

Fahrplanvernehmlassung Fahrplan 2027

Nationales Fahrplanverfahren vom 22.5. - 9.6.2026

Eingaben im Kanton Aargau und Beurteilung der Abteilung Verkehr des Kantons Aargau

Status:

■

Umsetzung Fpl. 2027

■

Umsetzung später geplant

■

Anliegen kann kurzfristig nicht umgesetzt werden, wird jedoch vom Kanton Aargau in der Langfristplanung angestrebt.

■

Bedarf weiterer Abklärungen

■

Umsetzung derzeit nicht geplant

■

Kenntnisnahme

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
1	Privatperson	50.340	Meisterschwanden - Wohlen AG	Wohlen AG, Bahnhof	AVA	An Wochenenden, an denen der Bahnhof Lenzburg nur eingeschränkt oder gar nicht bedient werden kann, werden zahlreiche Verbindungen über Brugg umgeleitet. Leider trifft die S25 jeweils um :50 in Wohlen ein, wodurch der Bus-Anschluss in Richtung Meisterschwanden nicht möglich ist. Es wäre daher hilfreich, wenn der Bus an diesen Wochenenden jeweils erst um :54 abfahren könnte.		Aufgrund der kurzen Wendezeit der Linie 340 in Meisterschwanden ist eine spätere Abfahrt in Wohlen nur beschränkt möglich. Die Busunternehmen und der Kanton Aargau prüfen bei Baustellen regelmässig die Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit von Anpassungen bei den Busabfahrten.
2	Privatperson	50.340	Meisterschwanden - Wohlen AG	Wohlen AG, Bahnhof	AVA	Umsteigen von der S26 von Gleis 3 zum Bus in Richtung Meisterschwanden von 3 bis 4 Minuten ist knapp. Wenn man den Lift in der Unterführung benützen muss dauert es noch länger wenn er oben ist. Zwei Möglichkeiten gebe es, den Fahrplan so anpassen dass der Bus zur Minute .15 und .45 (statt .14 und .44) abfährt. Dazu kann die Buskante von B wieder auf G gewechselt werden, wie das während des Umbau des Bahnhofs Wohlen war. So ist der Weg vom Lift oder Treppe etwas kürzer zum Bus.		Mit der Einführung des 10-20-Min.-Taktes in der Hauptverkehrszeit fährt die Linie 340 zu den Minuten xx:14/44 und xx:24/54 ab Wohlen. Einerseits nimmt die Linie 340 damit neu alle Bahnanschlüsse in Wohlen ab (inkl. S25). Andererseits reduziert sich die Wartezeit bei Verpassen des Busses um xx:14/44 auf maximal 10 Minuten. Um eine möglichst gute Verteilung der Fahrgäste auf beide Kurse zu erreichen, wird an der Abfahrt um xx:14/44 festgehalten. Ab Dezember 2026 fährt die Linie 340 ab den Kanten D und E. Somit reduziert sich der Fussweg ab dem Lift.
3	Privatperson	50.445	Oberrohrdorf - Zürich Enge (Expressbus)		AVA	ich habe letztes Jahr bereits einen Antrag erstellt für den Express Bus von Zürich Enge nach Oberrohrdorf und zurück, dass dieser doch bis nach Fislisbach verlängert werden sollte, dann hätte Fislisbach eine direkte Verbindung nach Zürich.		Für den Fahrplan 2027 wurden verschiedene Verlängerungsoptionen der Linie 445 geprüft. Der beschränkte Nutzen einer Verlängerung rechtfertigt die Mehrkosten derzeit nicht. Zudem verfügt Fislisbach via Mellingen Heitersberg über gute Verbindungen nach Zürich Enge. Eine Verlängerung der Linie 445 würde keine wesentlichen Reisezeitvorteile bringen.
4	Privatperson	50.603	Zofingen - Rothrist		AVA	Die Abfahrtszeiten 17:47, 18:47 und 19:47 sind gar nicht auf die ankommenden Züge der Line S23 abgestimmt. Um 20:27 ist die Busverbindung jedoch sehr gut auf die S23 angepasst. Ich bitte Sie die Abfahrtszeiten um 17:47, 18:47 und 19:47 ebenfalls auf 17:27, 18:27 und 19:27 anzupassen, so wie dies während des Fahrplans im Jahre 2024 gewesen war. Die zusätzliche Wartezeit von über 20 Minuten macht die Verbindung von Zürich und Olten kommend völlig unattraktiv. Ebenfalls sind die Busse am Morgen von Oberwil mit Anschluss an die Zugverbindung nach Olten um 06:56 nicht existent obwohl dies sowohl für Schüler und Pendler eine Stosszeit darstellen würde. Ich bedanke mich im Voraus für die entsprechende Anpassung und zum Gestalten eines attraktiven Angebotes. Freundliche Grüsse		Bis 2025 konnten einzelne Kurse der Linie 603 nach Oberwil verlängert werden. Aufgrund des zunehmenden Verkehrsaufkommens musste die Fahrzeit der Linie 603 verlängert werden. Daher reicht die Zeit für die Zusatzfahrt bis Oberwil nicht mehr. Die Kurse nach Oberwil weisen mit durchschnittlich weniger als 5 Fahrgästen pro Kurs eine sehr tiefe Nachfrage auf. Als Ersatz für die Linie 603 verkehrt neu die Linie 612 bis Oberwil. Die erwähnten drei Kurse können leider nicht angepasst werden, da der Bus der Linie 612 erst um xx:46 in Rothrist ankommt.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
