraktiv. Damit der ÖV benutzt wird, müssen schlanke Anschlüsse geschaffen werden. Diese Buslinie soll in Lachen Zubringer und Abnehmer zur bzw. von der S2 sein und dazu sollen schlanke Anschlüsse angeboten werden (Wartezeit: max. 5min). In Siebnen-Wangen Bahnhof allerdings sollte diese Buslinie als Zubringer und Abnehmer für den RE (Zürich-Chur) und falls möglich für die S25 fungieren. Da der RE in Lachen nicht hält, soll für Lachen eine Möglichkeit geschaffen werden in Siebnen-Wangen auf den RE (Abfahrt .48 Richtung Chur) zuzusteigen. Dabei sollen schlanke Anschlüsse angeboten werden. Der Bus 525 soll diesen Anschluss in Siebnen-Wangen herstellen. Die Anschlüsse funktionieren in Lachen leider aktuell (Fahrplan 2015) nur knapp nicht, da die S2 hat regelmässig zur Stosszeit 3-5min Verspätung von Zürich. Die Verspätung ist jedoch sehr selten grösser als 5min. Pendler die täglich von Zürich nach Wangen fahren, müssten bei fahrplanmässiger Ankunft in Lachen der S2 jeden Arbeitstag 12 min Wartezeit auf sich nehmen! Der Fahrplan der Buslinie 525 soll nur im Minutenbereich angepasst werden. Der Bus könnte weiterhin wirtschaftlich mit nur einem Fahrzeug betrieben werden, falls der Abschnitt Siebnen-Wangen Bahnhof -Siebnen Schulhaus und zurück aufgehoben würde. Die Aufhebung dieses Abschnitts wäre jedoch nicht gravierend, da viele andere Buslinien (521,523, 524) über Siebnen Dorf kursieren. Vorschlag Fahrplan 2016 für die Buslinie 525:Abfahrt Lachen Bahnhof: .33 und .03 / Ankunft S2 von Zürich .26 und .56 Ankunft Siebnen-Wangen: .44 und .14 / Abfahrt RE/S25 nach Chur bzw. Linthal .48 und .16 Abfahrt Siebnen-Wangen: .45 und .15 / Ankunft RE/S25 nach Zürich .10 und .43 Ankunft Lachen Bahnhof: .26 und .56 / Abfahrt S2 nach Zürich .30 und .00 Ich bitte um Prüfung meines Vorschlags und hoffe um Einsicht. | 1 | Pendler | teilweise umgesetzt | Die Fahrzeiten der Buslinie 525 werden im Minutenbereich angepasst. Die Abfahrtszeiten in Lachen SZ in Richtung Siebnen erfolgt zur Minute 35 und in der Hauptverkehrszeit zusätzlich zur Minute 05. Insgesamt werden sicherere, teilweise auch neue Anschlussbeziehungen geschaffen. Bei der Fahrplangestaltung wurde die Verspätungsanfälligkeit der Strasse und der Schiene zur Hauptverkehrszeit berücksichtigt. In Lachen wird der Anschluss zur/von der S2 in/aus Richtung Zürich neu sicher erreicht, auch verspätete Züge können abgewartet werden. Gleichzeitig wird in Lachen neu eine Anschlussbeziehung zwischen der Buslinie 525 und der Linie 524 von/nach Altendorf-Pfäffikon SZ geschaffen. Dadurch entstehen, mit Umsteigen in Lachen Bahnhof, neue schnelle Transportketten aus dem Gebiet Wangen West/Lachen Ost an die Bushaltestellen in Altendorf - Pfäffikon SZ. Am Bahnhof Siebnen-Wangen wird aus Richtung Zentrum Siebnen neu der Anschluss an die schnellen Produkte des RE und der S25 (nur HVZ) in/aus Richtung Zürich gewährleistet. Der Anschluss in Siebnen-Wangen von der Buslinie 525 aus Richtung Lachen zum RE in Richtung Chur kann mit dem geänderten Fahrplankonzept der Buslinie 525 nicht umgesetzt werden. Von Lachen wird Chur stündlich mit Umsteigen in Ziegelbrücke und Sargans in 1 Std. und 9 Min. erreicht (heute besteht für Lachen mit der Buslinie 525 und Umstieg zum RE in Siebnen-Wangen eine zusätzliche Verbindung pro Stunde; Reisezeit 1 Std. 15 Min.). |
| 72.525 | 525 | Lachen - Siebnen, Schulhaus | PAGO | Ab Wangen Höfli hat man in Lachen SZ lediglich Anschluss auf S2 in Richtung Zürich. Diese Verbindung ist sehr knapp bemessen (5 Minuten von Lachen nach Wangen, deshalb immer verspätet) und das Risiko dass man den Zug verpasst, ist ziemlich gross. Deshalb probiere ich es gar nicht mehr aus. Ich hoffe, dass dieses Problem mit den neuen Abfahrtszeiten in Lachen behoben wird. | 1 | Pendler | umgesetzt | Die Fahrzeiten der Buslinie 525 werden im Minutenbereich angepasst. Insgesamt werden sicherere, teilweise auch neue Anschlussbeziehungen geschaffen. Bei der Fahrplangestaltung wurde die Verspätungsanfälligkeit der Strasse und der Schiene zur Hauptverkehrszeit berücksichtigt. In Lachen wird der Anschluss zur/von der S2 in/aus Richtung Zürich neu sicher erreicht, auch verspätete Züge können abgewartet werden. Gleichzeitig wird in Lachen neu eine Anschlussbeziehung zwischen der Buslinie 525 und der Linie 524 von/nach Altendorf-Pfäffikon SZ geschaffen. Dadurch entstehen, mit Umsteigen in Lachen Bahnhof, neue schnelle Transportketten aus dem Gebiet Wangen West/Lachen Ost an die Bushaltestellen in Altendorf - Pfäffikon SZ . |

| Kursbuchnummer | Liniennummer | Linienbezeichnung | Transportunternehmung | Stellungnahme | Anz. Nenn. | Eingabe als | Entscheid | Begründung |
|----------------|--------------|-----------------------------|-----------------------|--|------------|----------------------------|---------------------|---|
| 72.525 | 525 | Lachen - Siebnen, Schulhaus | PAGO | Bei den Busverbindungen in der oberen March habe ich in letzter Zeit mehrfach die Anschlüsse verpasst - letzthin gleich zwei Mal hintereinander, als ich vom Schnellzug aus Chur in Siebnen auf den Bus nach Lachen umsteigen wollte. Ich würde es deshalb sehr schätzen, wenn das Bussystem in der Obermarch stabilisiert werden könnte. | 1 | Pendler | abgelehnt | Der Anschluss in Siebnen-Wangen zwischen der Buslinie 525 aus/nach Richtung Lachen und des RE nach/aus Richtung Chur wird im Fahrplan 2016 nicht mehr angeboten. Die Fahrzeiten der Buslinie 525 werden im Minutenbereich angepasst. Die Abfahrtszeiten in Lachen SZ in Richtung Siebnen erfolgt zur Minute 05 (HVZ) und 35. Insgesamt werden sicherere, teilweise auch neue Anschlussbeziehungen geschaffen. Bei der Fahrplangestaltung wurde die Verspätungsanfälligkeit der Strasse und der Schiene zur Hauptverkehrszeit berücksichtigt. In Lachen wird der Anschluss zur/von der S2 in/aus Richtung Zürich neu sicher erreicht, auch verspätete Züge können abgewartet werden. Gleichzeitig wird in Lachen neu eine Anschlussbeziehung zwischen der Buslinie 525 und der Linie 524 von/nach Altendorf-Pfäffikon SZ geschaffen. Dadurch entstehen, mit Umsteigen in Lachen Bahnhof, neue schnelle Transportketten aus dem Gebiet Wangen West/Lachen Ost an die Bushaltestellen in Altendorf - Pfäffikon SZ. Am Bahnhof Siebnen-Wangen wird aus Richtung Zentrum Siebnen neu der Anschluss an die schnellen Produkte des RE und der S25 (nur HVZ) in/aus Richtung Zürich gewährleistet. Der Anschluss in Siebnen-Wangen von der Buslinie 525 aus Richtung Lachen zum RE in Richtung Chur kann mit dem geänderten Fahrplankonzept der Buslinie 525 nicht umgesetzt werden. |
| 72.525 | 525 | Lachen - Siebnen, Schulhaus | PAGO | Die Buslinie 72.525 wurde gegenüber der aktuell laufenden Version in der Fahrplanlage um 8 Minuten nachgeschoben. Mit dem 72.525 werden keine Anschlüsse auf die beiden stündlichen Schnellzüge RE und S25 in Fahrtrichtung Zürich gewährleistet. Genau diese Anschlüsse nach Zürich aber werden von den Pendlern sehr gewünscht. Wir schlagen vor, die Buslinie 72.525 neu so zu gestalten, dass sämtliche Anschlüsse von Bus auf Bahn und umgekehrt nur noch einzig an der ÖV-Drehscheibe Siebnen-Wangen gewährleistet werden. Auf allfällige Anschlussmöglichkeiten auf die Schiene am Bahnhof Lachen soll konsequent verzichtet werden. Dadurch werden höhere Freiheitsgrade in der Fahrplangestaltung erreicht. Zudem sollen die Kurse dieser Linie so gestaltet werden, dass die Anschlüsse auf die beiden stündlichen RE und die beiden stündlichen S25 in beide Fahrtrichtungen am Bahnhof Siebnen-Wangen gewährleistet werden können. Die Bus auf Bahn-Anschlüsse auf und ab S2 werden am Bahnhof Siebnen-Wangen bereits durch die Linien 72.521, 72.522 und 72.523 ausreichend redundant sichergestellt. Es fehlen am Bahnhof Siebnen-Wangen die halbständlichen Busse auf und ab den beiden Schnellzügen S25 und RE. Die fehlenden schlanken Anschlüsse auf und ab den Schnellzügen auf die Busse am Bahnhof Siebnen-Wangen sind ein grosser Mangel und europaweit einzigartig. Die Fahrgäste begreifen nicht, warum sie aus dem Schnellzug aussteigen und im Busbahnhof keinen Bus vorfinden, der sie zeitnah in die Dörfer hinaus weiterführt. Wir schlagen vor, diese Anschlusslücke mit einer neuen Taktung der Linie 72.525 zu korrigieren. Es soll mit dem Marchbus generell und mit der Linie 525 im Besonderen primär die ÖV- Drehscheibe Bahnhof Siebnen-Wangen erschlossen und gestärkt werden. Die geografisch ideale Lage dieses Knotenpunktes sollte auch vom Bussystem konsequent umgesetzt werden. | 3 | Gruppe / Interessenverband | Umgesetzt | Am Bahnhof Siebnen-Wangen wird aus Richtung Zentrum Siebnen neu der Anschluss an die schnellen Produkte des RE und der S25 (nur HVZ) in/aus Richtung Zürich gewährleistet. Das Zentrum Siebnen erhält damit eine integrale Verbindung an die schnellen Produkte nach/aus Richtung Zürich. Die Buslinie 525 wird zudem auch in Lachen neu gestaltet. Dazu werden die Fahrzeiten der Buslinie 525 im Minutenbereich angepasst. Die Abfahrtszeiten in Lachen SZ in Richtung Siebnen erfolgt zur Minute 05 (HVZ) und 35. Insgesamt werden sicherere und auch neue Anschlussbeziehungen geschaffen. Bei der Fahrplangestaltung wurde die Verspätungsanfälligkeit der Strasse und der Schiene zur Hauptverkehrszeit berücksichtigt. In Lachen wird der Anschluss zur/von der S2 in/aus Richtung Zürich neu sicher erreicht, auch verspätete Züge können abgewartet werden. Gleichzeitig wird in Lachen neu eine Anschlussbeziehung zwischen der Buslinie 525 und der Linie 524 von/nach Altendorf-Pfäffikon SZ geschaffen. Dadurch entstehen, mit Umsteigen in Lachen Bahnhof, neue schnelle Transportketten aus dem Gebiet Wangen West/Lachen Ost an die Bushaltestellen in Altendorf - Pfäffikon SZ. Der Anschluss in Siebnen-Wangen von der Buslinie 525 aus Richtung Lachen zum RE in Richtung Chur kann mit dem geänderten Fahrplankonzept der Buslinie 525 nicht mehr angeboten werden. |
