



Stark vernetzt und dicht vertaktet: Die Vorstellungen der Region Nordwestschweiz zum Bahnangebot im Jahr 2030

ANGEBOTSZIELE FÜR DEN STEP AUSBAUSCHRITT 2030



Am 9. Februar 2014 haben Volk und Stände der Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) deutlich zugestimmt. Eine zentrale Säule von FABI ist das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP), das in mehreren Ausbausritten umgesetzt werden soll. Die Massnahmen für den Ausbauschritt 2025 hat die Bundesversammlung im Juni 2013 verabschiedet. Bereits wird mit Hochdruck am nächsten Ausbauschritt 2030 gearbeitet. Dies ist ein Zeitraum, den sich heute noch kaum jemand vorstellen kann. Doch die Erfahrung zeigt, dass die Entwicklung der Bahn in langen Zeiträumen geplant werden muss, erst recht wenn Infrastrukturausbauten damit verbunden sind. Gleichzeitig gilt es, die akuten Probleme zu lösen, sei es der Mangel an Sitzplätzen in den öffentlichen Verkehrsmitteln oder seien es die verstopften Strassen zu den Hauptverkehrszeiten. Dies hat für uns Verkehrsdirektoren nach wie vor oberste Priorität.

Die Planungsregion Nordwestschweiz hat ihre Vorstellungen zum künftigen Regionalverkehrsangebot formuliert und beim Bund eingereicht. Die Nordwestschweiz ist die zweitwichtigste Wirtschaftsregion in der Schweiz und ein bedeutendes Tor im Import-, Export- und Transitverkehr. Wie kaum woanders in der Schweiz prallen die Interessen im Personenfern-, Güter- und Regionalverkehr aufeinander, erst recht, wenn alle drei Verkehre dieselbe Bahninfrastruktur benutzen. Für die Nordwestschweiz ist ein attraktives Angebot im Personenverkehr unverzichtbar, um die Zentren und ländlichen Räume der Planungsregion optimal miteinander und mit den Nachbarräumen zu vernetzen. Will die Nordwestschweiz auch künftig als Wirtschaftsstandort attraktiv sein, dann muss sie ein kundenfreundliches Bahnangebot mit einer adäquaten Infrastruktur zur Verfügung stellen. Dies stellt besondere Anforderungen an die Planungen. Die Nordwestschweiz sieht dies als grosse Herausforderung, aber auch als Chance. Dazu wünsche ich im Namen aller Beteiligten viel Erfolg.

Regierungsrat Dr. Hans-Peter Wessels
Vorsitzender des Lenkungsausschusses
Planungsregion Nordwestschweiz

Basel, Ende November 2014

Eine leistungsfähige Bahn als Rückgrat für eine nachhaltige Mobilität in der Nordwestschweiz

NUR EIN AUSBAU DES BAHNANGEBOTS BRINGT DIE ERFORDERLICHE ENTLASTUNG



Dank ihrer Lage zwischen den Metropolitanräumen Basel, Bern und Zürich erfährt die Region Nordwestschweiz in den nächsten 15 bis 20 Jahren ein im Vergleich zur übrigen Schweiz überproportionales Wachstum. Im Zulauf auf die Agglomerationszentren sind die Strassen heute bereits überlastet und auch die Züge sind stark ausgelastet. Heute wohnen in der Region über 1,5 Millionen Menschen, bis 2030 wird mit einer Zunahme von 15% auf rund 1,8 Millionen gerechnet. Rein das strukturbedingte Wachstum bewirkt eine Nachfragesteigerung auf einzelnen Achsen von bis zu 100%.