5	Privatperson	50.605	Zofingen - Brittnau	Brittnau, Ausserdorf	AVA	Sehr geehrte Damen und Herren Ich möchte Sie bitten, die Einführung eines 15-Minuten-Takts auf der Buslinie 605 während der Hauptverkehrszeiten erneut zu prüfen. Als Zubringer zum Bahnverkehr spielt die Linie eine wichtige Rolle für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Der heutige 30-Minuten-Takt führt teilweise zu unattraktiven Anschlüssen und längeren Reisezeiten. Dies schwächt die Wettbewerbsfähigkeit des ÖV gegenüber dem Auto. Bei der Beurteilung einer Taktverdichtung sollte aus meiner Sicht nicht nur die aktuelle Nachfrage berücksichtigt werden. Die Nutzung einer Linie hängt wesentlich von der Qualität des Angebots ab. Gute Anschlüsse und ein dichter Takt können zusätzliche Fahrgäste gewinnen und das vorhandene Nachfragepotenzial besser erschliessen. Eine Taktverdichtung während der Stosszeiten würde die Anbindung an das Bahnnetz verbessern, die Attraktivität des ÖV erhöhen und die angestrebte Verlagerung vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr unterstützen. Ich danke Ihnen für die Prüfung dieses Anliegens. Freundliche Grüsse		Die Einführung des 15-Min.-Taktes auf der Linie 605 war als Teil eines Gesamtpakets geplant, das die Aufhebung der Linie 604 und eine Taktverdichtung auf der Linie 606 beinhaltet hätte. Die drei Massnahmen wären insgesamt ungefähr kostenneutral gewesen. Aufgrund des grossen Widerstands der Bevölkerung aus der Region und der Gemeinderäte von Brittnau und Strengelbach, hat der Kanton Aargau entschieden, die Linie 604 nicht einzustellen. Damit entfallen auch die beiden anderen Teile des Gesamtpakets. Eine isolierte Umsetzung des 15-Min.-Taktes auf der Linie 605 führt zu deutlichen Mehrkosten, die für den Kanton Aargau derzeit nicht tragbar sind und sich mit der Nachfrage der Linie 605 nicht rechtfertigen lassen.
6	Privatperson	50.605	Zofingen - Brittnau	Brittnau, Ausserdorf	AVA	Guten Tag Vielen Dank für die Einführung der Frühverbindung auf der Linie 605. Dieses zusätzliche Angebot ist für viele Pendlerinnen und Pendler eine wertvolle Verbesserung. Umso bedauerlicher ist es, dass der ursprünglich in der Vorvernehmlassung vorgesehene 15-Minuten-Takt auf der Linie 605 nicht weiterverfolgt wurde. Gerade in den Hauptverkehrszeiten könnte ein dichteres Angebot die Situation deutlich verbessern. Die Entlastung der einzelnen Busse wäre spürbar, und gleichzeitig würden zahlreiche Pendlerinnen und Pendler in der wachsenden Region von einem attraktiveren und zuverlässigeren Angebot profitieren. Auch die Verteilung der Fahrgäste auf die verschiedenen Anschlüsse ab Zofingen könnte dadurch optimiert werden. Zusätzlich hätte ein verdichteter Takt das Potenzial, die chronisch überfüllte S29 zwischen Sursee und Turgi teilweise zu entlasten. Mit der bevorstehenden Eröffnung des Oberstufenzentrums im Sommer 2027 in Zofingen ist zudem davon auszugehen, dass die Nachfrage auf der Linie 605 weiter ansteigen wird. Aus diesem Grund erscheint eine erneute Prüfung des 15-Minuten-Takts sinnvoll und zukunftsorientiert. Ich bitte Sie daher, die Einführung eines 15-Minuten-Takts auf der Linie 605 nochmals eingehend zu prüfen. Freundliche Grüsse		Die Einführung des 15-Min.-Taktes auf der Linie 605 war als Teil eines Gesamtpakets geplant, das die Aufhebung der Linie 604 und eine Taktverdichtung auf der Linie 606 beinhaltet hätte. Die drei Massnahmen wären insgesamt ungefähr kostenneutral gewesen. Aufgrund des grossen Widerstands der Bevölkerung aus der Region und der Gemeinderäte von Brittnau und Strengelbach, hat der Kanton Aargau entschieden, die Linie 604 nicht einzustellen. Damit entfallen auch die beiden anderen Teile des Gesamtpakets. Eine isolierte Umsetzung des 15-Min.-Taktes auf der Linie 605 führt zu deutlichen Mehrkosten, die für den Kanton Aargau derzeit nicht tragbar sind und sich mit der Nachfrage der Linie 605 nicht rechtfertigen lassen.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
7	Privatperson	50.605	Zofingen - Brittnau	Brittnau, Ausserdorf	AVA	Der Wunsch nach einem 15-Minuten-Takt der Buslinie 605 während der Stosszeiten bleibt weiterhin bestehen. Täglich fahre ich von Brittnau Ausserdorf ab 06:28h mit Bus 605 nach Zofingen. Dort muss ich 19 Min. warten, bevor der Zug IR 27 dann um 06:58h nach Luzern weitergeht. Dies ist ein enormer täglicher Zeitverlust, der sich bei der Rückreise mit dem Zug ab 17:30h von Luzern nach Zofingen wiederholt. Grüsse aus dem obigen Zug 50m vor dem Bahnhof Luzern, wo obiger Zug seit 30 Minuten wegen einer Störung stehen geblieben ist. Erinnerungen an den ÖV in Deutschland und Italien kommen hoch....		Die Einführung des 15-Min.-Taktes auf der Linie 605 war als Teil eines Gesamtpakets geplant, das die Aufhebung der Linie 604 und eine Taktverdichtung auf der Linie 606 beinhaltet hätte. Die drei Massnahmen wären insgesamt ungefähr kostenneutral gewesen. Aufgrund des grossen Widerstands der Bevölkerung aus der Region und der Gemeinderäte von Brittnau und Strengelbach, hat der Kanton Aargau entschieden, die Linie 604 nicht einzustellen. Damit entfallen auch die beiden anderen Teile des Gesamtpakets. Eine isolierte Umsetzung des 15-Min.-Taktes auf der Linie 605 führt zu deutlichen Mehrkosten, die für den Kanton Aargau derzeit nicht tragbar sind und sich mit der Nachfrage der Linie 605 nicht rechtfertigen lassen.