| 72.526 | 526 | Siebnen alle Kurse | PAGO | Mein Anliegen betrifft die Linienführung des March-Buses in Siebnen. Das neue Buskonzept in der March brachte in Siebnen wesentlichen Veränderungen der Linienführung. Während den Umbauarbeiten bei der Bahnhofbrücke werden mehrere Buslinien über die äussere Bahnhofstrasse geführt. Zwei Buslinien sollen auch nach Abschluss der Bauarbeiten diese Route befahren. Die äussere Bahnhofstrasse verläuft an der Mittelpunktschule und an mehreren Wohnquartieren vorbei. Sie wird entsprechend stark von Schülern auf Fahrrädern oder zu Fuss frequentiert. Die Strasse ist zudem vielerorts zu schmal, dass sich Busse und Schwerverkehr problemlos kreuzen können. Oft ist ein Ausweichmanöver über das Trottoir unumgänglich. Mit der neue Bushaltestelle am oberen Ende der äusseren Bahnhofstrasse, gleich hinter dem alten Schulhaus, wurde keine bessere ÖV-Erschliessung der Wohnquartiere entlang der äusseren Bahnhofstrasse erreicht. Die neue Bushaltestelle ist nur wenige Meter von der bewährten Haltestelle „altes Schulhaus“ an der Glarnerstrasse entfernt. Die neue Linienführung des Buses über die äussere Bahnhofstrasse bringt daher keinen Nutzen, sondern lediglich eine zusätzliche Belastung dieser Strasse, welche von Fussgängern und Fahrradfahrern stark frequentiert wird. Viele Anwohnende sind deshalb unzufrieden mit der Linienführung des Buses über die äussere Bahnhofstrasse. Sie wünschen Verkehrsberuhigungsmassnahmen und mehr Sicherheit für die Kinder statt mehr Schwerverkehr. Ich bitte Sie, dieses Anliegen bei dem Bus-Fahrplan 2016 zu prüfen. | 1 | Anwohner | Kenntnisnahme | Mit dem Fahrplanwechsel vom 15. Juni 2014 setzte der Kanton Schwyz in der March ein neues Buskonzept um. Der Bahnhof Siebnen-Wangen wurde zur öV-Drehscheibe. Der Bahnhof Siebnen-Wangen wird viertelstündlich mit Zügen des Fernverkehrs oder der S-Bahn Zürich bedient. Die Buslinien in der March wurden auf den Bahnhof Siebnen-Wangen ausgerichtet. Für den Korridor Siebnen-Wangen entstand ein Busangebot mit Ortsbus-Charakter mit Verknüpfungen und Durchbindungen der Buslinien-Äste von Wangen via Bahnhof nach Siebnen. Wegen Bauarbeiten an der Bahnunterführung Siebnen mussten ab Dezember 2014 bis Juli 2015 doppelt so viele Busse wie im Konzept vorgesehen über die äussere Bahnhofstrasse geführt werden. Die Belastung der äusseren Bahnhofstrasse durch Linienbusse war entsprechend hoch. Die Haltestelle am oberen Ende der Bahnhofstrasse wurde als Ersatz für die Haltestelle Siebnen Schulhaus temporär eingerichtet. Dies war nötig, weil durch den Baustellenfahrplan die offizielle Haltestelle Siebnen, Schulhaus von einzelnen Bussen nicht mehr angefahren werden konnte (weil diese über die äussere Bahnhofstrasse statt via Bahnhofstrasse geführt werden mussten). Seit Juli 2015 ist der Normalzustand zurückgekehrt. Die temporäre Haltestelle ist entfernt und die Belastung der äusseren Bahnhofstrasse entspricht nun dem vorgesehenen Fahrplankonzept. |
| 72.526 | 526 | Siebnen alle Kurse | PAGO | Die Anschlüsse von der Bahn auf die Busse sind am Bahnhof Siebnen-Wangen nicht ideal und sollten verbessert werden. Einerseits sind die Anschlusszeiten mit 7 Minuten zu lang bemessen. Ein schlanker Anschluss Bus auf Bahn sollte mit maximal 3 bis 4 Minuten gewährleistet werden, um für die Benutzer attraktiv zu sein. Andererseits werden am Bahnhof Siebnen-Wangen bisher leider nur ganz wenige fahrplanmässige Anschlüsse vom Bus auf die beiden stündlichen Schnellzüge S25 und RE gewährleistet. | 3 | Regelmässiger Nutzer | teilweise umgesetzt | Zur Hauptverkehrszeit verkehren die Züge und Busse aufgrund des grossen Verkehrsaufkommens teilweise verspätet. Anschlusszeiten zwischen Bahn-Bus und Bus-Bahn von nur 3-4 Minuten bergen das Risiko, dass es im Verspätungsfall zu einem Anschlussbruch kommt. Es ist ein Ziel des Kantons Schwyz, die Qualität und Anschlusssicherheit im öffentlichen Verkehr zu verbessern. Die Anschlüsse am Bahnhof Siebnen-Wangen aus Richtung Siebnen Zentrum werden optimiert. Die Fahrzeiten der Buslinie 525 werden angepasst. Die Linie 525 wird aus Richtung Siebnen, Schulhaus neu auf den RE und die S25 in Richtung Zürich ausgerichtet. Die Anschlussverbindung funktioniert auch in der Gegenrichtung aus Richtung Zürich nach Siebnen Schulhaus. |
| 72.526 | 526 | Siebnen alle Kurse | PAGO | Busdrehscheibe Grosskreisel Siebnen Das heutige Buskonzept in der March, welches auch die Basis für den Fahrplänenwurf 2016 ist, genügt aus unserer Sicht den Anforderungen unserer Region nicht. Aus diesem Grund schlagen wir mit dem Konzept „Busdrehscheibe Grosskreisel Siebnen“ eine neue und wesentlich nutzerfreundliche Linienführung mit optimierten Umsteigebeziehungen und einen Verzicht auf drei Bushaltestellen (fünf Kanten) in Siebnen vor. Allerdings ist dieser Lösungsansatz nicht Gegenstand dieser laufenden Vernehmlassung. Wir möchten aber diese Anregung hiermit einbringen, um rechtzeitig entsprechende Planungen in die Wege zu leiten. Die Unternehmervereinigung Siebnen ist gerne bereit, in zuständigen Planungsgruppen aktiv daran mitzuarbeiten. Einige unserer nachfolgenden Vorschläge sind nur mit diesem Konzept realisierbar. Das Konzept „Busdrehscheibe Grosskreisel Siebnen“ liegt als separates Dokument bei | 1 | Gruppe / Interessenverband | in Überprüfung | Mit dem Fahrplanwechsel vom 15. Juni 2014 setzte der Kanton Schwyz in der March ein neues Buskonzept um. Der Bahnhof Siebnen-Wangen wurde zur öV-Drehscheibe. Der Bahnhof Siebnen-Wangen wird viertelstündlich mit Zügen des Fernverkehrs oder der S-Bahn Zürich bedient. Die Buslinien in der March wurden auf den Bahnhof Siebnen-Wangen ausgerichtet. Für den Korridor Siebnen-Wangen entstand ein Busangebot mit Ortsbus-Charakter mit Verknüpfungen und Durchbindungen der Buslinien-Äste von Wangen via Bahnhof nach Siebnen. Änderungen beim Buskonzept in Siebnen betreffen die gesamte March und können deshalb nicht isoliert betrachtet werden. Der Kanton Schwyz prüft aktuell Buslinienführungsvarianten in Siebnen und deren Auswirkungen auf das ÖV-Gesamtsystem der March. Mit dem Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2015 werden erste Korrekturen am neuen Buskonzept vorgenommen. Sie dienen dazu, Mängel im aktuellen Konzept zu beseitigen. Die Umsteigebeziehungen sollen sicherer gemacht werden (Anschlusssicherheit). Gleichzeitig werden einzelne neue Transportketten geschaffen. Als wichtigste Änderung wird die Buslinie 524 (Pfäffikon SZ - Buttikon Oberstufenschule) neu von Montag bis Freitag einmal pro Stunde von Buttikon nach Ziegelbrücke verlängert. Die Obermarch erhält damit die Direktverbindung in die Untermarch zurück. |

| Kursbuchnummer | Liniennummer | Linienbezeichnung | Transportunternehmung | Stellungnahme | Anz. Nenn. | Eingabe als | Entscheid | Begründung |
|----------------|-----------------|--|-----------------------|--|------------|----------------------------|--|--|
| 72.526 | 526 | 72.526 Siebten alle Kurse | PAGO | Haltestelle Aabrug In der Aufzählung der Haltestellen wird leider die Haltestelle Aabrug unterschlagen. Beispiel: Linie 524 Pfäffikon SZ: Bahnhof, Huob, Schweizerhof, Industrie Ost; Altendorf: Tevag, Lidwil, Letzi, Talstrasse, Bahnhof, Stolgen, Schweizerhofplatz, Bitzi; Lachen SZ: Rotbach, Kirche, Bahnhof, Spital, Spreite; Galgenen: Diga, Kirche, Hornbach; Siebten: Stegweg, Schorrenstrasse, AABRUGG, Schulhaus, Neudörfli, Betttau; Schübelbach: | 1 | Regelmässiger Nutzer | Umgesetzt | Die neue Haltestelle Siebten, Aabrücke wird im gedruckten Fahrplan in der Aufzählung berücksichtigt. |
| 72.526 | 526 | Siebten alle Kurse | PAGO | Bushaltestelle Siebten, Aabrücke soll mit dynamischer Fahrgastinformation (DFI) ausgerüstet werden. In allen Fahrplänen soll auch die Abfahrtszeiten der neuen Haltestelle Siebten, Aabrücke publiziert werden. Ich möchte hiermit anregen, dass mindestens für die beiden wichtigen Bushaltestellen mit Umsteigebeziehungen, also die Haltestelle Bahnhof Siebten-Wangen und die Haltestelle Siebten, Aabrug, wieder für jede Kante die haltestellenbezogenen Abfahrtspläne publiziert werden, wie dies bis Herbst 2014 üblich war. Nämlich mit der chronologischen Abfolge jeden Busses, der an der Kante anhält. Aus Gründen ungünstiger Leserlichkeit und neuer gesetzlicher Vorgaben haben die Postauto AG im Dezember 2014 leider darauf verzichtet, haltestellenbezogene Abfahrtspläne zu publizieren. Es werden seither nur noch linienbezogene Abfahrtspläne zur Verfügung gestellt. Im Print-Fahrplan sollten die Linien 72.522 und 72.524 getrennt in je einzelnen Fahrplanfeldern dargestellt werden. Ich habe in vielen Gesprächen in der Bevölkerung festgestellt, dass die heute praktizierte Darstellung des Fahrplanfeldes 72.524, kumuliert für die Linien 524 und 522, nicht verständlich ist. Im Print-Fahrplan ist die kumulierte Zusammenstellung der Linien 521, 522, 523 und 525 als Fahrplanfeld 72.526 eine sehr nützliche Darstellung. Ich schlage vor, dieses Fahrplanfeld auch weiterhin beizubehalten, jedoch statt die Haltestelle Siebten, Schulhaus die Haltestelle Siebten, Aabrug aufzulisten. An der Haltestelle Siebten, Aabrug können den Fahrgästen ab spätestens Dezember 2015 einige Umsteigebeziehungen mehr zur Verfügung stehen als an der Haltestelle Siebten, Schulhaus. Zudem wird das Fahrplanfeld 72.526 besser leserlich und verständlich, wenn im Fahrplanfeld 72.523 die Haltestelle Siebten, Zentralhof nicht mehr aufgeführt wird. | 1 | Regelmässiger Nutzer | teilweise umgesetzt/ in Überprüfung | Der Kanton Schwyz prüft aktuell, welche Buslinienführung in Siebten, unter Berücksichtigung des öV-Gesamtsystems, sinnvoll ist. Die Ergebnisse liegen noch nicht vor. Die aktuellen Anzeigen (DFI) und Publikationen (gedruckte Fahrpläne) bleiben im Fahrplanjahr 2016 unverändert. Die PostAuto AG Ostschweiz publiziert keine haltestellenbezogenen Abfahrtspläne mehr. Der grosse Aufwand (Kosten) ist ein Grund dafür. Das Fahrplanfeld 522 und 524 wird im gedruckten Fahrplan neu getrennt dargestellt. |
| 600 | Eurocity (EC) | Luzern/Zürich - Gotthard - Chiasso | SBB | Die EC 153/ 158 sollen in Arth-Goldau weiterhin anhalten. Begründung: Diese EC gehören zum Grundtakt am Gotthard und bieten gute Anschlüsse in Arth-Goldau vom VAE aus Richtung Luzern - Küssnacht und andererseits von der S31 aus Richtung Biberbrugg (dort mit Anschluss von der S40 aus Rapperswil und aus der March). Beide Züge verkehren in einer attraktiven Tageslage, gerade auch für Umsteigepassagiere. Würden die Halte dieser EC gestrichen, entstünden eigentliche Taktfallen, da genau einmal pro Tag in Arth-Goldau nicht aus einem EC ausgestiegen werden könnte. Damit sind Dramen vorprogrammiert, beispielsweise, wenn in Bellinzona zugestiegen wird und erst nach einem fast zweistündigen Umweg via Luzern das Reiseziel Arth-Goldau erreicht werden kann. | 2 | Gruppe / Interessenverband | umgesetzt | Die EC 153 und 158 werden in Arth-Goldau weiterhin anhalten. Der Kanton Schwyz hat über das Fehlen der zwei EC-Halte beim SBB Fernverkehr reklamiert. Die SBB erklärte in ihrer Antwort, dass die Halte im Zusammenhang mit offenen Fragen beim Rollmaterial (Verfügbarkeit ETR610) im Fahrplanentwurf im Mai 2015 noch nicht publiziert werden konnten. |