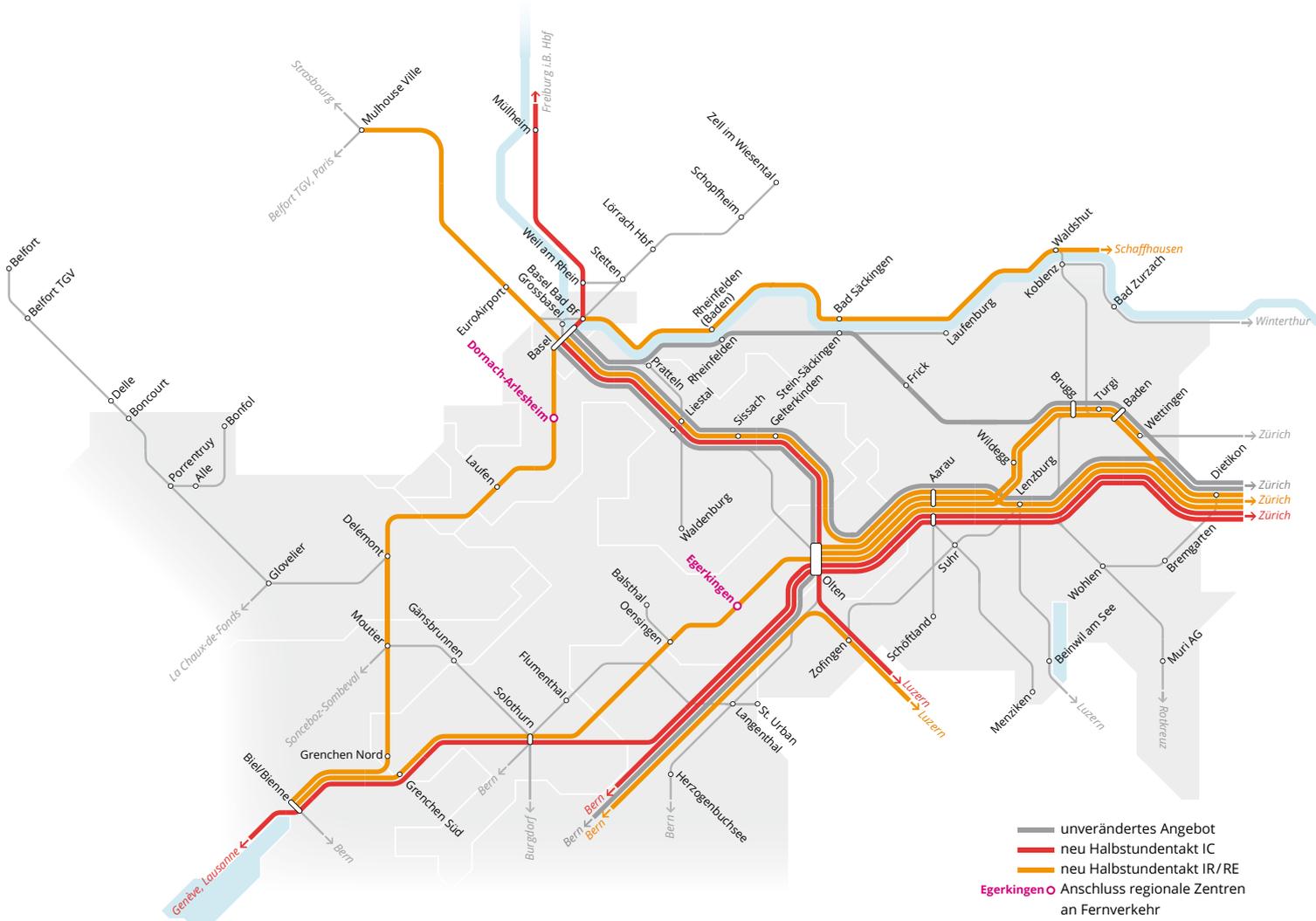
Obwohl in den kommenden Jahren bereits einige Angebotsausbauten beschlossen sind, wird das Sitzplatzangebot auf vielen Strecken nicht ausreichen. Auf zentrumsnahen Abschnitten wird es sogar zu wenige Stehplätze geben (hell- bzw. dunkelrote Abschnitte auf der obigen Karte). Weitere Ausbauten des Angebots und damit auch der Bahninfrastruktur sind bis 2030 dringend notwendig.