8	Privatperson	50.832	Dietikon - Bremgarten - Wohlen - Villmergen - Sarmenstorf - (N32)		AVA	1. Ergänzung des Kurses 26501 um die Abfahrt in Villmergen AG, Zentrum um 02:03 Uhr. Die Busse verkehren leer zurück Richtung Bahnhof Wohlen, obwohl eine fahrplanmässige Rückfahrt Anklang finden würde. Betrieblich dürfte keine Anpassung nötig sein; bereits heute fahren teils Passagiere nach Rückfrage beim Chauffeur wieder nach Wohlen, eine entsprechende Publizierung im Fahrplan birgt kaum einen Nachteil. 2. Die veränderte Linienführung (Kurse 26502; 26504; 26506) via Waltenschwil ist sehr begrüssenswert. Bitte prüfen Sie trotz fehlender Haltestelle eine Aussteigemöglichkeit auf Höhe Waldheim Staffeln (z.B. LV95 2'667'834.27, 1'243'246.57), die Verkehrssituation in den Nachtstunden ist überschaubar und ein entsprechendes Nachtangebot würde einen grossen Mehrwert für die Bevölkerung dieses Ortsteiles mit sich bringen.		1. Der Kurs 26501 wird künftig ab Villmergen Zentrum verkehren. Die Abfahrtszeit am Bahnhof Wohlen wird weiterhin um 02:25 erfolgen, sodass der Bus in Wohlen eine Aufenthaltszeit von ca. 20 Minuten aufweist. 2. Ein Halt im Bereich des Restaurants Waldheim ist nicht möglich. Aufgrund des Ausbaus der Strasse, der signalisierten Geschwindigkeit und der Kurve können die erforderlichen Sichtweiten für einen sicheren Halt nicht eingehalten werden.
9	Privatperson	50.832	Dietikon - Bremgarten - Wohlen - Villmergen - Sarmenstorf - (N32)		AVA	Guten Tag Gerne schlage ich einen zusätzlichen Halt der Linie N32 vor: Zufikon Belvédère. Der Bus fährt ohnehin dort durch. Es macht keinen Sinn, an allen Stationen der S17, ausser in Zufikon Belvédère, zu halten. Freundliche Grüsse		Bei der Haltestelle "Zufikon Belvédère" gibt es keine geeignete Haltemöglichkeit für einen Bus. Daher kann die Linie N32 dort nicht halten.
10	Privatperson	643	Aarau - Schöftland (S14)		AVA	Die Haltestellen Distelberg, Binzenhof und Aarau sollten gemäss "Aarau, Torfeld" klarer benannt werden: Aarau --> Aarau WSB, um Verwechslungen mit dem SBB Bahnhof zu verhindern Binzenhof --> Aarau, Binzenhof Distelberg --> Aarau, Distelberg		Der Kanton Aargau unterstützt die Anpassung der Haltestellennamen. Gemeinsam mit der AVA, der Stadt Aarau und dem BAV prüfen wir die Anpassung der Haltestellennamen. Eine Anpassung ist frühestens per Dezember 2027 möglich.
11	Stadt Aarau	643	Aarau - Schöftland (S14)		AVA	Regionalverkehr S14: Die Einführung des 15-Min.-Taktes auf der S14 am Sonntagmorgen ab ca. 6 Uhr auf dem Abschnitt Schöftland - Aarau - Bleien Liebegg (analog Samstag) wird ausdrücklich begrüsst.		Kenntnisnahme.
12	Privatperson	644	Aarau - Menziken (S14)	Buchs AG	AVA	Im Angesicht, dass in Buchs AG die Hauptstrassen erneuert werden, sollte eine Tiefliegung der WSB auf Buchser Boden zu prüfen, damit die Verkehrsströme an der Stelle entflechtet werden können und auch der Bus der Linie 1 pünktlicher verkehren kann.		Die Tieferlegung der WSB inklusive einer neuen unterirdischen Haltestelle wäre mit sehr grossen Mehrkosten verbunden. Der aktuelle Problemdruck rechtfertigt eine solch teure Massnahme derzeit nicht.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
13	aarau regio	644	Aarau - Menziken (S14)		AVA	Regionalverkehr S14: Die Einführung des 15-Min.-Taktes auf der S14 am Sonntagmorgen ab ca. 6 Uhr auf dem Abschnitt Schöftland – Aarau – Bleien Liebegg (analog Samstag) wird ausdrücklich begrüsst. Wir erachten sie als klare Verbesserung der regionalen Erschliessung im Suhrental und im unteren Wynental.		Kenntnisnahme.
14	Privatperson	644	Aarau - Menziken (S14)	Gontenschwil	AVA	Es wäre meines Erachtens sinnvoll, wenn der sonntägliche 15-Minuten-Takt nicht in Bleien Liebegg endet, sondern durchgehend bis Menziken geführt wird. Meines Erachtens ist der Bedarf da.		In einem ersten Schritt wurde der 15-Min.-Takt auf dem inneren Abschnitt bis Bleien Liebegg eingeführt. Eine Verlängerung bis Menziken erfordert den Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen und zusätzlichem Personal und ist daher mit Mehrkosten verbunden. Bei einer guten Entwicklung der Nachfrage auf dieser Linie wird in den nächsten Jahren eine Verlängerung bis Menziken geprüft.