| 600 | FV | 600 Luzern/Zürich - Gotthard - Chiasso | SBB | Streckensperre Zugersee OST ab Ende 2016 Ein 2. Lokführer (Lok-Führerwechsel in Rotkreuz oder Goldau) könnte den erzwungenen ärgerlichen Halt der IC/EC von min. 5 Min. in Rotkreuz(Richtungswechsel) verkürzen. | 1 | Pendler | umgesetzt | Betrifft Fahrplan 2017. Der Einsatz eines zweiten Lokführers bei der Spitzkehre in Rotkreuz ist bei den Fernverkehrszügen eingeplant. Der 2. Lokführer dient dazu, dass das Angebot trotz der zahlreichen Baustellen pünktlich und zuverlässig abgewickelt werden kann. Mit dem Halt in Rotkreuz kann für Rotkreuz genügend Kapazität zwischen Rotkreuz und Zürich gewährleistet werden, da vorübergehend die HVZ-Züge Luzern-Enge-Zürich nicht betrieben werden können. Ausserdem werden die Umsteigevorgänge teilweise in Rotkreuz statt in Arth-Goldau stattfinden. |
| 600 | Haltestellen | Luzern/Zürich - Gotthard - Chiasso | SBB | In weiterer Zukunft soll auch eine S-Bahn Haltestelle Fänn sowie die Spange Küssnacht-Fänn und die Spange Rotkreuz-Zug (direkte Linie Fänn Zug ohne zuerst nach Rotkreuz zu fahren) realisiert werden | 4 | Regelmässiger Nutzer | verschoben/ abgelehnt | Die Prüfung einer Bahnhaltstelle "Frohsinn" ist in der öV-Strategie 2030 des Kantons sowie in der aktuellen Richtplanüberarbeitung enthalten. Aufgrund des geringen Eigenpotenzials wird eine Realisierung aktuell als wenig sinnvoll eingestuft. Eine Spangenslösung ist weder in der öV-Strategie noch im Richtplan des Kantons enthalten. Für den Bahnknoten Küssnacht sind in der öV-Strategie 2030 Anschlüsse an den Fernverkehr Richtung Luzern und Arth-Goldau, sowie halbstündliche S-Bahnverbindungen nach Luzern und Brunnen vorgesehen. Richtung Rotkreuz sollen mittelfristig vier Busverbindungen pro Stunde verkehren. |
| 600 | Interregio (IR) | Luzern/Zürich - Gotthard - Chiasso | SBB | IR Halte: Täglich fahren die IR Züge in beiden Richtungen durch den Bahnhof; das funktioniert betrieblich ohne Probleme. Wieso können diese Züge nicht anhalten? Ich frage mich, was die SBB für kommerzielle Strategien hat? In Küssnacht liegt viel Potenzial, nicht in den Jahren 25-30, sondern in naher Zukunft. Im Industrieviertel werden neue Firmen geplant; auch das bestehende Gewerbe wäre für gute Anschlüsse vor allen Dingen in Richtung Deutschland und Basel dankbar. Wenn man die Personen- Frequenzen der Zwischenhalte dieser IR- Züge mit einem möglichen Volumen von Küssnacht vergleichen würde, könnte man einen Testbetrieb sicherlich in Betracht ziehen. Die zukünftigen Passagiere fahren heute natürlich alle mit dem Auto nach Sursee oder Basel um von aus mit der Bahn weiterzureisen. Ich denke, dass auch in naher Zukunft nicht auf die Seelinie im IR-Verkehr verzichtet werden kann, der Bahnhof Rotkreuz erwartet ja wesentlich mehr Betrieb. Man sollte sich mit aller Kraft für diese Halte einsetzen! | 2 | Regelmässiger Nutzer | verschoben | Ein IR-Halt Küssnacht SBB kann in den aktuellen Fahrplankonzepten wegen Engpässen bei der Einfahrt in den Bahnhof Luzern nicht umgesetzt werden. Der Kanton Schwyz anerkennt das Potenzial von Küssnacht und den Luzerner Seegemeinden und strebt den Halt des Interregios in Küssnacht an. Auch im Rahmen der Planungen des Ausbaus Schritts 2030 unter dem Lead des Bundesamtes hat der Kanton Schwyz das Begehren eingebracht. Die Prüfungen sind angelaufen, Ergebnisse liegen noch keine vor. |
| 600 | Interregio (IR) | Luzern/Zürich - Gotthard - Chiasso | SBB | wie ist die Position des Kantons bezüglich dem Umstand, dass die InterRegio-Züge ab Dezember 2016 nur noch bis/ab Erstfeld verkehren und die Bahnhöfe Schwyz und Brunnen somit ihrer Direktverbindung ins Tessin beraubt werden? Das Reisen mit dem Zug ins Tessin wird somit trotz GBT nicht gerade attraktiver, zumal die Anschlüsse in Goldau gemäss dem Entwurf Zugerseesperre auch nicht sichergestellt sind. | 1 | Regelmässiger Nutzer | Kenntnisnahme | Die Interregio-Züge sind in der Fernverkehrskonzession des Bundes geregelt. Der Kanton Schwyz hat geringe Einflussmöglichkeiten. Die Reise mit der stündlichen IR-Transportkette über die Bergstrecke verlängert sich ab Schwyz, Brunnen um ca. 15 Minuten gegenüber heute, u.a. bedingt durch das Umsteigen in Erstfeld und die Baumassnahmen am Axen. Zusätzlich existiert neu zweistündlich eine Transportkette mit der S3 ab Brunnen, Schwyz, Steinen, mit Umsteigen in Arth-Goldau zum IC Zürich-Lugano via neuen Basistunnel. (S3 BRU-SZ-GD Ankunft zur Minute 14; Abfahrt Fernverkehr durch den neuen Basistunnel zur Minute 25). Die Reisezeit Arth-Goldau-Bellinzona reduziert sich damit um ca. 40 Minuten. |
| 600 | Interregio (IR) | Luzern/Zürich - Gotthard - Chiasso | SBB | Die IR Züge ab Bellinzona in Richtung Schwyz sollen 3 Minuten früher abfahren. Damit kann bei Verspätung des Fernverkehrs aus Richtung Norden die Kreuzung im Einspur von Giustizia nach Biasca verlegt werden. Der IR Süd-Nord kommt somit bei Verspätungen des IC aus Norden nicht zum Stehen. | 1 | Pendler | abgelehnt | Der Vorschlag kann nicht umgesetzt werden. Die Früherlegung der IR-Züge ab Bellinzona würde zu massiven Trassenkonflikten und letztlich zur Nichtfahrbarkeit des IR führen. |
| 600 | IR | Luzern/Zürich - Gotthard - Chiasso | SBB | Fahre praktisch täglich die Strecke Einsiedeln-Willisau. Mein Zug erreicht um 6:14 Arth-Goldau (S-Bahn 31 16812). Genau zur selben Zeit fährt der IR 2308 (meist ziemlich leer) nach Luzern weg. Habe festgestellt, dass mehrere Personen jeweils einen "Morgenspurt" einlegen, um den Anschluss zu erreichen. Würde der IR 2Min später (um 6:16Uhr) abfahren, wäre der Anschluss gewährleistet. Arth-Goldau ist die 1.Station des IR und er hat in Luzern fast 15 Minuten Aufenthalt vor Weiterfahrt n Basel. mfg | 1 | Pendler | abgelehnt | Die S31 (Kurs 16812) mit Ankunft Arth-Goldau um 06:14h macht planmässig Anschluss an die S3 nach Luzern (Abfahrt 06:21h). Eine Anpassung der Fahrzeiten beim IR bzw. bei der S31 steht im Konflikt mit anderen Zugsfahrlagen. Ein Anschluss zum IR ist zudem nicht aufwärtskompatibel, da im Jahr 2017 die Fahrlagen mit der Sperre am Zugersee für 1 1/2 Jahre ändern. |

| Kursbuchnummer | Liniennummer | Linienbezeichnung | Transportunternehmung | Stellungnahme | Anz. Nenn. | Eingabe als | Entscheid | Begründung |
|----------------|-----------------|--|-----------------------|---|------------|----------------------------|----------------|--|
| 600 | S3 | 600 Luzern/Zürich - Gotthard - Chiasso | SBB | Kreuzung S3 in Küssnacht am Rigi statt Immensee Grund: Bessere Anschlüsse (aus beiden Richtungen: Luzern und Brunnen) in Küssnacht am Rigi auf Linie 60.502 (Bus Nr. 2 AAGS) Danke! | 1 | Pendler | abgelehnt | Heute kreuzen sich die S3-Züge in Immensee. Im Fahrplan 2016 müssen die S3 Züge weiterhin in Immensee kreuzen. Eine Verschiebung der Kreuzung nach Küssnacht ist wegen den Einspurabschnitten und Kreuzungspunkten nicht möglich. Durch die nötigen Fahrplänenverschiebungen im Horizont der Sperre Zugersee (Dezember 2016 bis August 2018), wird die Kreuzung der S3 zwischenzeitlich nach Küssnacht am Rigi verschoben. Dies ermöglicht in Küssnacht am Rigi optimalere Anschlüsse zwischen Bahn-Bus und Bus-Bahn. Nach Ende der Sperre Zugersee werden die Fahrpläne der S3 erneut ändern. Aus betrieblichen Gründen (Kreuzungspunkte, Einspurstrecke, usw.) sind die Spielräume sehr gering. Gemäss heutigem provisorischen Planungsstand für das Jahr 2018 (Ende Sperre Zugersee), verschieben sich die Kreuzungen wieder nach Immensee. |
| 600 | S-Bahn (S2), RE | 600 Luzern/Zürich - Gotthard - Chiasso | SBB | Ein oder zwei schnelle und direkte Zugverbindungen am Morgen und Abend nach oder von Zürich halte ich für wichtig. Verbindungen, bei denen man nicht in Zug die meist sehr gut besetzten Züge Zürich-Luzern umsteigen muss, sind sehr angenehm. Es wäre halt sehr schön, wenn man ab Steinen in Arth-Goldau wieder Anschluss an die Schnellzüge hätte (wie früher). Obwohl ich (leider) nicht mehr bei der Südostbahn arbeite, würde ich einen besseren Anschluss an die SOB begrüßen. Als ich bei der SOB in Samstagern arbeitete, hatte ich über eine Stunde für den eigentlich kurzen Weg. Die Frühverbindung ca. 5 Uhr ab Steinen begrüße ich sehr. Die guten S-Bahnverbindungen nach Luzern machen Luzern zu einem attraktiven Arbeitsort für Steiner. Grundsätzlich halte ich die öV-Verbindungen von und nach Steinen für ausgezeichnet. Steinen ist eine attraktive öV-Gemeinde geworden. Man kann gut ohne Auto leben. Vielen Dank! | 1 | Pendler | Kenntnisnahme | Das Begehren wird aufgenommen und für die Fahrplanjahre ab 2019 ff. geprüft. Die Fahrpläne der Reisezüge im Talkessel von Schwyz sind in das nationale Fahrplankonzept eingebunden und können nicht nach Belieben verändert werden. Nach Ende der Sperre am Zugersee (August 2018) ändern die Fahrpläne des SBB-Fernverkehrs. Mit der Eröffnung des Ceneri-Basistunnels (vs. Ende 2019) wird der Fernverkehr dann halbstündlich zwischen Zürich und Lugano verkehren. Das Bahn- und Busangebot im Talkessel Schwyz wird aktuell überprüft und soll zukunftsgerichtet an die neuen NEAT-Fahrpläne angepasst werden. |
| 600 | S-Bahn (S2/S3) | Luzern/Zürich - Gotthard - Chiasso | SBB | S2 und S3 fahren in beide Richtungen einander quasi hinterher. Das ist ungünstig für kurze Verbindungen z.B. ins nächste Dorf. Zudem sind die Anschlüsse auf den VAE in Goldau extrem schlecht. Steinen ist besonders im Abseits, weil nur die S-Bahnen halten. | 1 | Regelmässiger Nutzer | Kenntnisnahme | Das Begehren wird aufgenommen und für die Fahrplanjahre ab 2019 ff. geprüft. Die Fahrpläne der Reisezüge im Talkessel von Schwyz sind in das nationale Fahrplankonzept eingebunden und können nicht nach Belieben verändert werden. Im aktuellen Fahrplankonzept bilden der Interregio und die S2 im Talkessel Schwyz einen ungefähren Halbstundentakt. Davon kann Steinen jedoch nicht profitieren, da der Interregio in Steinen nicht anhält. Die S3 und die S2 verkehren rund 15 Minuten zeitversetzt hintereinander. Sie ermöglichen für Steinen pro Stunde je eine Verbindung nach Luzern und nach Zürich. In Arth-Goldau können nur zur Hauptverkehrszeit am Morgen einzelne schlanke Anschlüsse in Richtung Biberbrugg - Ausserschwyz angeboten werden. |