Damit die künftige Mobilität auch im Hinblick auf das Raumkonzept Nordwest+ verträglich bewältigt werden kann, hat sich die Region für die Entwicklung der Bahn folgende Ziele gesetzt:

- Auf die Mobilitätsplanung abgestimmte und in zentrumsnahen Gebieten geförderte Siedlungsentwicklung mit guter Bahnerschliessung.
- Sicherung der Standortgunst durch gute, verlässliche und nachhaltige Mobilitätskonzepte.
- Umsteigefreie Verbindungen zwischen den Wohngebieten und den Arbeitsplätzen sowie dem Zentrum von Basel mittels Durchbindungen.
- Bessere Verbindung der Kernstädte im Mittelland sowie im Jurabogen.
- Gesamtbetrachtung des öffentlichen Verkehrs (Fern- und Regionalverkehr) abgestimmt auf die gesamte Transportkette mit Bus, Tram und Privatbahnen.
- Abgestimmte Angebote mit den Nachbarregionen in der Schweiz und im benachbarten Ausland.

Der Fernverkehr im Jahr 2030 aus Sicht der Region

SYSTEMATISIERUNG UND ANGEBOTSAUSBAU GEGENÜBER 2014



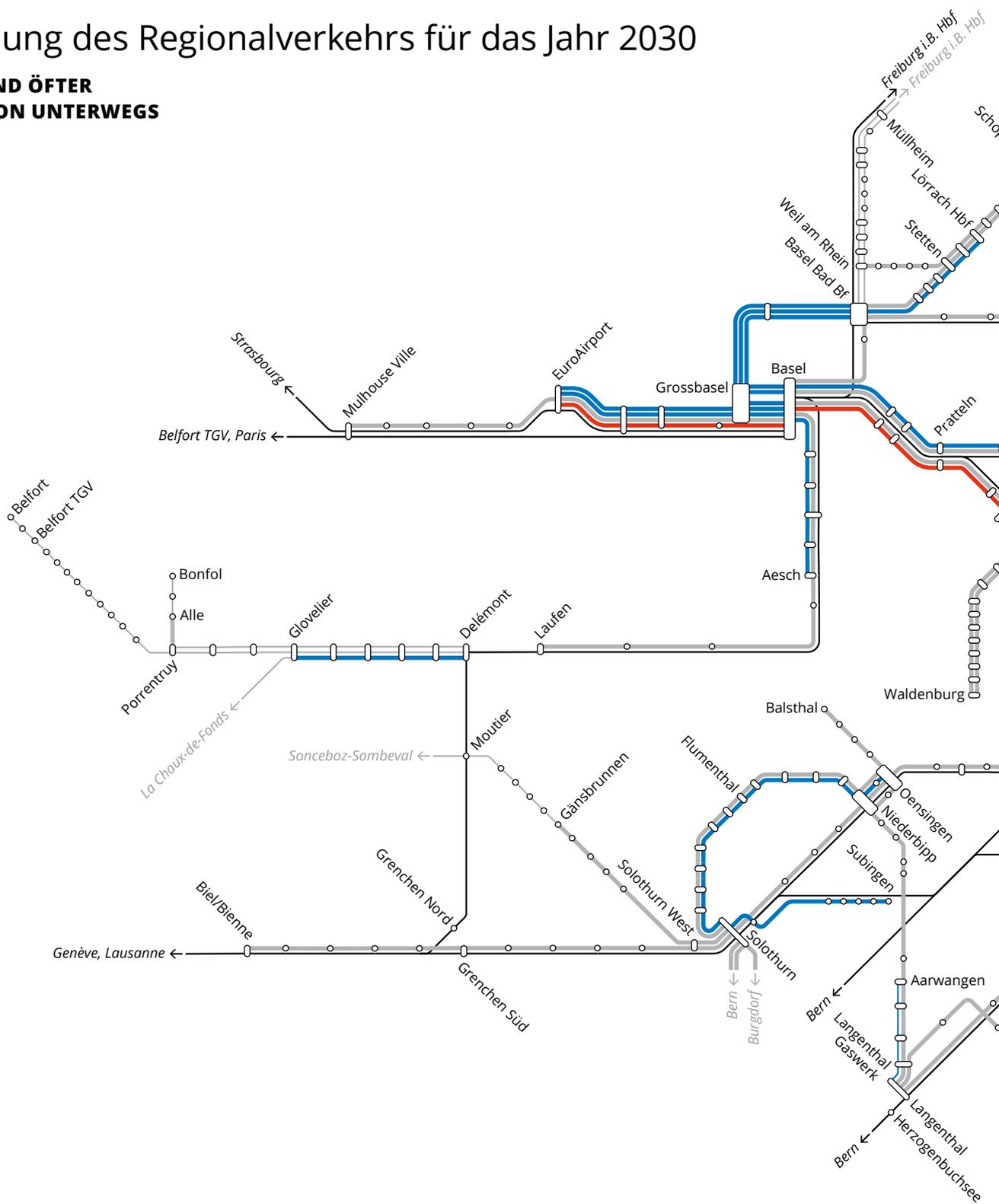
FERNVERKEHR Der wichtigste Grundsatz im Fernverkehr für den Ausbauschnitt 2030 ist es, die Fahrpläne zu systematisieren: Alle Fernverkehrszüge fahren grundsätzlich halbstündlich mit grösstenteils den gleichen Zugshalten und immer mit den gleichen Hauptzielen. Insbesondere dort, wo in diesem Zeithorizont noch keine grösseren Infrastrukturausbauten möglich sind, verspricht sich die Region mit einer Systematisierung eine bessere Nutzung der Infrastrukturkapazitäten und somit einen Gewinn für alle Verkehrsarten inklusive Güterverkehr.