15	Privatperson	644	Aarau - Menziken (S14)	Aarau	AVA	Guten Tag, leider verpasse ich soeben zum wiederholten Male meinen Anschluss in Aarau (Verbindung Zürich - Gontenschwil, Abfahrt 20:38), da der RE37 Verspätung hat - sorry, aber das geht gar nicht. Nun heisst es 30 Minuten in Aarau warten. Bitte auch abends einen 15-Minuten-Takt auf der S14 nach Menziken oder (wenn es nicht anders geht): den Fahrplan bitte so gestalten, dass mehr Umsteigezeit in Aarau bleibt. Danke		Wir bedauern die verpassten Anschlüsse in Aarau. Abends nach 21 Uhr wartet die S14 bei Verspätungen des RE37 bis zu 6 Minuten auf den verspäteten Anschlusszug. Grössere Verspätungen des RE37 können nicht abgewartet werden, da ansonsten zu grosse Folgeverspätungen entstehen würden. Daher kann es in Einzelfällen vorkommen, dass der Anschluss dennoch verpasst wird. In einem ersten Schritt wurde der 15-Min.-Takt auf dem inneren Abschnitt bis Bleien Liebegg eingeführt. Eine Verlängerung bis Menziken erfordert den Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen und zusätzlichem Personal und ist daher mit Mehrkosten verbunden. Bei einer guten Entwicklung der Nachfrage auf dieser Linie wird in den nächsten Jahren eine Verlängerung bis Menziken geprüft.
16	Privatperson	654	Wohlen - Bremgarten - Dietikon	Rudolfstetten	AVA	Der erste Zug verlässt Bremgarten in Richtung Dietikon um 05:04, der nächste erst 30min später um 05:34, ab dann alle 15min bis Betriebsschluss. Das heisst es fehlt nur eine einzige Verbindung zum ganztägigen 15min-Takt. Diese fehlende Verbindung mit Ankunft in Dietikon um 05:42 wäre aber sehr hilfreich, weil sie massiv kürzere Fahrzeiten auf die ersten Verbindungen ermöglichen würde: - die erste Züge Dietikon-Aarau fahren um 05:15 (eh nicht erreichbar ab BDB) und um 05:45 ab Dietikon. Aktuell muss man von 05:27 bis 05:45 in Dietikon warten, das würde sich um 15min kürzen - die erste "Spinne" ab Zürich HB ist kurz nach 6 Uhr; für die meisten Verbindungen würde eine Ankunft um 6 Uhr reichen. Auch da würde sich die Reisezeit um 15min kürzen Ich stelle deshalb den Antrag, morgens MO-FR eine zusätzliche Verbindung mit Abfahrt in Bremgarten um 05:19 und Ankunft in Dietikon um 05:42 einzuführen.		Die Nachfrage rechtfertigt die Kosten für den zusätzlichen Frühzug derzeit noch nicht. Bei einem weiteren Nachfragewachstum auf der S17 und unter Berücksichtigung der finanziellen Situation der Kantone Aargau und Zürich, kann der beantragte Frühzug in späteren Jahren erneut geprüft werden.
17	Privatperson	654	Wohlen - Bremgarten - Dietikon	Bremgarten	AVA	Am Sonntagmorgen sind nur wenig Fahrgäste Unterwegs 15 Minuten Takt schon ab 5:34h ab Bremgarten nach Dietikon. Dringend währe Frühverbindung unter der Woche Bremgarten ab 4:34h und der Zug 5:04h soll Täglich verkehren. Wenn man von Bremgarten S17 nach Brugg fahren will ist jetzt beim aktuellen Fahrplan erst um ab 6.00h in Dietikon möglich		Der Betriebsbeginn an Werktagen entspricht den Standards des Kantons Aargau und ist nicht später als bei anderen vergleichbaren Linien. Zudem besteht eine Frühverbindung Bremgarten–Brugg via Wohlen und Lenzburg (Bremgarten ab 04:53, Brugg an 05:44) Am Sonntag wurde per Dezember 2025 bereits ein zusätzlicher Frühzug eingeführt (Bremgarten ab 05:34). Am Sonntag ist eine zusätzliche Frühverbindung nicht geplant.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
18	Privatperson	654	Wohlen - Bremgarten - Dietikon	Dietikon	AVA	Die Strecke 654 (S17 Richtung Dietikon) mit Ankunft 07:27 Uhr in Dietikon, bietet eine zu geringe Umsteigezeit auf die Anschlusszüge (insbesondere S12, Abfahrt 07:30, Richtung Wil SG). Die drei Minuten Umsteigezeit genügen nicht, weil durch das Aussteigen aus der ankommenden S17 von Wohlen/Bremgarten in Dietikon (Doppelkompositionen aus je einer ABe 4/8-Komposition „Diamant-Zug“) 402 Personen auf einem Schlag sich durch die Unterführung „quetschen“ was zu „Staus“ und einem zu langsamen vorankommen für die 3 Minütige Umsteigezeit sorgt. Eine 5-6 minütige Umsteigezeit wäre vonnöten. Ich danke für Ihre Arbeit, und wäre froh um eine Rückmeldung.		Es ist uns bewusst, dass der Umstieg von der S17 an die S12 in Dietikon knapp ist. Die Infrastruktur mit vielen Einspurabschnitten erlaubt derzeit jedoch keine Fahrplanlage mit einer anderen Ankunftszeit in Dietikon. In Dietikon ist eine Verlängerung der Doppelspur vom Bahnhof Dietikon bis zur Haltestelle Stoffelbach geplant. Mit Inbetriebnahme der Doppelspur (voraussichtlich 2030) erwarten wir eine bessere Pünktlichkeit der S17. Für Reisende nach Zürich Altstetten oder Zürich HB besteht mit der S19 eine Alternativverbindung ab Dietikon (Dietikon ab 07:34).
19	Privatperson	70.020	Zürich Altstetten - Killwangen	Spreitenbach, Kreuzacker	AVA,LTB	Die Limmattalbahn soll den Betrieb 15 Minuten früher aufnehmen. Erste Fahrt Kreuzacker ab 4:48h nach Altstetten: (In Dietikon Anschluss an S12 beide Richtungen 5:00h. Altstetten Anschluss zum IR zum Flughafen 5.23h) Wenn man jetzt von Kreuzacker nach Brugg fahren will ist jetzt beim aktuellen Fahrplan erst um 6:00h möglich ab Dietikon. Es soll nun dringend neue Fahrzeuge bestellt werden dass dann im Dezember 2028 den 7/5 Minuten Takt eingeführt werden kann um bessere Anschlüsse in Dietikon und Killwangen an die S-Bahn herzustellen. es kommt Regelmässig zu Verspätungen und Anschlussbrüchen besonders wenn im Kreuzacker ein Fahrerwechsel gemacht wird.		Der Betriebsbeginn der Limmattalbahn entspricht dem Standard der Kantone Aargau und Zürich. Der Mehrwert einer früheren Verbindung rechtfertigt die Zusatzkosten derzeit nicht. Ab den Haltestellen Shopping Center und Ikea besteht zudem mit der Buslinie 2 ein Anschluss an die S12 um 05:04 ab Killwangen-Spreitenbach.