| 600 | S-Bahn (S3) | Luzern/Zürich - Gotthard - Chiasso | SBB | Pro Bahn Zentralschweiz drängt einmal mehr darauf, den Spätabendverkehr der S3 in Lastrichtung Luzern - Arth-Goldau sinnvoll zu systematisieren und so dem schweizerischen integralen Stundentakt anzupassen. Küssnacht, Goldau, der Schwyzer Talkessel sowie Busanschlüsse ab Küssnacht profitieren von einem sauberen Takt und ohne Lücke von 86(!) Minuten. | 1 | Gruppe / Interessenverband | verschoben | Das Abendangebot der S3 bleibt in den Jahren 2016 und 2017 unverändert. Der Kanton Schwyz hat keine finanziellen Mittel, um das Angebot der S3 auszubauen. Das Begehren wird aufgenommen und in den Planungen der Fahrpläne nach Ende der Sperre Zugersee Ost geprüft (Mitte 2018). Heute ist das Spätabendangebot der S3 nach 22 Uhr ab Luzern in Lastrichtung Arth-Goldau nicht systematisch. Ab Arth-Goldau werden die Transportketten aus Richtung Zürich/Zug mit denjenigen aus Richtung Luzern kostenoptimiert als ein Angebot in Richtung Talkessel/Uri weitergeführt. |
| 600 | S-Bahn (S3) | Luzern/Zürich - Gotthard - Chiasso | SBB | Die S3 von Luzern Richtung Küssnacht hat infolge einer betrieblichen Kreuzung einen längeren Halt von sieben Minuten in Meggen. Die Ursache ist die Kreuzung der über diese Bahnlinie geführten Züge von Luzern ins Tessin und umgekehrt. Bei ihrer Kreuzung in Küssnacht werden sie anhalten müssen. Wir erwarten, dass bei diesem Halt in Küssnacht Passagiere ein- und aussteigen können. | 4 | Regelmässiger Nutzer | abgelehnt | Betrifft Fahrplan 2017. Die geplanten Kreuzungen zwischen der S3 und dem SBB-Fernverkehr werden nicht in Küssnacht SBB sondern in Meggen erfolgen. Der IR kann in Küssnacht SBB nicht anhalten. |
| 600 | | Luzern/Zürich - Gotthard - Chiasso | SBB | Bei dem Bericht zur Zugerseesperre bleibt mir die Frage, ob wirklich zwingend alle Züge mit Spitzkehre in Rotkreuz geführt werden müssen oder ob einzelne, vor allem Einschaltzüge wie z.B. der RE 07:32 ab Goldau auch via Südbahn verkehren können. Die Baustelle in Muri, welche die Kapazität einschränkt, sollte m.W. per Ende 2016 beendet sein. Das würde auch die Achse Rotkreuz-Zug-Thalwil entlasten. Dafür könnte man die S2 22277 entfallen lassen oder zumindest in den Takt verschieben, da diese im Entwurf eine Doppelführung mit dem IR darstellt. | 1 | Regelmässiger Nutzer | abgelehnt | Betrifft Fahrplan 2017. Das führen von Einschaltzügen via Südbahn ist nicht im Interesse des Kantons Schwyz. Es würde die wichtigen Direktverbindungen nach Zug verunmöglichen. |
| 653 | S-Bahn (S32) | Aarau – Lenzburg – Wohlen – Rotkreuz – Arth-Goldau | SBB | Antrag zum Fahrplanentwurf 2017 / Sperrung Zugersee Ost Auswirkungen auf das Angebot Immensee – Rotkreuz ab Dezember 2016 Die direkte Anbindung von Immensee mit der Bahn nach Rotkreuz wird immer wichtiger. - In Rotkreuz und im Raum Zug findet eine nachhaltige Ansiedlung von Industrie- und Lehrbetrieben statt, es entstehen viele Arbeitsplätze. - In Immensee wurde in den letzten Jahren viel neuer Wohnraum gebaut und die Entwicklung hält an, viele neue Personen und Familien ziehen zu. - Ein grosser Anteil der Einwohner arbeitet und pendelt in die Region Zug oder nach Zürich. - Studenten aus dem ganzen Bezirk studieren an der Uni oder an der ETH in Zürich. - Die Busverbindung nach Rotkreuz via Küssnacht ist nicht attraktiv (Fahrzeiten/Angebot). - Die Strasse von/nach Rotkreuz ist bei der Autobahn Ein/Ausfahrt Küssnacht im Gebiet Fänn chronisch verstopft. Aus diesen Gründen braucht Immensee zu den Hauptverkehrszeiten einen durchgehenden Halbstundentakt von/nach Rotkreuz. Dieses Angebot wird seit einigen Jahren mit der S32 angeboten, hat sich gut entwickelt und muss unbedingt erhalten bleiben. Mit Bedauern haben wir zur Kenntnis genommen, dass die S32 während der Sperre Zugersee Ost keinen Platz mehr hat im Fahrplan. Leider fehlen bei den Ersatzmassnahmen einige wichtige Verbindungen: Durch die Schliessung der nachfolgenden Lücken entsteht, insgesamt ein akzeptables Ersatzangebot zur S 32 während der Sperre Zugersee Ost zwischen Immensee und Rotkreuz. | 13 | Regelmässiger Nutzer | in Überprüfung | Der Kanton Schwyz hat bei den SBB zusätzliche Zugshalte in Immensee für die Zeit während der Sperre Zugersee angefragt. Es ist das Ziel, die heutigen Transportketten der S32 bestmöglich zu ersetzen. Ergebnisse zu den Prüfungen liegen aktuell noch nicht vor. |
| 660 | Intercity (IC) | Zürich Zug Luzern | SBB | Mein Partner arbeitet in Luzern und unser guter Freund im Haus nebenan arbeitet in Zug. Sie beide sind darauf angewiesen, dass der Anschluss in Thalwil Richtung Zug und Luzern funktioniert. Mit der letzten Fahrplanumstellung hat sich ihre Wartezeit im Bahnhof Thalwil weiter verlängert. Nun habe ich gelesen, dass ein IC zwischen Luzern und Zürich in Thalwil zukünftig gar nicht mehr halten wird. Das wäre für sie fatal! Deshalb möchte ich Sie gerne bitten, sicherzustellen, dass die Eckverbindung aus der Ausserschwyz über Thalwil nach Luzern und zurück weiterhin funktioniert. | 1 | Pendler | umgesetzt | Ab Dezember 2016 werden verschiedene Fahrplananpassungen vorgenommen. So wird der IR Zürich-Luzern nur noch stündlich in Thalwil halten können. Die Eckverbindung Zug-Ausserschwyz bleibt aufrecht erhalten. Halbstündlich IR-RE und halbstündlich mit Anschluss S24 in Thalwil an die S8 oder S2. Die Reise nach Luzern erfordert in dieser halben Stunde einen zusätzlichen Umstieg in Zug. |

| Kursbuchnummer | Liniennummer | Linienbezeichnung | Transportunternehmung | Stellungnahme | Anz. Nenn. | Eingabe als | Entscheid | Begründung |
|----------------|------------------------------|--|-----------------------|--|------------|----------------------------|---------------|---|
| 670 | Buslinie 23 (Bahnersatz S31) | Arth-Goldau - (Einsiedeln) - Pfäffikon SZ - Rapperswil | SOB | <p>Als Pendler von Sattel-Aegeri nach Luzern habe ich morgens zwischen 06.00 und 07.30 Uhr gute Verbindungen (SOB und SBB) bzw. mehrere Möglichkeiten, innert nützlicher Frist nach Luzern zu gelangen. Sehr gut, danke! Ganz anders sieht es aber leider am Feierabend aus: Hier klappt die Verbindung zur Stosszeit (zwischen 17.00 und 19.00 Uhr) leider nur stündlich.</p> <p>Folgende zwei Massnahmen könnten wirkungsvoll Abhilfe schaffen und das Pendler-Leben mit einem Halbstundentakt (nur abends, nicht ganztags nötig) massiv erleichtern:</p> <p>Obwohl sich die Gemeinde Sattel seit Jahren dafür einsetzt, als Tourismusregion den Halt des Voralpenexpresses VAE wieder zu erhalten, liess sich dies bisher leider nicht umsetzen. Immerhin wurde der Halt Rothenthurm realisiert. Vielleicht bald auch Sattel?</p> <p>Obwohl sich die Gemeinde Sattel seit Jahren dafür einsetzt, als Tourismusregion den Halt des Voralpenexpresses VAE wieder zu erhalten, liess sich dies bisher leider nicht umsetzen. Immerhin wurde der Halt Rothenthurm realisiert. Vielleicht bald auch Sattel?</p> <p>Variante Bus ab Arth-Goldau nach Sattel: Betrifft NFB 23, 17.13 Uhr und 18.13 Uhr ab Arth-Goldau nach Sattel Krone: Von Luzern her kommend, ist es unmöglich, diese Verbindung zu erreichen. Der Zug kommt 18.11 Uhr in Goldau an, der Bus nach Hause fährt einem direkt vor der Nase weg - immer sehr ärgerlich. Mit nur zwei Minuten späterer Abfahrt könnte ein Halbstundentakt für Pendler von Luzern nach Steinerberg und Sattel realisiert werden. Danke für die Möglichkeit zur Stellungnahme und Ihre Bemühungen, allen öV-Nutzern gerecht zu werden (was ja bekanntlich unmöglich ist...).</p> | 1 | Pendler | verschoben | <p>Die Fahrzeiten der Buslinie 23 (Arth-Goldau - Sattel) sind auf den Busknoten Sattel ausgerichtet. Dort bieten drei Buslinien jeweils gegenseitig Anschluss untereinander (Richtung Schwyz, Biberbrugg, Oberägeri und Arth-Goldau) Eine Anpassung der Fahrzeiten zugunsten eines zusätzlichen Anschlusses Luzern - Steinerberg - Sattel würde die Anschlussbeziehung am Busknoten Sattel verunmöglichen. Der funktionierende Busknoten Sattel soll auch in Zukunft erhalten bleiben.</p> <p>Der Halt des Voralpenexpress in Sattel ist als langfristiges Ziel in der Strategie öffentlicher Verkehr des Kantons Schwyz enthalten. Im laufenden Fahrplankonzept und mit dem aktuellen Rollmaterial lässt sich der Halt des VAE in Sattel nicht realisieren. Die Planungen zum Angebot 2020 ff. sind angelaufen, Ergebnisse liegen aber noch keine vor.</p> |
| 670 | Infrastruktur | Arth-Goldau - (Einsiedeln) - Pfäffikon SZ - Rapperswil | PAGO | <p>Feststellung: Die Verbindungen aus Richtung March und Höfe nach Einsiedeln sind zwar ziemlich gut, die Anschlussqualität an die Busse in Einsiedeln ist jedoch sehr schlecht, da primär auf die S13 geschaut wird (Faustregel: 20 Minuten Wartezeit!). Damit liegt ein bedeutendes Potenzial an innerkantonalem Freizeitverkehr brach, ist die Region Einsiedeln doch das eigentliche Naherholungsgebiet der Höfe.</p> | 1 | Gruppe / Interessenverband | Kenntnisnahme | <p>Im aktuellen Fahrplankonzept von Einsiedeln sind die Anschlussbeziehungen der Buslinien auf die S13 von/nach Wädenswil (-Zürich) ausgerichtet. In Biberbrugg besteht in der einen halben Stunde Anschluss von der S13 zur S31 nach Arth-Goldau (und weiter mit dem FV nach Luzern, Zug/Zürich) und in der anderen halben Stunde an die Buslinie 7 ins Zentrum von Schwyz. Dieses Konzept wurde in Zusammenarbeit mit dem Bezirk Einsiedeln erstellt. Damit die Potenziale aus Richtung S40 genutzt werden könnten, ohne das heutige Angebot zu schwächen, müsste das Buskonzept Einsiedeln ausgebaut werden. Der Kanton hat die finanziellen Mittel nicht, um in den Fahrplanjahren 2016 und 2017 das Angebot auszubauen.</p> |
| 670 | S-Bahn (S) | Rapperswil - Pfäffikon SZ - Einsiedeln | SOB | <p>Ich habe den Fahrplanentwurf 2016 studiert und habe zum Fahrplanfeld 670 eine Stellungnahme. Wie ich festgestellt habe, hält der Zug Nr. 16820 (Abfahrt in Rapperswil 6.59) nach wie vor nicht in Wilen. Das ist äusserst bedauerlich. Genau diesen Zug müssten zahlreiche Schüler der Stiftsschule in Einsiedeln aus Wilen nehmen, um rechtzeitig zum Schulbeginn in Einsiedeln zu sein. Es scheint mir äusserst wichtig, dass der öffentliche Verkehr die grossen Schulen in unserem Kanton mit guten Verbindungen bedient. Dies ist aktuell für Wilen aber nicht der Fall. Ich bitte Sie daher zu prüfen, ob ein Halt dieses Zuges in Wilen (ca. 7.08 Uhr) möglich ist. Besten Dank.</p> | 1 | Pendler | abgelehnt | <p>Der Zug 16820 kann nicht zusätzlich in Wilen b. Wollerau anhalten. Ein Halt würde Konflikte mit anderen Zügen auslösen. Die Schüler/innen ab Wilen b. Wollerau können die Buslinie 180 (Pfäffikon SZ - Samstagern) bis Wollerau Bahnhof benutzen und da hier auf den Bahnkurs 16820 umsteigen (Wilen b. Wollerau Bahnhof ab 06:54h, Wollerau Bahnhof an 06:57h, Umsteigen auf Bahn, Wollerau ab 07:09h). Alternativ kann mit dem Bus 180 bis nach Samstagern gefahren und dort auf die S13 nach Einsiedeln umgestiegen werden. (Wilen b. Wollerau Bahnhof ab 06:54h, Samstagern Bahnhof an 07:08h, Samstagern ab 07:17h). Mit beiden Varianten wird Einsiedeln um 07:32h erreicht.</p> |