Unsere Ziele für den Fernverkehr: Die bestehenden Umsteige- und Verknüpfungsbahnhöfe Aarau, Biel, Basel und Olten werden gestärkt und weitere solcher Knoten in Delémont und Solothurn gebildet. Zusätzliche Halte des Fernverkehrs wie zum Beispiel Egerkingen und Dornach-Arlesheim sollen zu Knotenpunkten des öV mit guten Anschlüssen zum regionalen Verkehr ausgebaut werden.

Die Grafik zeigt die Anpassungen im Fernverkehr gegenüber heute. Die Linien stellen neu halbstündlich verkehrende Verbindungen dar: in Rot für IC-Züge und in Orange für den IR/RE-Verkehr. Auf einzelnen Abschnitten (z.B. Olten – Aarau – Zürich oder Biel – Olten) kann durch die Überlagerung zweier Halbstundentakte ein viertelstündliches Angebot im Fernverkehr hergestellt werden.

Die Planung des Regionalverkehrs für das Jahr 2030

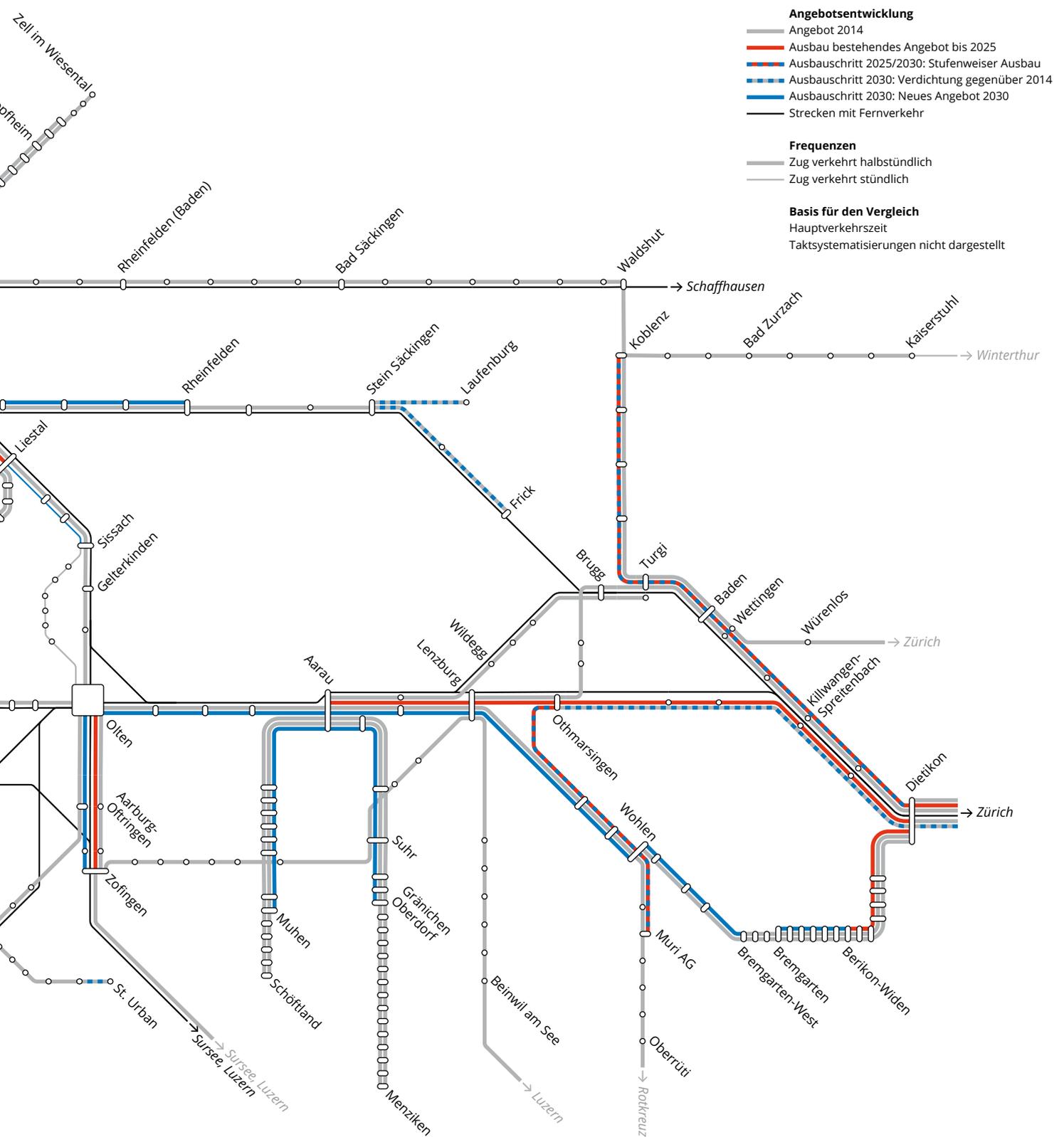
DIREKTER UND ÖFTER IN DER REGION UNTERWEGS