20	Privatperson	50.201	Buchs AG - Aarau - Küttigen	Buchs AG, Brauerei	BBA	Die WSB-Probleme bei der Kreuzung (Hst. Buchs Brauerei) in Buchs sind im 15-Min.-Takt immer noch nicht behoben. Der Bus muss weiterhin bis 3 Min. warten. Auf der Rückfahrt kann die Verspätung sogar bis 6 Min. anwachsen, da an der Endstation Buchs Wynenfeld keine Fahrzeitreserven bestehen.		Die geplante Einführung des 10-Min.-Taktes auf der Linie 1 bringt eine Verbesserung der Situation am Bahnübergang in Buchs und mehr Wendezeit an der Endhaltestelle "Buchs, Wynenfeld". Damit erwarten BBA und Kanton Aargau eine Verbesserung der Pünktlichkeit. Aufgrund des beschränkten kantonalen öV-Budgets verzögert sich die Einführung des 10-Min.-Taktes um 1 bis 2 Jahre.
21	Privatperson	50.201	Buchs AG - Aarau - Küttigen	Aarau, Bahnhof	BBA	Das betrifft alle Linien ab Bahnhof Aarau Richtung Kunsthaus und weiter. Die Züge von Zürich kommen in Aarau um XX:05 und XX:35 an. Die Busse Richtung Kunsthaus und weiter fahren jedoch XX:04 und XX:34 ab. So werden je nach Linie die Reisezeiten unnötig um bis zu 27 Min (Linie 6) verlängert. Nur auf die Linie 4 hat man Anschluss.		Die Buslinien der BBA sind am Bahnhof Aarau als Durchmesserlinien konzipiert. Aufgrund der komplexen Anschlusssituation am Bahnhof Aarau kann im 15-Min.-Takt nur jeweils ein Linienast den Anschluss vom IR37/RE37 abnehmen (z.B. Linie 1 von/nach Buchs). Der andere Ast bietet schlanke Anschlüsse vom IR16 und vom IC5 an (z.B. Linie 1 von/nach Küttigen). Die Linie 6 verkehrt im 30-Min.-Takt. Da sich die Zugsankünfte am Bahnhof Aarau über die ganze Stunde verteilen, sind lange Umsteigezeiten auf gewissen Verbindungen unvermeidbar. Mit der geplanten Einführung des 10-Min.-Taktes auf den Linien 1 und 2 können die Anschlüsse am Bahnhof Aarau für diese beiden Linien verbessert werden. Aufgrund des beschränkten kantonalen öV-Budgets verzögert sich die Einführung des 10-Min.-Taktes um 1 bis 2 Jahre.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
22	Privatperson	50.201	Buchs AG - Aarau - Küttigen	Buchs AG, Wynenfeld	BBA	Bus 5:20 ab Buchs Wynenfeld bitte 5 Min. früher abfahren lassen. Ankunft Aarau Bahnhof ca. 5:27. Das würde den Anschluss auf den IR35 2353 Aarau ab 5:36 Richtung Zürich ermöglichen. Mit dem aktuellen Fahrplan ist am Bahnhof Aarau zu wenig Umsteigezeit vorhanden. Vor allem bei Busverspätungen wird dieser Abschluss überhaupt nicht klappen. Das gilt auch für die Linien 2 und 4. Ausserdem gibt es keinen Bus, der den Zug IR16 2155 um 4:56 ab Aarau Richtung Zürich bedient. Das würde nämlich die Möglichkeit geben, mit dem ÖV an die Frühschicht in Zürich zu fahren, um einen Arbeitsbeginn um 6:00 zu ermöglichen. Aktuell muss man mit dem Auto fahren.		Der erste Kurs am Morgen weist derzeit eine gute Pünktlichkeit auf. Somit kann der Anschluss an den IR35 (Aarau ab 05:36) bereits heute hergestellt werden. Deshalb wird die bestehende Fahrlage beibehalten. Ein Ausbau des Angebots mit einem zusätzlichen Kurs am Morgen ist aufgrund des beschränkten kantonalen öV-Budgets derzeit nicht vorgesehen.
23	aarau regio	50.201	Buchs AG - Aarau - Küttigen		BBA	Angebotsreduktion in den Hauptverkehrszeiten auf der BBA-Linie 1: Die Gemeinden Buchs und Küttigen sowie die Stadt Aarau anerkennen, dass mit dem einheitlichen 10'-Takt ein pünktlicheres, stabileres und verlässlicheres Bussystem mit hoher Anschlussqualität entsteht, die mit jener eines 7.5'-Taktes vergleichbar ist, und sich damit unter dem Strich auch für die BBA-Linie 1 eine Verbesserung ergibt. Gleichzeitig ist festzuhalten, dass die betroffenen Gemeinden den heutigen 7.5'-Takt auf der BBA-Linie 1 sehr schätzen. Zur Steigerung der Attraktivität der BBA-Linie 1 sollte daher dennoch eine Rückkehr zum 7.5'-Takt in den HVZ geprüft werden – gegebenenfalls unter Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge. Sollte an der präsentierten Konzeption 2027 der BBA-Linie 1 festgehalten werden, stellen wir folgende Anträge: Gezielte Kommunikation parallel zur öffentlichen Auflage, insbesondere gegenüber der Bevölkerung entlang der BBA-Linie 1, um aufzuzeigen, dass das neue Fahrplankonzept insgesamt eine Angebotsverbesserung darstellt; Reporting bzw. Überprüfung nach einem Jahr, ob die Massnahmen wirklich zur angestrebten Verbesserung bezüglich Fahrplanstabilität beigetragen haben; Anpassungen beim nächsten Fahrplanwechsel bzw. Rückkehr zum 7.5'-Takt, wenn die Massnahmen nicht zur angestrebten Verbesserung bezüglich Fahrplanstabilität beigetragen haben.		Aufgrund des beschränkten kantonalen öV-Budgets verzögert sich die Einführung des 10-Min.-Taktes um 1 bis 2 Jahre. Aus finanziellen Überlegungen ist die Einführung des 10-Min.-Taktes in der Nebenverkehrszeit nur tragbar, wenn in der Hauptverkehrszeit ebenfalls der 10-Min.-Takt eingeführt wird. Die Auswirkungen des neuen Fahrplankonzepts werden beobachtet, insbesondere bezüglich Fahrplanstabilität und Nachfrageentwicklung. Sollte die Nachfrage deutlich zunehmen, ist die Wiedereinführung des 7.5-Minuten Taktes zu einem späteren Zeitpunkt nicht ausgeschlossen. Wie vereinbart werden die BBA und der Kanton Aargau die Fahrplananpassung ausführlich kommunizieren.