| 670 | S-Bahn (S40) | Rapperswil - Pfäffikon SZ - (Einsiedeln) - Arth-Goldau | SOB | <p>Abfahrt von Zug 16917 ab Einsiedeln 5:18 statt 5:12 6 Minuten Aufenthalt in Biberbrugg (nur aus Taktgründen) ist sinnlos</p> | 1 | Regelmässiger Nutzer | umgesetzt | <p>Das Begehren kann per Fahrplanwechsel vom 13. Dezember 2015 umgesetzt werden.</p> |
| 670 | S-Bahn (S40) | Rapperswil - Pfäffikon SZ - Einsiedeln | SOB | <p>Gemäss Fahrplanentwurf bleiben die Zeiten in Freienbach unverändert. Sowohl als Berufspendler wie auch als Freizeitnutzer ist mir zur Genüge bekannt, dass die Zeiten in Freienbach praktisch nie eingehalten werden können. Üblich sind Verspätungen um 2 - 4 Minuten. Vermutlich liegt das an den Zugskreuzungen, insbesondere dem VAE. Beim VAE wurde die Streichung des Haltes in Wollerau mit der Fahrplanstabilität begründet - leider ist diese aber nicht besser, sondern eher schlechter geworden. Ich schlage vor, die Zeiten in Freienbach 2, später anzusetzen - dann kämen wir der Realität näher.</p> | 1 | Pendler | abgelehnt | <p>Die Fahrzeiten sind bewusst "knapp" geplant, damit im Verspätungsfall zugefahren werden kann. Würden die Fahrplanzzeiten jeweils auf die maximalen Fahrplanzzeiten der Hauptverkehrszeit ausgerichtet, müssten die Züge in der Nebenverkehrszeit jeweils an den Bahnhöfen Zeit abwarten. Die veröffentlichten kommerziellen Fahrplanzzeiten müssen den ganzen Tag gleich sein, damit der grosse Vorteil des Taktfahrplans zum Tragen kommt. In Pfäffikon SZ kommt erschwerend hinzu, dass die SOB-Züge die Bahnachse Zürich - Chur queren müssen.</p> |
| 670 | S-Bahn (S40) | Arth-Goldau - (Einsiedeln) - Pfäffikon SZ - Rapperswil | SOB | <p>Wenn ich abends jeweils aus der Innerschwyz heim komme, brenne ich regelmässig in Pfäffikon an. Es ist äusserst unangenehm, im Bahnhof Pfäffikon (oft bei Kälte und im Dunkeln) die 25 Minuten zu warten, bis die nächste Verbindung in die March fährt. Auch tagsüber verlängert die Wartezeit im Bahnhof Pfäffikon für Verbindungen in die Innerschwyz (meist mindestens 15 Minuten) meine Wegzeit extrem. Es ist mir deshalb ein grosses Anliegen, dass die Verbindungen zwischen der Inner- und der Ausserschwyz verbessert werden können.</p> | 1 | Pendler | verschoben | <p>Das Abendangebot Innerschwyz - Ausserschwyz ist heute kostenoptimiert geplant. Am Abend wird das Tagesangebot mit seinen vier Produkten zu einem Produkt zusammengefasst (S31 Arth-Goldau - Biberbrugg; Voralpenexpress Luzern - St. Gallen; und die Buslinie 7 Schwyz - Biberbrugg, S40 Einsiedeln - Rapperswil). Der Kanton Schwyz hat keine finanziellen Mittel, um in den Jahren 2016-2017 das Angebot auf der SOB-Südrampe auszubauen. Eine Optimierung des Angebots Ausserschwyz - Innerschwyz wird für den Fahrplanhorizont ab 2020 geprüft.</p> |
| 670 | S-Bahn (S40) | Arth-Goldau - (Einsiedeln) - Pfäffikon SZ - Rapperswil | SOB | <p>Die Verbindungen aus der March in Die Innerschwyz sind unbefriedigend.</p> | 1 | Regelmässiger Nutzer | verschoben | <p>Die Verkehrsströme aus der March sind vor allem in Richtung Zürich ausgerichtet. Die Relation March - Innerschwyz wird verhältnismässig wenig frequentiert. Heute bieten der Voralpenexpress (St. Gallen - Luzern) sowie die S40 (Rapperswil - Einsiedeln) Verbindungsmöglichkeiten zwischen Ausser- und Innerschwyz. Die S40 verkehrt halbstündlich und ermöglicht in Biberbrugg Anschluss in der einen halben Stunde an die Buslinie 7 nach Schwyz, in der anderen halben Stunde an die S31 nach Arth-Goldau. Eine Optimierung des Angebots Ausserschwyz - Innerschwyz wird für den Fahrplanhorizont ab 2020 geprüft.</p> |
| 670 | S-Bahn (S40) | Arth-Goldau - (Einsiedeln) - Pfäffikon SZ - Rapperswil | SOB | <p>Die Verbindungen aus Italien Richtung Einsiedeln - Höfe - March müssen insbesondere am späteren Abend gegenüber dem Fahrplan 2015 verbessert werden. Die Züge der S31 mit Anschluss an die S40 in Biberbrugg müssen auch später am Abend noch verkehren, da diese Verbindung als einzige den internationalen Verkehr von Italien her abnimmt. Als Minimum ist eine zusätzliche S40 Biberbrugg ab 21.24 im Anschluss an die bereits verkehrende S31 16887 zu führen, sowie im Anschluss an den EC aus Italien um 21.53 je eine S31 nach Biberbrugg mit Anschluss an eine S40 Biberbrugg ab 22.24 Richtung Pfäffikon - Rapperswil und nach Einsiedeln.</p> | 1 | Gruppe / Interessenverband | verschoben | <p>Das Abendangebot Innerschwyz - Ausserschwyz ist heute kostenoptimiert geplant. Am Abend wird das Tagesangebot mit seinen vier Produkten zu einem Produkt zusammengefasst (S31 Arth-Goldau - Biberbrugg; Voralpenexpress Luzern - St. Gallen; und die Buslinie 7 Schwyz - Biberbrugg, S40 Einsiedeln - Rapperswil). Der Kanton Schwyz hat keine finanziellen Mittel, um in den Jahren 2016-2017 das Angebot auf der SOB-Südrampe auszubauen. Eine Optimierung des Angebots Ausserschwyz - Innerschwyz wird für den Fahrplanhorizont ab 2020 geprüft.</p> |
| 670 | Voralpenexpress (VAE) | Rapperswil - Pfäffikon SZ - (Einsiedeln) - Arth-Goldau | SOB | <p>Bitte den Halt des Voralpen-Express in Wollerau wieder einführen. Das Einzugsgebiet vom Bahnhof Wollerau mit Wilen und Teilen von Bäch umfasst nahezu 10'000 Einwohner. Es scheint mir deshalb mehr angemessen, dass Schnellzüge in Wollerau wieder stoppen. Die Reise in die Innerschweiz oder Luzern wird sonst zur Odyssee. Der Zustand heute ist nicht tragbar und kann mit etwas gutem Willen beseitigt werden. Bei Interesse biete ich gerne Lösungsvorschläge an.</p> | 2 | Pendler | abgelehnt | <p>Seit Einführung der 4. Teilergänzungen der S-Bahnen Zürich im letzten Sommer lassen die komplexen Fahrpläne der Züge am linken Zürichsee keinen Halt des Voralpenexpress (VAE) in Wollerau mehr zu. Der VAE muss zwischen Pfäffikon und Biberbrugg beschleunigt verkehren, damit sämtliche Züge in den Höfen konfliktfrei verkehren können. Einspurstrecken und die Anschlussbeziehungen am nationalen Bahnkonzept schränken die Fahrplangestaltung ein. Das aktuelle Bahn-Konzept am linken Zürichseeufer ist bis ins Jahr 2025 hinterlegt. Als Ersatz für den weggefallenen Halt des VAE wurde für Wollerau das Angebot der S40 (Einsiedeln - Rapperswil) ausgebaut. Sie verkehrt halbstündlich und bietet in Biberbrugg in der einen halben Stunde Anschluss zur Buslinie 7 nach Schwyz und in der anderen halben Stunde Anschluss an die S31 nach Arth-Goldau (mit Anschluss in Goldau an den Fernverkehr nach Luzern). Die Reisezeit Wollerau Luzern dauert mit Umsteigen in Biberbrugg und Arth-Goldau 15 Minuten länger. Die Frequenzen Wollerau - Luzern sind verhältnismässig gering.</p> |

| Kursbuchnummer | Liniennummer | Linienbezeichnung | Transportunternehmung | Stellungnahme | Anz. Nenn. | Eingabe als | Entscheid | Begründung |
|----------------|-----------------------|--|-----------------------|---|------------|----------------------------|---------------|--|
| 670 | Voralpenexpress (VAE) | Rapperswil - Pfäffikon SZ - (Einsiedeln) - Arth-Goldau | SOB | Wiedereinführung Halt Voralpenexpress in Wollerau. Da sowieso betrieblich für die Kreuzung mit der S40 angehalten werden muss. Potenzialabschöpfung von 11000 Einwohnern um den Bahnhof Wollerau (Vergleich Rotheturm mit nicht mal 3000). | 2 | Pendler | abgelehnt | Bei Verspätungen kommt es in Einzelfällen vor, dass der Voralpenexpress (VAE) in Wollerau betrieblich anhält, um den Kreuzungszug (S40) abzuwarten. Der systematische Halt des VAE in Wollerau kann im neuen Fahrplankonzept der Region Höfe aber nicht realisiert werden. Als Ersatz verkehrt die S40 neu halbstündlich integral. Sie bietet in Biberbrugg zur einen halben Stunde Anschluss an die Buslinie 7 nach Schwyz, zur anderen halben Stunde an die S31 nach Arth-Goldau (mit Anschluss in Goldau an den Fernverkehr nach Luzern, Zug-Zürich). Der Halt des VAE in Rothenthurm hat betriebliche Gründe. Der VAE kreuzt neu in Rothenthurm stündlich mit einem VAE aus der Gegenrichtung (alt war Kreuzung in der Altmatt). Der betrieblich bedingte Halt wird für einen kommerziellen Halt genutzt. |
| 670 | Voralpenexpress (VAE) | Arth-Goldau - (Einsiedeln) - Pfäffikon SZ - Rapperswil | SOB | Die VAE Richtung Osten Rapperswil ab 7.03 und 8.03 sind rückwärtig zu verlängern und bereits ab Samstagern oder gar Arth-Goldau zu führen. Begründung: Es ist nicht einzusehen, weshalb der Voralpenexpress Richtung Süden bereits um 7 Uhr fahren soll, jener Richtung Osten jedoch erst um 9 Uhr. Eine Rückverlängerung ab Samstagern (mit Halt in Wollerau) schafft eine attraktive Pendlerverbindung und bietet zudem in Pfäffikon die dringend benötigten Anschlüsse von der S 25 aus der March Richtung Rapperswil, da ausgerechnet in der starken Morgenspitze dieser letzte systematische Anschluss aus der March nach Rapperswil nicht klappt. | 1 | Gruppe / Interessenverband | verschoben | Es ist ein Entwicklungsziel des Kantons Schwyz den Voralpenexpress am Morgen in Richtung Osten früher verkehren zu lassen. Der Kanton Schwyz hat die Prüfung von Lösungsvarianten eingeleitet. In den Fahrplanjahren 2016/2017 kann das Begehren nicht umgesetzt werden. |
| 670 | Voralpenexpress (VAE) | Arth-Goldau - (Einsiedeln) - Pfäffikon SZ - Rapperswil | SOB | Falls Forderung VAE Frühverbindungen Richtung Osten nicht möglich sind, ist zumindest auf dem Abschnitt Pfäffikon - Rapperswil ein Zug zu führen, der die Systemlücke (Pfäffikon ab ...54) füllt, um den Anschluss von der S 25 aus der March sicherzustellen. | 1 | Gruppe / Interessenverband | abgelehnt | Eine Teillösung wurde geprüft und wird als nicht wirtschaftlich eingestuft (Kosten-Nutzen Verhältnis stimmt nicht). Der Kanton verfolgt das Entwicklungsziel, den Voralpenexpress am Morgen Richtung Osten früher verkehren zu lassen. |
| 671 | Alle Kurse | Pfäffikon SZ - Rapperswil | SOB | Die Anschlüsse in Pfäffikon aus Richtung Rapperswil von und nach der March sind zu optimieren. Umsteigezeiten von 10 Minuten von der S2 sind zu unattraktiv. Es muss möglich sein, von allen Stationen der March her Rapperswil zügig zu erreichen - dies ist namentlich für Altendorf nicht mehr der Fall. | 1 | Gruppe / Interessenverband | verschoben | Der Seedamm ist eine Einspurstrecke. Damit ist die Gestaltung des Fahrplans stark eingeschränkt. Ohne Infrastrukturen sind keine grundlegenden Änderungen möglich, ohne dass Nachteile für andere Transportketten entstehen. Im Rahmen des Angebotskonzepts 2030 sind Direktverbindungen March - Rapperswil eingereicht. |