REGIONALVERKEHR Grundsätzlich wird auf nahezu allen Strecken ein durchgehender 30-Minuten-Takt angestrebt. Wo die Nachfrage dies rechtfertigt, im Speziellen auf Hauptachsen im Zulauf zu Zentren, sind im Regionalverkehr systematische 15-Minuten-Takte vorgesehen, insbesondere in den Räumen Basel, Solothurn und Olten - Aarau - Lenzburg sowie im Zulauf auf Zürich. Zusätzliche 30-Minuten-Takte ergänzen das bestehende Angebot. Darüber hinaus werden einzelne Linienäste entweder ganztätig oder in der Hauptverkehrszeit verdichtet.

Auf vielen Privatbahnen reichen die heutigen Fahrzeugkapazitäten nicht aus, um die Nachfrage zu bewältigen. Durch Verlängerung der Züge sowie durch Taktverdichtungen werden die Voraussetzungen geschaffen, die zukünftigen Fahrgastvolumen zu befördern.

Die roten und gestrichelten Linien zeigen die schrittweise Einführung neuer Angebote vor 2030. Die blau durchgezogenen Linien stellen das Angebot dar, das ab 2030 angestrebt wird. Dieses Element bildet die Grundlage der zusätzlichen Angebotsziele für den STEP Ausbauschritt 2030 im Regionalverkehr.