24	Privatperson	50.201	Buchs AG - Aarau - Küttigen	Buchs AG, Torfeld	BBA	Die Buslinie 1 der BBA soll ab dem neuen Fahrplanwechsel von 6-19 Uhr im 10min Takt fahren. Bisher fuhr sie morgens und abends im 7.5min Takt und waren trotzdem extrem stark überfüllt. Wenn die Busse jetzt nur noch im 10min Takt fahren werden sie noch voller. Kann der Bus 1 zu HVZ ebenfalls im 7.5min Takt fahren wie die Linie 2 auch?		Mit dem Stadtbuss werden in der Regel kurze Strecken von maximal 15 bis 20 Minuten zurückgelegt. Auf diesen Strecken sind Stehplätze in der Hauptverkehrszeit vertretbar. Die Nachfrage ist auf der Linie 1 auch mit dem 10-Min.-Takt bewältigbar. Auf der Linie 2 ist die Nachfrage deutlich grösser, weshalb dort der 7.5-Min.-Takt beibehalten werden muss. Aufgrund des beschränkten kantonalen öV-Budgets verzögert sich die Einführung des 10-Min.-Taktes jedoch um 1 bis 2 Jahre.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
25	Stadt Aarau	50.201	Buchs AG - Aarau - Küttigen		BBA	Angebotsreduktion in den Hauptverkehrszeiten auf der BBA-Linie 1: Die Gemeinden Buchs und Küttigen sowie die Stadt Aarau anerkennen, dass mit dem einheitlichen 10'-Takt ein pünktlicheres, stabileres und verlässlicheres Bussystem mit hoher Anschlussqualität entsteht, die mit jener eines 7.5'-Taktes vergleichbar ist, und sich damit unter dem Strich auch für die BBA-Linie 1 eine Verbesserung ergibt. Gleichzeitig ist festzuhalten, dass die betroffenen Gemeinden den heutigen 7.5'-Takt auf der BBA-Linie 1 sehr schätzen. Zur Steigerung der Attraktivität der BBA-Linie 1 sollte daher dennoch eine Rückkehr zum 7.5'-Takt in den HVZ geprüft werden - gegebenenfalls unter Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge. Sollte an der präsentierten Konzeption 2027 der BBA-Linie 1 festgehalten werden, stellen wir folgende Anträge: Gezielte Kommunikation parallel zur öffentlichen Auflage, insbesondere gegenüber der Bevölkerung entlang der BBA-Linie 1, um aufzuzeigen, dass das neue Fahrplankonzept insgesamt eine Angebotsverbesserung darstellt; Reporting bzw. Überprüfung nach einem Jahr, ob die Massnahmen wirklich zur angestrebten Verbesserung bezüglich Fahrplanstabilität beigetragen haben; Anpassungen beim nächsten Fahrplanwechsel bzw. Rückkehr zum 7.5'-Takt, wenn die Massnahmen nicht zur angestrebten Verbesserung bezüglich Fahrplanstabilität beigetragen haben.		Aufgrund des beschränkten kantonalen öV-Budgets verzögert sich die Einführung des 10-Min.-Taktes um 1 bis 2 Jahre. Aus finanziellen Überlegungen ist die Einführung des 10-Min.-Taktes in der Nebenverkehrszeit nur tragbar, wenn in der Hauptverkehrszeit ebenfalls der 10-Min.-Takt eingeführt wird. Die Auswirkungen des neuen Fahrplankonzepts werden beobachtet, insbesondere bezüglich Fahrplanstabilität und Nachfrageentwicklung. Sollte die Nachfrage deutlich zunehmen, ist die Wiedereinführung des 7.5-Minuten Taktes zu einem späteren Zeitpunkt nicht ausgeschlossen. Wie vereinbart werden die BBA und der Kanton Aargau die Fahrplananpassung ausführlich kommunizieren.
26	Privatperson	50.202	Aarau - Erlinsbach - Barmelweid	Aarau, Bahnhof	BBA	Der 10-Min.-Takt würde auch während der Stosszeit ausreichen. Jedoch müsste die Strecke Aarau Bahnhof - Aarau Neumattstr. während der Stosszeit auf einen 5-Min.-Takt verdichtet werden.		Aufgrund des beschränkten kantonalen öV-Budgets verzögert sich die Einführung des 10-Min.-Taktes um 1 bis 2 Jahre. Bis dahin werden weitere Optimierungen im Konzept geprüft.