| 672 | S-Bahn (S13) | Wädenswil - (Arth-Goldau) - Einsiedeln | SOB | Petition der Grünliberalen für eine Direktverbindung in den Raum Zürich. Hintergrund: Fahrplan seit Juni 2014 (u.a. Entfall des Gipfeli-Express) für Pendler der Region Einsiedeln markant schlechter in den Raum Zürich. Keine Direktzüge und Fahrplan S13 geben in Wädenswil nur stündliche Anschlüsse nach Zürich Enge/Wiedikon. Für eine direkte Verbindung (2 Zugpaare / Tag) sind dem Bezirksrat Einsiedeln insgesamt 1'147 Unterschriften übergeben worden. Den Wortlaut der Petition stellen wir gerne zu. | 2 | Gruppe / Interessenverband | verschoben | Die Wiedereinführung von Pendlerdirektzügen Einsiedeln - Zürich ist ein Entwicklungsziel des Kantons Schwyz. Für das Fahrplanjahr 2016 ist keine sinnvolle Realisierung eines Pendlerdirektzugs möglich. Es fehlen freie Zugtrassen in Richtung Zürich. Im Rahmen des Angebotskonzepts 2030 sind die Direktzüge beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. |
| 672 | S-Bahn (S13) | Wädenswil - (-Arth-Goldau) Einsiedeln | SOB | Die Fahrplanstruktur auf der S13 Wädenswil - Einsiedeln ist zu überdenken zugunsten eines regelmässigen Halbstundentakts. Begründung: Der neue Hinketakt auf der S13 ist kaum merkbar, bietet teils unregelmässige, tendenziell schlechtere Anschlüsse und längere Fahrzeiten - gegenüber dem vorherigen Angebot mit einem sauberen Halbstundentakt mit guten Anschlüssen ist der aktuelle Fahrplan eine deutliche Verschlechterung. Die Verbindungen ab Einsiedeln nach Zürich Flughafen sollen besser werden. Derzeit ist es eine bare Katastrophe: Entweder zwei Mal umsteigen, mit 18 Minuten Wartezeit in ZH HB, mit Umstieg in einen Zug, der chronisch überfüllt ist (IR nach Romanshorn oder Konstanz, in der Regel auch tagsüber überfüllt und nach dem Flughafen halb leer), oder als Alternative fast eine halbe Stunde Wartezeit in Wädenswil. Das war vor dem Wechsel 2013 (oder war's sogar 2012?) entschieden besser. Wäre es nicht möglich, dass die SOB einen der S13-er Einsiedeln - Wädenswil auf die S2 anstatt der S25 abstimmen würde? Ich könnte mir sogar vorstellen, dass die Pendler, welche in der Gegend Enge / Wiedikon arbeiten, eine solche Anpassung ebenfalls begrüßen würden. Denn weder der RE noch die S25 bedienen diese zwei Stationen. Es wäre eine Rückverschiebung um 3 bis 4 Minuten (die S13 kommt eine Minute nach Abfahrt der S2 an...). Es ist mir bewusst, dass man sich noch etwas weiter vom Halbstundentakt entfernt, und dass die Chose nicht ganz so einfach ist. Dennoch wäre es sehr wünschenswert, wenn an dieser Situation wieder etwas verbessert werden könnte. Im Moment stelle ich mir jedes Mal die Frage, ob ich nicht besser das Auto an den Flughafen nehme, auch wenn das Parkieren dort sehr teuer ist. Vor allem wenn ich die Flüge ausserhalb der Auto-Stosszeiten einplanen kann. | 4 | Regelmässiger Nutzer | verschoben | Der aktuelle "Hinketakt" der S13 mit Anschluss in Wädenswil an die S8 bzw. an die S25 ist bis ins Jahr 2025 hinterlegt. Seit Einführung der 4. Teilergänzungen der S-Bahnen Zürich im letzten Sommer lassen die komplexen Fahrpläne der Züge am linken Zürichsee keine anderen Anschlusssituationen mehr zu. Das heutige Fahrplankonzept der S13 ist mit den weiteren Zügen in den Höfen abgestimmt (S40 Einsiedeln - Rapperswil, VAE St. Gallen - Luzern). Eine Verschiebung der S13 Fahrpläne würde sich negativ auf die anderen Zugfahrpläne auswirken. Eine grundlegende Konzeptänderung bei der S13 ist erst mit der Realisierung von neuen Bahninfrastrukturen möglich. |
| 672 | S-Bahn (S13) | Wädenswil - (-Arth-Goldau) Einsiedeln | SOB | Ich bitte Sie, um folgende Änderung. Jeden Werktag benütze ich die Verbindung von Sattel-Aegeri nach Luzern. Abfahrt in Sattel um 06.04, Ankunft in Luzern um 06.51. Um 06.14 kommt die S31 in Arth-Goldau an, und jedes mal ist es frustrierend, zu sehen, wie der IR 2308 nach Luzern vor der Nase wegfährt. Ich weiss, dass die S3 um 06.21 der offizielle Anschlusszug ist. Aber wenn schon der IR nach Luzern fährt, und dieser die S31 abwarten würde (oder die S31 früher fahren würde), würde dies die S3 merklich entlasten. Alle Benutzer der S3 wären Ihnen dankbar und vor allem ich, da ich in einem fast leeren Zug reisen könnte und noch früher in Luzern ankommen würde | 1 | Pendler | abgelehnt | Um den Anschluss zu ermöglichen, müssten die Fahrpläne mehrerer Züge angepasst werden. Das Gesamtsystem würde durcheinander gebracht. Es entstünden Nachteile für viele Reisende zugunsten eines Anschlusses für wenige Nutzer. |
| 720 | Alle Züge | 720 Zürich - Thalwil - Ziegelbrücke | SBB | Ganz grundsätzlich ist die VCS-Sektion Schwyz mit dem Bahnangebot, welches die SBB in Ausserschwyz nach Eröffnung der 4. Teilergänzung fahren, in höchstem Masse unzufrieden! Es handelt sich um ein unübersichtliches Flickwerk, das praktisch nur Nachteile mit sich brachte und die Angebotsqualität gegenüber früher massiv verschlechtert hat. Kommt noch dazu, dass die publizierten Fahrzeiten etwa der S8 oder der S2 regelmässig nicht eingehalten werden können, namentlich auch in der Hauptverkehrszeit. Statt die Region Ausserschwyz als Wachstumsmarkt Ernst zu nehmen und der ansässigen Bevölkerung die Möglichkeit zu geben, an geeigneten Punkten (Pfäffikon, Ziegelbrücke) auf die Züge des Fernverkehrs zusteigen zu können, wird hier schnöde durchgefahren, selbst wenn es rücksichtslos auf Kosten "unserer" Züge (S2) geht, die weiterhin benötigt werden, im wahrsten Sinne des Wortes an der hiesigen Bevölkerung vorbeizufahren. Das "Konzept", welches auf Sommer 2014 hin eingeführt wurde, muss deshalb auf den schnellstmöglichen Zeitpunkt einem klügeren weichen, welches nicht nur aus der Optik der Zentren funktioniert, sondern auch die berechtigten Anliegen der Bevölkerung dazwischen berücksichtigt. | 1 | Gruppe / Interessenverband | Kenntnisnahme | Das S-Bahnkonzept am linken Zürichseeufer ist überregional zu betrachten. Bei der Einführung im Sommer 2014 mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie Nord-Süd entstanden Vorteile aber auch Nachteile gegenüber dem vorherigen Konzept. Für den Kanton Schwyz sind Nachteile entstanden. Die S2 kann in Schübelbach, Reichenburg und Biltlen nicht mehr halten, ansonsten würde der übergeordnete Fernverkehr in beiden Richtungen abgebremst und könnte die Anschlüsse in Sargans, Landquart und Chur bzw. in Zürich HB nicht mehr herstellen. Als Ersatz verkehrt die halbstündliche S27, die in Siebnen den Anschluss von und nach den schnellen Produkten RE und S25 herstellt. Seit Sommer 2014 kann der RE Zürich - Chur zusätzlich in Siebnen halten. In den Planungen 2025 werden direkte 1/2-stündliche Verbindungen Zürich - Ziegelbrücke mit Halt an allen Stationen angeboten. |
| 720 | Alle Züge | 720 Zürich - Thalwil - Ziegelbrücke | SBB | Die VCS-Sektion Schwyz verlangt vom Kanton Schwyz und den SBB, dass auf der Linie Zürich - Chur ein Fahrplankonzept erarbeitet wird, das punkto Fahrzeiten und Erschliessungsqualität mindestens dem Stand von 2014 entspricht und die inakzeptablen Verschlechterungen des Fahrplans 2014/2015 schnellstmöglich wieder korrigiert. | 1 | Gruppe / Interessenverband | verschoben | Im Rahmen des Ausbaus 2030 unter dem Lead des Bundesamtes für Verkehr (BAV) hat der Kanton Schwyz seine Angebotskonzepte für Ausserschwyz eingereicht. Im Sommer 2015 wurde ausserdem die Angebotswerkstatt Zürich - Chur reaktiviert, um die unterschiedlichen Bedürfnisse auf diesem Korridor besser koordinieren zu können. Die Angebotskonzepte befinden sich aktuell in Prüfung beim BAV. Erste Ergebnisse sind bis Ende 2016 zu erwarten. Kurzfristig können die durch die 4. Teilergänzungen der S-Bahnen Zürich entstandenen Angebotsnachteile in Ausserschwyz nicht korrigiert werden. Zur Fahrplanstabilität in der Hauptverkehrszeit läuft aktuell ein Projekt unter dem Lead des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV. |

| Kursbuchnummer | Liniennummer | Linienbezeichnung | Transportunternehmung | Stellungnahme | Anz. Nenn. | Eingabe als | Entscheid | Begründung |
|----------------|---------------------------------|-------------------------------------|-----------------------|---|------------|----------------------------|---------------|---|
| 720 | Intercity (IC) | 720 Zürich – Thalwil – Ziegelbrücke | SBB | Der neue IC 912 Chur - Zürich darf keine negativen Auswirkungen auf die Pünktlichkeit der S2 haben. Begründung: Ganz offensichtlich ist es immer noch möglich, zur besten Pendlerzeit Trassen Richtung Zürich zu bekommen - nur eben für die Bündner, nicht für die Schwyzer. Wenn dieser neue IC schon an uns vorbeifährt, muss zumindest sichergestellt werden, dass dadurch auf keinen Fall die Pünktlichkeit der S2 18228, die heute recht pünktlich verkehrt, beeinträchtigt wird. | 1 | Gruppe / Interessenverband | Kenntnisnahme | Gemäss SBB-Fernverkehr weist die Linie Zürich - Chur derzeit schweizweit die höchsten Pünktlichkeitswerte aus. Notwendige Massnahmen zur Verbesserung werden laufend geprüft und umgesetzt. |
| 720 | S-Bahn (Nachtangebot) | 720 Zürich – Thalwil – Ziegelbrücke | SBB | Das Nachtangebot als ÖV-Nutzer/in weiterhin unbefriedigend. | 1 | Regelmässiger Nutzer | Kenntnisnahme | Im Kanton Schwyz gilt das Grundangebot als Ausführungsbestimmung zum Gesetz über den öffentlichen Verkehr. Darin werden die abgeltungsberechtigten Linien sowie das Angebot vom Kantonsrat für jeweils vier Jahre beschlossen. Das Grundangebot sieht keine kantonale Finanzierung von Nachtangeboten vor. Das bestehende Nachtangebot in Ausserschwyz wird durch die Gemeinden direkt bestellt und finanziert. Der Grundtakt im Nachtnetz der Zürcher S-Bahn ist der Stundentakt. Es bestehen stündliche Verbindungen mit der SN8 von Zürich HB bis Lachen. |
| 720 | S-Bahn (Nachtangebot) | 720 Zürich – Thalwil – Ziegelbrücke | SBB | Bemerkung zur SN8 Gemäss neuem Fahrplanentwurf wartet die SN8 von Zürich nach Lachen in Pfäffikon SZ 7 min auf den Anschlusszug (SN5). Meiner Meinung nach ist diese Wartezeit zu lang und sollte stattdessen sinnvoller genutzt werden. Darum sollte dieser Anschluss aufgeben werden und die SN8 stattdessen bis nach Siebnen-Wangen verlängert werden. Zeitmässig sollte es möglich sein, in 7 min von Lachen nach Siebnen-Wangen und wieder zurück zu fahren. Von dieser Änderung würde die ganze Obermarch profitieren. | 1 | Regelmässiger Nutzer | abgelehnt | Der Vorschlag kann nicht umgesetzt werden. Wenn in Pfäffikon SZ ohne Anschluss SN5 → SN8 weitergefahren würde, würde die Wendezeit in Siebnen-Wangen um 2 Minuten nicht reichen. Der bisherige Anschluss SN5 → SN8 Richtung Lachen bleibt weiterhin bestehen, er entspricht einem Kundenbedürfnis. |