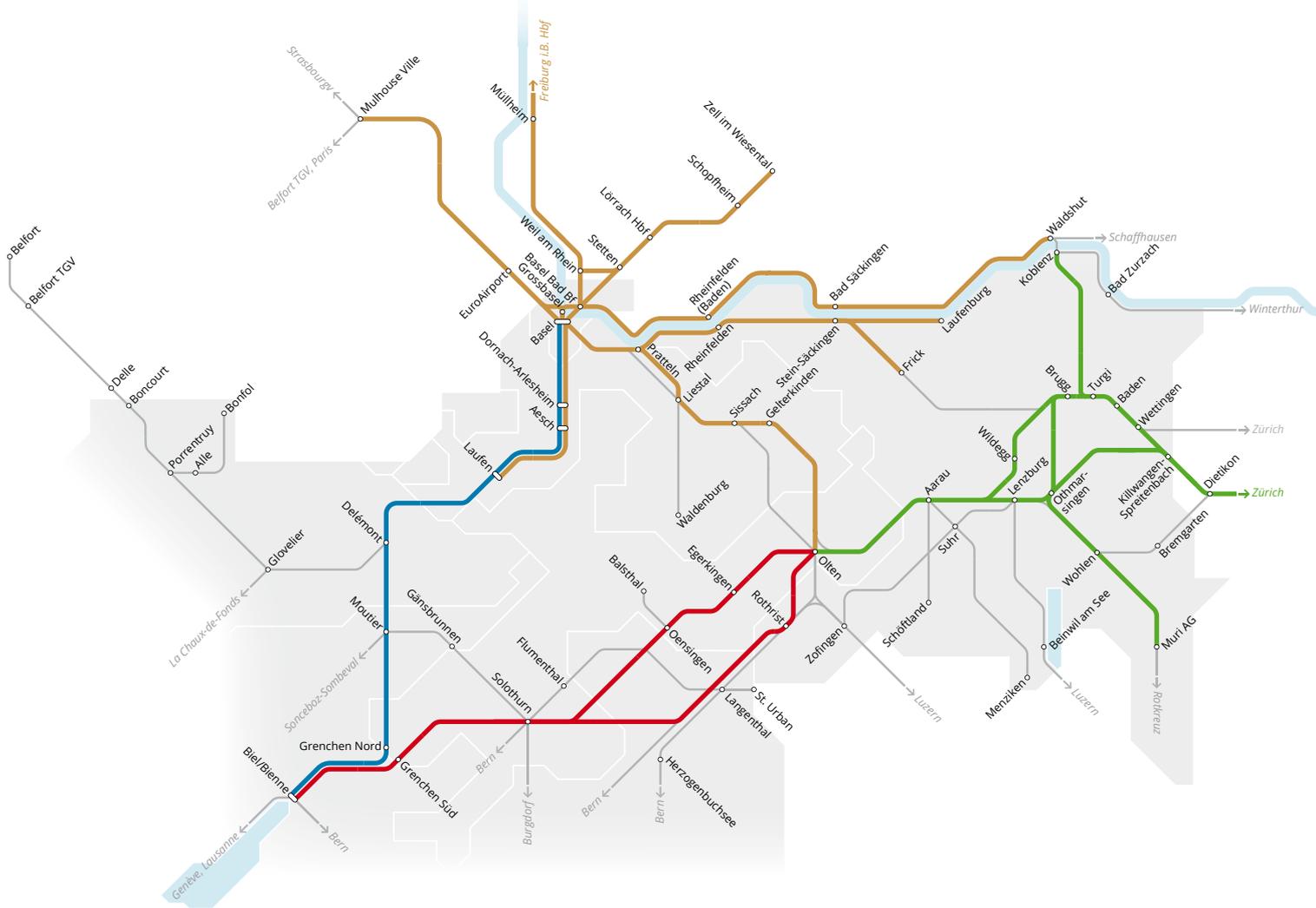
GESAMTKONZEPT FÜR DEN ÖFFENTLICHEN

VERKEHR Über die Angebotsverdichtungen hinaus plant die Region ein Gesamtkonzept für den öffentlichen Verkehr. In überlasteten Verdichtungsräumen werden mit der Anbindung von Schmalspurbahnen, Tram- und Bus über öV-Drehscheiben ans Bahnnetz die Voraussetzungen geschaffen, um entlang der gesamten Transportkette das Umsteigen auf den öV zu fördern. Dazu gehört auch die Realisierung von 31 neuen Haltestellen: davon entfallen 19 auf bestehende und 12 auf neue Strecken.

BVB/BLT Auf den durch FABI finanzierten Linien von BVB und BLT sind im Rahmen des Ausbauschritts 2030 Angebotsverdichtungen und Streckenerweiterungen vorgesehen. Wichtige Entwicklungsgebiete werden durch Linienverlängerungen ans Tramnetz angebunden und mittels eines Expressstrams wird eine Beschleunigung im bestehenden Netz erreicht.