27	Privatperson	50.202	Aarau - Erlinsbach - Barmelweid	Erlinsbach, Dorfplatz	BBA	Die Verschlechterung der Linie BBA - 2 in den Hauptverkehrszeiten ist nicht nachvollziehbar und klar ein Abbau. Wenn die Ticketpreise reduziert werden, wäre es immer noch stossend, jedoch dann konsequent = weniger Buse = günstigere Preise. Mein Mann und ich fahren beide mit dem öV nach Zürich, sind jedoch vor 7 Uhr morgens unterwegs und kommen frühestens um 18.00 Uhr wieder in Aarau an. Das heisst, dass uns die geplanten Verschlechterungen auf beiden Wegen betreffen. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb es eine Verschlechterung gibt, obwohl die Auslastung hoch und die Platzverhältnisse in den Hauptverkehrszeiten knapp sind. Eine Verbesserung in den Nebenverkehrszeiten ist für uns nicht relevant, da wir dann zu gleichen Teilen zu Fuss, mit dem Velo, Auto oder Bus unterwegs sind. Antrag 1: Wenn die Verbindungen von 7.5 auf 10 Minuten Takt verschlechtert werden, müssen die Ticketpreise günstiger werden. Antrag 2: Die Hauptverkehrszeiten mit 7.5 Minuten - Takt je um eine Stunde verlängern: von 06.00 - 08.00 Uhr am Morgen und von 16.30 - 19.00 Uhr.		Insgesamt nimmt die Anzahl Verbindungen der Linie 2 mit dem geplanten 10-Min.-Takt zu. Zudem verbessern sich am Bahnhof Aarau die Anschlüsse von/nach Zürich im 10-Min.-Takt gegenüber dem 15-Min.-Takt. Eine Verlängerung des 7.5-Min.-Taktes ist aufgrund der Kosten derzeit nicht vorgesehen. Aufgrund des knappen kantonalen öV-Budgets verzögert sich die Einführung des 10-Min.-Taktes jedoch ohnehin um 1 bis 2 Jahre.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
28	Privatperson	50.202	Aarau - Erlinsbach - Barmelweid	Aarau, Bahnhof	BBA	Betrifft Buslinie 50.202 in Richtung Aarau Rohr Unterdorf Anschlüsse von IR37/RE37 aus ZH werden leider öfters verpasst. Während des Tages kein Problem, weil 10-Minutentakt. Am Abend ab Kurs 2288 sollte der Bustakt um 2 bis 3 Minuten verschoben werden. Die Rückleistung der Busse ist kein Problem weil nicht mehr alle Stationen angefahren werden müssen (Passagieraufkommen) und der Verkehr ist auch kleiner, zudem kann der Anschluss aus dem Freiamt Linie 653 auch wieder hergestellt werden. Aarau Ankunft .07 Busabfahrt .09. In Zukunft durch den Umbau des Bahnhofes Lenzburg werden die Fahrzeiten sicher noch unpünktlicher. Eine frühere Abfahrt in ZH ist nicht möglich. Durch den Einsatz verschiedener Zugsarten auf dem IR37 am Abend ist auch keine Beschleunigung der Züge möglich		Betroffen von den Anschlussbrüchen am Abend sind die Linien 1, 2 und 4. BBA und Kanton Aargau anerkennen, dass eine Wartezeit am Abend unschön ist. Daher wird am Abend ab 21 Uhr eine Anschlusssicherung eingeführt, dank der die Busse künftig kleinere Verspätungen der Züge von 1 bis 2 Minuten abwarten.
29	Privatperson	50.203	Aarau - Schönenwerd - Gretzenbach	Schönenwerd SO, Schenker Storen	BBA	Die Verbindungen Richtung Aarau Bahnhof gewährleisten tagsüber teilweise ungenügende Anschlüsse auf den Bahnverkehr. Die Abfahrten ab Schenker Storen um xx:15, xx:30 und xx:45 sind so ausgelegt, dass in Aarau wichtige Anschlüsse erreicht werden können. Beispielsweise bestehen folgende Übergänge: * Ankunft Bus Aarau xx:56 → Anschluss S29 Richtung Zofingen xx:01 * Ankunft Bus Aarau xx:11 → Anschluss IR16 Richtung Zürich xx:15 sowie S11 Richtung Seuzach xx:17 * Ankunft Bus Aarau xx:26 → Anschluss IC5 Richtung Lausanne/Rorschach xx:30/31 Bereits geringe Verspätungen führen jedoch dazu, dass diese Anschlüsse nicht mehr erreicht werden können. Da die Busse häufig mehr als drei Minuten verspätet in Aarau eintreffen, entstehen regelmässig Anschlussbrüche und verlängerte Reisezeiten.		Die teilweise grossen Verspätungen der Linie 3 sind ein bekanntes Problem, das aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf dieser Achse entsteht. Da die Linie 3 am Bahnhof Schönenwerd Anschlüsse an die S23/S26 herstellt und in Gretzenbach teilweise knappe Wendezeiten aufweist, kann der Fahrplan nicht beliebig angepasst werden. Die Kurse mit Ankunft in Aarau um xx:11/41 erhalten 1 Minute mehr Fahrzeit zwischen Gretzenbach und Aarau, damit die Pünktlichkeit etwas verbessert werden kann.
30	Privatperson	50.205	Aarau Bahnhof - Goldern - Zelgli - Aarau Bahnhof	Aarau, Bahnhof	BBA	Die beiden Ringlinien Nr 5 (Goldern Zelgli) und Nr 7 (Zelgli Goldern) werden in den Fahrplänen und bei Umsteigebeziehungen mit Ziel Aarau, Bahnhof angezeigt, was verwirrend ist. Aarau, Bahnhof sollte erst genannt werden, wenn die "Endhaltestellen" Goldern bzw. Zelgli angefahren wurden oder als Alternative ein via Ziel als Destination angezeigt werden. Beispiel: Am Bhf Aarau werden Linie 5 und 7 mit Ziel Aarau, Bahnhof in den Fahrplänen angezeigt. Dieses Problem besteht seit mehreren Jahren.		Im Online-Fahrplan der SBB werden die Ziele der Linien 5 und 7 korrekt dargestellt, entweder als "Richtung Goldern - Zelgli" oder als "Richtung Zelgli - Goldern". Die Darstellung im Fahrplanentwurf auf oev-info.ch entspricht nicht der finalen Darstellung, sondern wird vom System anders ausgegeben.
31	aarau regio	50.206	Suhr Bahnhof - Kantonsspital - Aarau Bahnhof - Aarau Wöschnauring		BBA	Buslinie 50.206 (BBA-Linie 6): Der zusätzliche Frühkurs Aarau – Suhr (Aarau Bahnhof ab 05.41 Uhr) wird begrüsst.		Kenntnisnahme.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