| 720 | S-Bahn (Nachtangebot) | 720 Zürich – Thalwil – Ziegelbrücke | SBB | Die Züge der SN8 Richtung March sollen Zürich HB 3 Minuten später verlassen und analog zur letzten S8 18893 gelegt werden (also Zürich HB ab ..17, Pfäffikon an ..58). Begründung: Damit lässt sich in Pfäffikon eine unattraktiv lange Wartezeit von 7 Minuten vermeiden, auch wenn der Anschluss von der SN5 abgewartet wird. Gleichzeitig verbessert sich damit auch der Anschluss an die SN5 nach Rapperswil vom linken Seeufer her. | 1 | Gruppe / Interessenverband | abgelehnt | Die Abfahrtszeit zur Minute 14 der SN8 in Zürich HB bleibt unverändert. Die Abfahrtszeit in Zürich HB ist auf die Anschlüsse von SN1 Winterthur und Aarau, SN5 Pfäffikon, SN6 Tiefenbrunnen, SN7 Bassersdorf, SN9 Uster und Bülach sowie die Ankünfte der IC841 und IC843 von Bern ausgerichtet. Eine spätere Abfahrt in Zürich HB würde für diese Reisende eine längere Fahrzeit bedeuten, es sind mehr Reisende als in Pfäffikon betroffen. |
| 720 | S-Bahn (Nachtangebot) | 720 Zürich – Thalwil – Ziegelbrücke | SBB | Der Anschluss der Züge der SN8 Richtung March von jenen der SN5 aus Rapperswil soll perrongleich in 2 Minuten hergestellt werden. Begründung: In seiner unendlichen Weisheit hat der ZV zu nachtschlafender Zeit die Züge der SN 5 und SN8 so gelegt, dass sie offiziell den Anschluss untereinander um 1 (!!!) Minute verpassen - dies bei einer offiziellen Mindestumsteigezeit von 3 Minuten. Dies zeigt einmal mehr, wie wenig sich der ZV um gute Verbindungen auf dem Gebiet des Kantons Schwyz schert. Der perrongleiche Anschluss muss um diese Nachtzeit möglich sein, dies auch in 2 Minuten bei rechtzeitigem Verkehren der SN5. | 1 | Gruppe / Interessenverband | umgesetzt | Der Anschluss SN5 → SN8 Lachen wird in Pfäffikon perrongleich Gleis 6 → Gleis 5 hergestellt. |
| 720 | S-Bahn (S2) | 720 Zürich – Thalwil – Ziegelbrücke | SBB | Seit dem letzten Fahrplanwechsel 2014 hat sich die Reisezeit von Reichenburg zu meinem Arbeitsort Zürich Wiedikon um 20 Minuten pro Weg verlängert und muss neu zweimal umsteigen. Seitdem fahre ich (gezwungenermassen) mit dem Auto zur Arbeit. Ich bitte sie darum, im Sinne eines regionalen Standortvorteils die Station Reichenburg wieder mit der S2 an die wichtigen Arbeitsorte anzubinden, um so die Möglichkeit zur Nutzung des ÖV zu schaffen. Die vorhandenen Busverbindungen sind für Arbeitstätige Personen nur schwer nachvollziehbar und mehr oder weniger nutzlos. Für uns Einwohnerinnen und Einwohner besteht nach wie vor der Eindruck, wir werden von unserem Kanton alleine gelassen, insbesondere die Gemeinde ohnehin am äussersten „Zipfel“ des Kantons liegt. Darauf können wir wenig Einfluss nehmen, jedoch auf eine vernünftige Anbindung der Gemeinde an die Agglomeration Zürich. | 1 | Pendler | verschoben | Die Realisierung des Halts der S2 in der Obermarch ist das strategische Ziel des Kantons Schwyz. In den Planungen 2025 ist der Halt enthalten. Zur Realisierung sind zusätzliche Infrastrukturen (Überholgleisanlage) nötig. Im Rahmen des Ausbaus 2025 und 2030 unter der Führung des Bundesamtes für Verkehr wird das Thema aktuell untersucht. Ergebnisse liegen noch keine vor. Mit dem im Juni 2014 umgesetzten Fahrplankonzept der Achse Zürich - Chur wird ein Halt der S2 in der Obermarch verunmöglicht. Trassenkonflikte mit anderen Zügen führten dazu, dass die S2 beschleunigt werden muss. Als Ersatzangebot wurde die S27 Ziegelbrücke - Siebnen-Wangen eingeführt. Die S27 ist die einzige Möglichkeit die Obermarch weiterhin auf der Schiene zu bedienen. Der Spielraum bei der Fahrplangestaltung bei der S27 ist sehr eingeschränkt. Die heutigen Fahrpläne sind die Einzigen-Möglichen. Die S27 bindet in Siebnen-Wangen an die schnellen Produkte (RE und S25) in Richtung Zürich an. Sowohl der RE als auch die S25 halten nicht in Zürich Wiedikon. Damit Reichenburg und Schübelbach weiterhin einen Zugang zur S2 haben, wurde die Buslinie 521 mit einem Anschluss zur S2 in Siebnen-Wangen geplant. Die Reisezeiten an die S2 Halteorte haben sich für die Obermarch mit der Buslösung verlängert (vor allem aus den bahnhofnahen Gebieten). Die Reisezeitverlängerung seit Juni 2014 ist unterschiedlich je nachdem von wo aus der Bus benützt wird. Je weiter weg man von Siebnen-Wangen in den Bus einsteigt, umso grösser ist die Reisezeitverlängerung gegenüber früher. Die Frequenzen zeigen, dass die Anschlusstransportketten zwischen der Buslinie 521 und der S2 genutzt werden. Die Linie 521 dient auch der Feinerschliessung der March (Beispiel Durchmesserlinie Schübelbach - Wangen - Tuggen). |
| 720 | S-Bahn (S2), Regio Express (RE) | 720 Zürich – Thalwil – Ziegelbrücke | SBB | Die S2 hat keine Anschlüsse mehr. z.B. Ankunft Zürich HB: 12nach und 18vor, ergibt mindestens 18Min. Wartezeit auf alle Anschlüsse, Ankunft Thalwil: 01 und 31, entsprechend 15Min. Wartezeit. Auch in Siebnen-Wangen, Anschluss auf den RE Richtung Chur: 17Min. Wartezeit. Dadurch werden die durch die S2 bedienten Gemeinden vom interregionalen Verkehr abgeschnitten. Die entsprechende Korrektur des S2-Fahrplans ist dringend nötig. Eine um 10 spätere Abfahrt löst das Anschlussproblem bereits. | 1 | Pendler | abgelehnt | Die S2 verkehrt ab Zürich HB zeitlich versetzt (im Idealfall 15 Minuten, im Fahrplan 2016 10/20 Minuten) zur S8 und stellt so für die Bahnhöfe am linken Ufer den 10/20-Minuten-Takt her. Zudem ergibt sich die Fahrpläne S2 aufgrund des auf der gleichen Infrastruktur verkehrenden, übergeordneten Fernverkehr und Gleisbelegungen in den Knotenbahnhöfen. Die S8 wiederum kann nicht geschoben werden, die S8 stellt gemeinsam mit der S24 zwischen Zürich und Thalwil den 15/15-Minuten-Takt her und die S8 ist in den Knoten Winterthur, Effretikon, Oerlikon, Zürich HB, Thalwil und Pfäffikon SZ eingebunden. |
| 720 | S-Bahn (S25) | 720 Zürich – Thalwil – Ziegelbrücke | SBB | Grüezi Ich finde den jetzigen Fahrplan gut. Toll wäre wenn die S25 (ZV) und der Regio Express nach Chur, schon 1 stunde früher fahren würde. (RE 5:48, S25 6:17) | 1 | Pendler | abgelehnt | Der erste RE (Regio-Express) verkehrt ab Zürich HB um 06:12h, die erste S25 verkehrt um 06:43h ab Zürich HB. Der RE ist ein Angebot des SBB-Fernverkehrs, welches in einer Konzession des Bundesamtes für Verkehr geregelt ist. Die Konzession läuft bis Dezember 2017 und schreibt für den Korridor Zürich - Chur ein stündliches Angebot zwischen 06:00h bis 07:00h vor. Die S25 gilt als Angebot des regionalen Personenverkehrs (RPV). Dieses wird durch den Bund und die Kantone Zürich, Schwyz, Glarus und St. Gallen gemeinsam bestellt. In den Fahrplanjahren 2016 und 2017 ist keine Ausdehnung der Verkehrszeiten bei der S25 geplant. |
| 720 | S-Bahn (S25) | 720 Zürich – Thalwil – Ziegelbrücke | SBB | Die Züge der S 25 sollen als RE verkehren. Diese Züge haben eindeutig eine überregionale Funktion. Sie dienen als schnelle Verbindung Zürich - March - Glarnerland. Die Kunden verbinden jedoch den Begriff S 25 mit einer regionalen Verbindung mit vielen Halten. Aus Kundensicht hat ein RE weiter den Vorteil, dass er auf den Anschlussbildschirmen der Fernverkehrszüge mit Gleisangabe erwähnt wird. | 1 | Gruppe / Interessenverband | abgelehnt | Die S25 ist Teil der Zürcher S-Bahn und wird auf den Liniennetzplänen bis Linthal dargestellt. Es werden Fahrzeuge des Typs "DPZ" (Doppelstockpendelzüge S-Bahn 1. Generation) eingesetzt. Auch die S25 wird auf den Anschlussbildschirmen mit Gleisangabe angezeigt. |
| 720 | S-Bahn (S25) | 720 Zürich – Thalwil – Ziegelbrücke | SBB | Die Verbindungen nach Zug und Luzern könnten stark verbessert werden, wenn die S25 in Thalwil halten würde. Immer wieder werden die Fahrgäste gefragt "von Wo nach Wo reisd Si?" Gerne würde ich diese erfassten Daten einsehen. Dabei interessiert mich der Verteilschlüssel überhaupt nicht, sondern die freien Plätze. Wenn ich jeweils in Thalwil die S25 vorbeifahren sehe, hat es da genügend. Jene Züge, die in Thalwil halten, sind regelmässig überfüllt bis Wädenswil! Die Kundenzufriedenheit wäre besser. | 1 | Regelmässiger Nutzer | abgelehnt | Die S25 kann in Thalwil aus fahrplantechnischen Gründen nicht halten. Richtung Zürich: Die S25 verkehrt unmittelbar vor dem Fernverkehrsbündel und Richtung Ziegelbrücke: Anschluss an die S4 nach Sargans würde verloren gehen. |

| Kursbuchnummer | Liniennummer | Linienbezeichnung | Transportunternehmung | Stellungnahme | Anz. Nenn. | Eingabe als | Entscheid | Begründung |
|----------------|----------------------|---|-----------------------|--|------------|----------------------------|-------------------------|--|
| 720 | S-Bahn (S25) | 720 Zürich – Thalwil – Ziegelbrücke | SBB | Die S25 soll auch in Altendorf anhalten Begründung: Während für die Obermarch eine Lösung mit der S27 gefunden wurde, für Siebnen der RE und die S25, für Lachen die S25 den Anschluss an den nationalen Verkehr sicherstellen, fiel die dritt wichtigste Station zwischen Pfäffikon und Ziegelbrücke zwischen Stuhl und Bank, ging völlig leer aus und wurde vom nationalen Verkehr praktisch abgehandelt. Kurzfristig kann die Situation für Altendorf einzig durch einen Halt der S25 abgedeckt werden. Dieser Halt sollte von den Fahrzeiten her drin liegen, selbst eine minimale Fahrzeitverlängerung um 1 Minute würde keine Anschlüsse tangieren, für Altendorf aber sehr viel bringen. | 1 | Gruppe / Interessenverband | abgelehnt | Ein zusätzlicher Halt der S25 in Altendorf würde die lokalen Bedürfnisse von Altendorf verbessern. Die aktuellen Fahrplankonzepte bieten aktuell keinen Spielraum für zusätzliche Zugshalte bei der S25. Altendorf ist mit Einführung der 4. Teilergänzungen auf der Schiene weiterhin halbstündlich mit der S2 mit Zürich verbunden. Auf der Strasse bilden zur Hauptverkehrszeit die Buslinien 524 und 522 zusammen einen Viertelstundentakt mit Anschluss in Pfäffikon SZ zu den schnellen Produkten. Der Kanton Schwyz würde einen zusätzlichen Halt der S25 in Thalwil grundsätzlich als sinnvoller einstufen, weil damit der Gesamtnutzen für Ausserschwyz grösser eingeschätzt wird. |