Schlüsselmassnahmen in der Nordwestschweiz

DIE KERNELEMENTE DES ANGEBOTSAUSBAUS



Die Eingabe der Planungsregion NWCH umfasst eine Reihe von Angebotsselementen, welche als Ganzes geeignet sind, den Anforderungen an die Kapazitäten und Bedienungsqualitäten im Ausbauschnitt 2030

gerecht zu werden. Die folgenden vier Kernelemente sind für die Planungsregion Schlüsselmassnahmen von übergeordneter Bedeutung:

Orange
Durchmesserlinien für eine trinationale Regio-S-Bahn Basel mit Viertelstundentakt im inneren Agglomerationsgürtel sowie neuen Direktverbindungen quer durch die Agglomeration und in die Kernstadt.

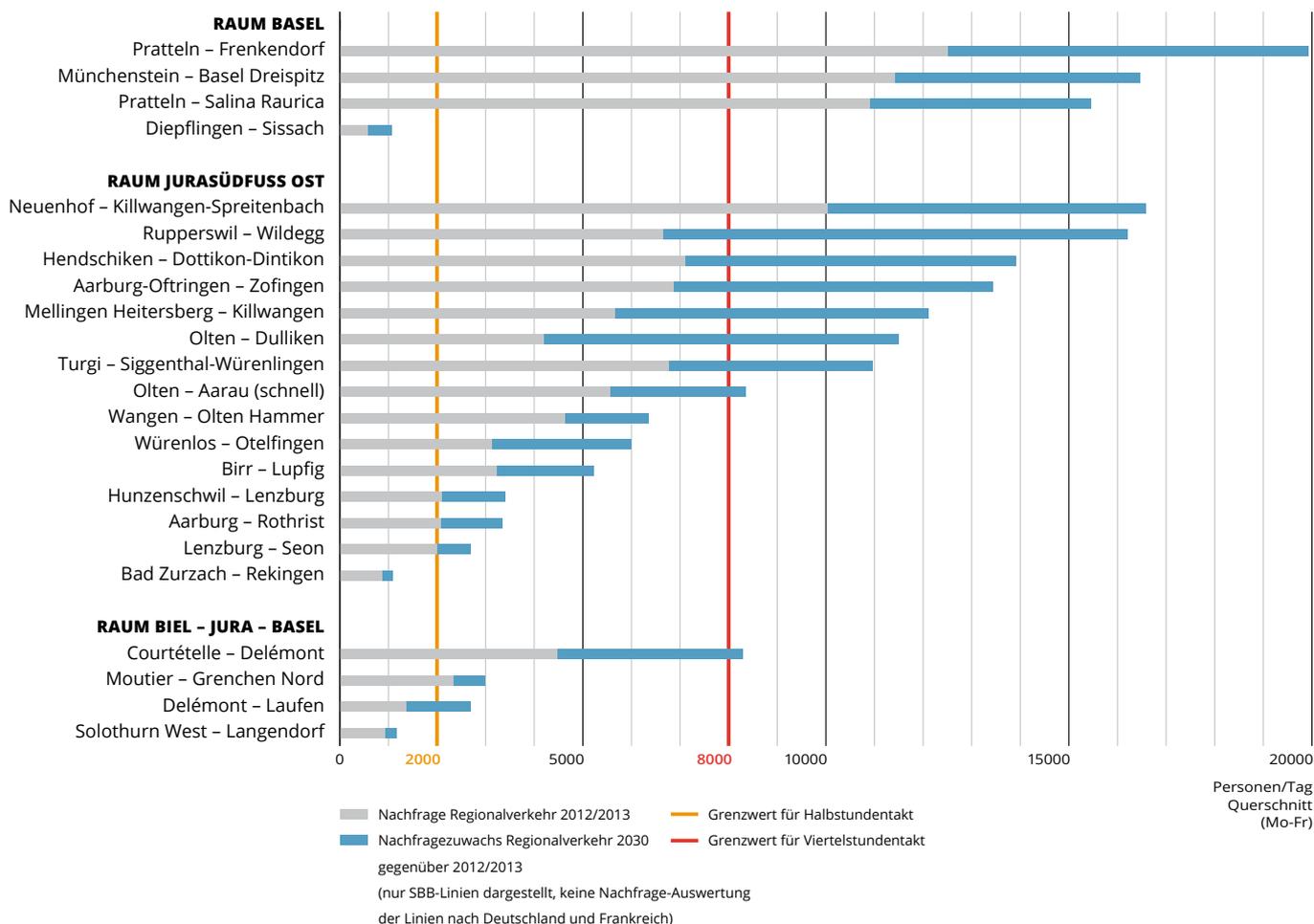
Green
Kapazitätserweiterung (Olten –) Aarau – Zürich mit Ausbau S-Bahn Aargau und Taktverdichtungen im Fernverkehr, z. B. Viertelstundentakt Olten – Zürich.