| 720 | S-Bahn (S27) | 720 Zürich – Thalwil – Ziegelbrücke | SOB | Ein kommerzieller Halt der S27 in Lachen ist anzustreben. Die heutige Situation ist fast schon grotesk. Der Zug muss sowieso bis nach Lachen fahren und es muss in meinen Augen doch möglich sein, eine Übergangslösung in Form eines Provisoriums für einen Bahnsteig zu erstellen, damit Reisende aus der Obermarch wieder eine Direktverbindung in die Untermark haben. -Zudem wären bessere Busverbindungen nach Pfäffikon wünschenswert, damit dort die Anschlusszüge nicht verpasst werden. -Des Weiteren ist die Verbindung in die Innerschwyz und das Nachtangebot als ÖV-Nutzer/in weiterhin unbefriedigend. | 4 | Gruppe / Interessenverband | in Überprüfung | Solange die heute bestehenden Fahrlagen sämtlicher Züge nicht verändert werden können, kann die S27 ohne Infrastrukturausbauten in Lachen (Perron Gleis 1) nicht kommerziell anhalten. |
| 720 | S-Bahn (S27) | 720 Zürich – Thalwil – Ziegelbrücke | SOB | Die Linie Ziegelbrücke-Lachen-Pfäffikon ist äusserst schlecht verbunden. Vom Bahnhof Schübelbach ist es mir nur möglich mit der S27 bis Siebnen zu fahren. Dann muss ich warten, auf den Schnellzug (IR, Glarnersprinter), weil mir die S2, welche an allen Orten in der March hält, ein paar Minuten vor der Nase weg fährt (meist sehe ich sie noch und kann winken). Wenn ich dann den IR oder den Glarnersprinter nehme ist es mir meist nicht möglich nach Lachen, Altendorf usw. zu fahren. Am Abend spielt sich das gleiche Szenario in der Gegenrichtung ab. Es ist sehr bedauerlich, dass der Missstand (S27 kein Anschluss an die S2, kein Anschluss nach Lachen/Pfäffikon) mit dem Fahrplanwechsel nicht behoben wird. Besteht die Möglichkeit den Kurs der S27 ein paar Minuten vorzulegen, damit ein Anschluss an die S2 gewährt werden kann? Unzählige Male las ich von unzufriedenen Kunden in der Obermarch (Reichenburg, Buttikon, Schübelbach, Tuggen), welche diverse Leserbriefe in den lokalen Zeitungen schrieben und das Gleiche bemängelten. | 1 | Pendler | abgelehnt | Die heutige Fahrplage der S27 ist die Einzig-Mögliche, um Reichenburg und Schübelbach weiterhin auf der Schiene zu bedienen. Eine Anpassung der Fahrzeiten ist nicht möglich. Sie würde zu Trassenkonflikte mit anderen Zügen auf der Achse Zürich - Chur führen. Die S27 bietet attraktiven Anschluss in Siebnen-Wangen an die schnellen Produkte Richtung Zürich. Für Reisende, welche an Ziele der S2 reisen, benützen die Buslinie 521 (Reichenburg - Siebnen-Wangen - Uznach). Sie bietet Anschluss in Siebnen-Wangen an die S2 (Ein-Ausstieg in Schübelbach bei Bushaltestelle Schübelbach Gutenbrunnen, ca. 2 Minuten Fussweg vom Bahnhof Schübelbach-Buttikon entfernt). |
| 720 | Zugshalte Siebnen | 720 Zürich – Thalwil – Ziegelbrücke | SBB | Die Zugverbindungen und Angebote auf der Schiene ab und zum Bahnhof Siebnen-Wangen sind hervorragend und sehr kundenfreundlich. Diese Anbindungen sollen in der Frequenz, im Angebot und in der Taktung unverändert beibehalten werden. Die Anbindung der Obermarch mit der S27 hat sich inzwischen eingespielt und bewährt. Es wird vor allem der schlanke Anschluss auf die beiden Schnellzüge RE und S25 von den Fahrgästen sehr geschätzt. Die Fahrzeit nach Zürich hat sich dank dieser schlanken Anschlüsse am Bahnhof Siebnen-Wangen für die Obermärchler von und nach Zürich gegenüber vor dem Sommer 2014 reduziert. Obwohl per 2016 keine Änderungen beim Bahnangebot vorgesehen sind, möchte wir die Gelegenheit benützen, das hervorragende Schienen-Angebot am Bahnhof Siebnen-Wangen zu loben und zu ermuntern, dieses viele Jahre weiterzuführen | 3 | Regelmässiger Nutzer | Kenntnisnahme | Das Bahnangebot in Siebnen-Wangen bleibt auch in den Fahrplanjahren 2016 und 2017 unverändert erhalten. |
| 900 | 82xx Züge | 900 Zürich HB - Ziegelbrücke - Sargans - Chur | SBB | Um das Feld 900 zu verschlanken und übersichtlicher zu machen, sollen die Züge mit der Nummer 82xx mit Ausnahme von 8219 nicht mehr in diesem Feld aufgeführt werden. Diese Züge haben eine Verteilerfunktion Zürich - March, und haben mit Ausnahme von 8219 keine Anschlüsse in Richtung Chur. | 1 | Gruppe / Interessenverband | abgelehnt | Die S27 bleibt im Feld 900 erhalten, da der stündliche Anschluss von und nach Unterterzen mit der S2 besteht. |
| 900 | Intercity (IC) | 900 Zürich HB - Ziegelbrücke - Sargans - Chur | SBB | Als Pendler auf der Strecke Pfäffikon SZ-Sargans-Pfäffikon SZ wünsche ich mir schnellere Verbindungen ohne halt. Wäre es möglich, dass die IC Züge aus Zürich auch in Pfäffikon SZ zukünftig halten? | 1 | Pendler | verschoben | Der IC-Halt in Pfäffikon SZ hat Potenzial und würde eine attraktive Fernverkehrsverbindung von Pfäffikon SZ und aus der Region oberer Zürichsee in Richtung Zürich und Graubünden bieten. In den aktuellen Angebotskonzepten des Korridors Zürich - Chur ist der IC Halt Pfäffikon jedoch nicht vorgesehen. Der Kanton Schwyz verfolgt als Ziel, den IC-Halt Pfäffikon SZ zu erhalten. Im Rahmen des Ausbaus schritt 2030 unter dem Lead des Bundesamtes für Verkehr wird das Thema untersucht. Ergebnisse liegen noch keine vor. |
| 900 | Regioexpress (RE) | 900 Zürich HB - Ziegelbrücke - Sargans - Chur | SBB | Der Zug RE 5095 sollte auch in Pfäffikon SZ und Ziegelbrücke halten. | 1 | Gruppe / Interessenverband | abgelehnt | Der Zug 5095 verkehrt auf Initiative des Kantons Graubünden. Der Kanton Schwyz wurde angefragt, diesen Zug mitzufinanzieren und auf dem Kantonsgebiet anhalten zu lassen. Der Kanton Schwyz hat den Halt des RE 5095 auf dem Kantonsgebiet Schwyz aus folgenden Gründen abgelehnt: Aus Sicht Kanton Schwyz besteht zwischen 23:47 Uhr bis 00:20 Uhr ab Zürich HB kein Potenzial für 3 Züge. Ein zusätzliches Produkt würde die S2 und S8 konkurrenzieren. Ein zusätzliches Produkt mit Halt löst Begehrlichkeiten nach Anschlussverbindungen aus. Die Anschlusstransportketten sind auf die beiden täglich verkehrenden Züge der S2 und S8 ausgerichtet. |
| Diverse | Infrastruktur | Busbahnhof Pfäffikon SZ | PAGO | Feststellung: Der Busbahnhof Pfäffikon ist mit seiner rudimentären Infrastruktur (es fehlen beispielsweise Anzeigen in Echtzeit, bei Regenwetter gibt es einen Pfützenmarathon zu den Bussen) und seinem pointierten Null-Design gegenüber vergleichbaren Busbahnhöfen in Horgen oder Wädenswil in einem erbärmlich provinziellen Zustand. Hier besteht eindeutig Handlungsbedarf. | | Gruppe / Interessenverband | Kenntnisnahme | Die Gestaltung des Busbahnhofs Pfäffikon SZ ist Bestandteil der Testplanung Pfäffikon und geniesst dort eine hohe Priorität. Die Vertiefungsarbeiten finden durch die Gemeinde Freienbach in Zusammenarbeit mit den SBB statt. |
| Tarife | Tarifverbund Ostwind | Tarifverbund Ostwind | OTV | Im Original zweiseitiges Schreiben vom AöV Schwyz zusammengefasst. Zusammenschluss mit Tarifverbund Ostwind nicht logisch. Schlauer wäre ein Zusammenschluss mit ZVV. | 1 | Regelmässiger Nutzer | umgesetzt/ abgelehnt | Mit dem Tarifverbund Z-Pass und dem Tarifverbund Ostwind ist die March optimal abgedeckt. Für das neue öv-Konzept in der March ist eine Verbundzugehörigkeit sehr wichtig. In einem Tarifverbund gilt die Gebietsgültigkeit und nicht die Streckengültigkeit. Reigestrecken können wahlweise mit dem Bus oder dem Zug zurückgelegt werden, ohne dass man sich vorher für eine Reisevariante entscheiden muss. Welcher Tarifverbund in der March Gültigkeit hat, ist dabei wenig relevant. Bei der Auswahl des Verbundpartners für die March wurde auch der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) angefragt. Der ZVV hat eine Integration der March klar abgelehnt. Es entspricht nicht der Strategie des ZVV, weiter zu wachsen. Für die Reisenden aus der March in Richtung Zürich existiert der Tarifverbund Z-Pass. Sie können sich damit innerhalb der gelösten Zonen und während der zeitlichen Gültigkeit im Wirtschaftsraum Zürich frei mit Zug, Bus, Tram und in Zürich sogar per Schiff bewegen. Mit der Zugehörigkeit zum Tarifverbund Ostwind entsteht für die March kein Nachteil. Im Gegenteil, si kann von zahlreichen attraktiven Angeboten in den Kantonen St. Gallen, Thurgau, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden, Glarus und Fürstentum Liechtenstein profitieren. |

| Kursbuchnummer | Liniennummer | Linienbezeichnung | Transportunternehmung | Stellungnahme | Anz. Nenn. | Eingabe als | Entscheid | Begründung |
|----------------|----------------------|----------------------|-----------------------|---|------------|----------------------|----------------|---|
| Tarife | Tarifverbund Ostwind | Tarifverbund Ostwind | OTV | <p>Die Zone Pfäffikon (ZV 181) wird zusätzlich in den Tarifverbund des Ostwind integriert (Überlappungszone der beiden Verbunde analog zur Zone Rapperswil ZV 180 auf der gegenüberliegenden Seeseite).</p> <p>Ausgangslage: Eine (von den Verkehrsströmen her logischere) Integration der March in den Zürcher Verkehrsverbund ZVV war nicht möglich, so hat man sich dafür entschieden, die March dem Tarifverbund Ostwind (OTV) der Ostschweiz anzugliedern. Die Gemeinden Altendorf und Lachen liegen damit ganz am Rand des OTV-Gebiets.</p> <p>Problem: Weite Teile der Ostschweiz sind von Altendorf und Lachen her schneller, umsteigeärmer, zeitlich länger verfügbar und bequemer via Pfäffikon und damit das Gebiet des ZV zu erreichen als ausschliesslich über OTV-Gebiet. Dies führt zu absurden Situationen, die allesamt damit zusammenhängen, dass die Zone Pfäffikon bis jetzt keine Überlappungszone ist, wie das in Rapperswil auf der anderen Seite des Sees bereits seit einiger Zeit der Fall ist.</p> <p>Drei Beispiele zur Illustration: 1) Ein Billett von Altendorf oder Lachen (im Gebiet des Ostwind) nach St. Gallen (ebenfalls im Gebiet des Ostwind) über den allgemein gebräuchlichen Weg via Pfäffikon ergibt KEIN Billett des Ostwind, sondern ein ganz normales Billett des nationalen Verkehrs, das dann auch in St. Gallen nicht zur Fahrt in den städtischen Bussen berechtigt.</p> <p>2) Eine Tageskarte des Ostwind beispielsweise für eine Fahrt an den Bodensee ist ebenfalls auf dem gebräuchlichsten Weg via Pfäffikon NICHT gültig, respektive nur mit einem Zusatzbillett nach Rapperswil über drei Zonen, von denen man zwei mit der Tageskarte bereits bezahlt hat und die man im Endeffekt somit doppelt bezahlen muss.</p> <p>3) Die aktuelle Situation im Grenzbereich der Verbunde ist derart unübersichtlich, dass sie für durchschnittliche öV-Benutzer nicht zu durchschauen ist. Selbst in offiziellen Prospekten des Tarifverbunds Ostschweiz wurden falsche oder zumindest grob irreführende Informationen verbreitet: Unter dem sinnigen Titel "Billett lösen ist keine Hexerei"</p> | 1 | Regelmässiger Nutzer | in Überprüfung | Der Tarifverbund Ostwind steht mit dem Zürcher Verkehrsverbund in Kontakt, um die Fragestellungen einer Zonenüberlappung Seedamm zu klären. |