Blue
Halbstundentakt Biel – Delémont – Basel mit Einbindung in die Knoten Biel, Delémont und Basel, stündlich direkt nach Lausanne – Genf.

Red
Kapazitätserweiterung Biel – Olten (– Zürich) mit halbstündlichen S-Bahnen, halbstündlichem IR (Halte Grenchen Süd – Solothurn – Oensingen – Egerkingen) und halbstündlichem IC (Halt Solothurn) und vollständiger Einbindung in den Fernverkehrsknoten Biel.

Nur ein leistungsfähiges Bahnsystem kann den künftigen Mehrverkehr bewältigen

EIN GUTES BAHNANGEBOT FÖRDERT DIE SIEDLUNGSENTWICKLUNG ENTLANG DER URBANEN RÄUME



Um die zusätzlichen Mobilitätsbedürfnisse nachhaltig auf den öffentlichen Verkehr zu lenken und die bauliche Verdichtung an gut erschlossenen Lagen zu konzentrieren, sieht die Region Nordwestschweiz einen Ausbau der Verbindungen zwischen den Kernstädten und entlang der bestehenden urbanen Räume und Achsen vor. Damit können der Raum optimal vernetzt und die Strassen entlastet werden.

Das Bundesamt für Verkehr hat für das normalspurige Eisenbahnnetz Grenzwerte festgelegt, bei denen ein Halbstundentakt (ab 2000 Personen pro Tag) oder ein Viertelstundentakt (ab 8000 Personen pro Tag) für eine adäquate Erschliessung angebracht sind. Die Nachfrage liegt heute auf den meisten Linien zwischen dem Grenzwert für den Halb- und den Viertelstundentakt. Mit dem prognostizierten Bevölkerungswachstum bis 2030 werden auf zahlreichen Strecken Viertelstundentakte notwendig sein, um der Nachfrage gerecht zu werden. Wegen der Überlastung der Strassen muss der öffentliche Verkehr künftig einen grösseren Anteil des Verkehrswachstums übernehmen als bisher.

Die nächsten Schritte, die zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr erfolgen, werden zeigen, welche Angebotsvorstellungen umsetzbar sind und welche baulichen Massnahmen dazu notwendig sind.



Verfasser

Planungsregion Nordwestschweiz

Kontakt

Lenkungsausschuss
Planungsregion Nordwestschweiz
c/o Bau- und Verkehrsdepartement
Kanton Basel-Stadt
Münsterplatz 11, 4001 Basel

Koordinationsausschuss
Planungsregion Nordwestschweiz
c/o Amt für Verkehr und Tiefbau
Kanton Solothurn
Rötihof, Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn

Text und Redaktion

SMA und Partner AG
Zürich und Lausanne

Visuelles Konzept

Eggmann-Design SGV/AGI
Wernetshausen

Kanton Aargau

Departement Bau, Verkehr und
Umwelt
Entfelderstrasse 22 (Buchenhof),
Postfach, 5001 Aarau



**Regierungsrat
Stephan Attiger**

Kanton Basel-Landschaft

Bau- und Umweltschutzdirektion
des Kantons Basel-Landschaft
Rheinstrasse 29, 4410 Liestal



**Regierungsrätin
Sabine Pegoraro**

Kanton Basel Stadt

Bau- und Verkehrsdepartement
Münsterplatz 11, 4001 Basel



**Regierungsrat
Hans-Peter Wessels**

Kanton Bern

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
des Kantons Bern
Reiterstrasse 11, 3011 Bern



**Regierungspräsidentin
Barbara Egger-Jenzer**

Kanton Jura

Département de l'environnement
et de l'équipement Service du
développement territorial
2, rue des Moulins, 2800 Delémont



**Regierungsrat
Philippe Receveur**

Kanton Solothurn

Bau- und Justizdepartement
Rötihof, Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn



**Regierungsrat
Roland Fürst**