32	Privatperson		Aarau - Schönenwerd - Gretzenbach	Aarau, Bahnhof	BBA	Die Linien 3,4,5,6,7 halten am Bahnhof Aarau alle an der Haltekante C. Die Linien fahren oft zu ähnlichen/gleichen Zeiten oder haben am Bahnhof lange Standzeiten (bspw. Linie 3 teilweise über 5 Minuten). Dies führt dazu, dass Busse oft keinen Platz an der Haltekante haben, vor allem wenn die Linie 4 mit Gelenkbussen gefahren wird. Auch die geplante "Verlängerung" durch den Umbau beim Hotel Aarauerhof schafft keine Abhilfe. Die Buslinien sollten auf andere Kanten aufgeteilt werden, um die Situation zu entschärfen. So könnte bsp. Linie 3 und 5 oder 7 ab Kante A fahren, die aktuell nur zur Hälfte durch PostAuto benutzt wird.		Zur Zeit wird die Führung der Buslinien in der Altstadt Aarau überarbeitet, was auch Änderungen des Busregimes am Bahnhof Aarau zur Folge hat. Im Rahmen dessen wird die Situation am Bahnhof Aarau neu beurteilt und es werden Änderungen der Kantenbelegung geprüft.
33	aarau regio		Aarau - Erlinsbach - Barmelweid		BBA	Angebotsverdichtung in den Nebenverkehrszeiten auf den Linien 1 und 2: Die Angebotsverdichtung in den Nebenverkehrszeiten auf den BBA-Linien 1 und 2 wird vom Regionalplanungsverband aarau regio sowie von allen betroffenen Gemeinden ausdrücklich begrüsst. Vorbehalten bleibt die effektive Berechnung der Mehrkosten für die Gemeinde Erlinsbach SO. Sollten die Mehrkosten nicht vertretbar sein, empfiehlt die Gemeinde Erlinsbach SO entweder die Beibehaltung des jetzigen Angebotes oder eine Verkürzung der Zeitfenster, in denen ein 7.5'-Takt angeboten wird (Verzicht auf den 7.5'-Takt zu Beginn und am Ende der Hauptverkehrszeiten). Eine Kompensation der Mehrkosten mittels vollständigen Verzichts auf den 7.5'-Takt wird jedoch aufgrund der hohen Nachfrage auf der Linie 2 weder von der Stadt Aarau noch von der Gemeinde Erlinsbach SO als tragfähige Lösung erachtet.		Aufgrund des beschränkten kantonalen öV-Budgets verzögert sich die Einführung des 10-Min.-Taktes um 1 bis 2 Jahre. Der Detailfahrplan und die genauen finanziellen Auswirkungen auf die Gemeinde Erlinsbach (SO) werden im Hinblick auf die effektive Einführung erneut geprüft.
34	aarau regio		Aarau - Küttigen - Biberstein - Aarau (N21)		BBA	Buslinie 50.N21 (Nachtbuslinie N21): Weiterhin nicht verständlich ist, wie bereits vor einem Jahr erwähnt, die Umleitung der Nachtbuslinie N21 von Küttigen über den Staffeleggzubringer direkt nach Biberstein und den Wegfall aller Haltestellen zwischen Küttigen Kreuz und Biberstein Wissenbach. Durch diese Umleitung haben die südöstlichen Quartiere von Küttigen keinen Anschluss mehr an das Nachtbusnetz, ohne dass daraus nennenswerte Zeiteinsparungen resultieren (1 Minute gegenüber der Linienführung von 2025).		Die Linie N21 muss in Aarau die Ankunft verspäteter Nachtzüge abwarten, wobei insbesondere der IC8 von Bern in Aarau häufig verspätet ankommt. Dies führt beim Bus zu Folgeverspätungen, die dank der kürzeren Fahrzeit der Linie N21 besser wieder aufgeholt und so weniger auf Folgekurse übertragen werden. Zudem wurden im Jahr 2025 alle drei betroffenen Haltestellen in Summe von weniger als einer Person pro Nacht frequentiert. Aus diesen Gründen wird an der bestehenden Fahrroute festgehalten.
35	Privatperson		Aarau Bahnhof - Zelgli - Goldern - Aarau Bahnhof		BBA	Auf 15 Minuten Takt pushen, inklusive Strecke 5, da die Busse immer komplett voll sind, aufgrund der hohen Nachfrage von der Kantischülerschaft		Mit dem Stadtbus und insbesondere auf der Linie 5 werden in der Regel kurze Strecken von 10 bis 20 Minuten zurückgelegt. Auf diesen Strecken sind Stehplätze in der Hauptverkehrszeit vertretbar. Die Nachfrage ist auf der Linie 5 mit einem 30-Min.-Takt bewältigbar, wobei die meisten Kurse freie Sitzplätze aufweisen.
36	Stadt Aarau				BBA	Buslinie 50.206 (BBA-Linie 6): Der zusätzliche Frühkurs Aarau - Suhr (Aarau Bahnhof ab 05.41 Uhr) wird begrüsst		Kenntnisnahme.
37	Stadt Aarau	50.201/202			BBA	Angebotsverdichtung in den Nebenverkehrszeiten auf den Linien 1 und 2: Die Angebotsverdichtung in den Nebenverkehrszeiten auf den BBA-Linien 1 und 2 wird vom Regionalplanungsverband sowie von allen betroffenen Gemeinden ausdrücklich begrüsst.		Aufgrund des beschränkten kantonalen öV-Budgets verzögert sich die Einführung des 10-Min.-Taktes um 1 bis 2 Jahre.
38	Privatperson			Buchs AG, Alterszentrum	BBA	Neue Buslinie 11 Biberstein - Rohr - Buchs Wynenfeld - Suhr - Entfelden - Schönenwerd, sobald in Suhr die VERAS fertiggebaut sein wird. Montag bis Samstag von 6 Uhr bis 21 Uhr im 30 min Takt würde genügen.		Das Nachfragepotenzial auf der vorgeschlagenen tangentialen Achse ist derzeit zu gering um die hohen Betriebskosten einer neuen Buslinie zu rechtfertigen.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
39	aarau regio				BBA	Anschlüsse / Umsteigebeziehungen: Auch bei den Umsteigebeziehungen zwischen dem Schienen- und dem Busverkehr sehen wir nach wie vor Verbesserungspotenzial. Angesichts der sehr unterschiedlichen Abfahrtszeiten der Fernverkehrs- und S-Bahn-Züge ist auf den meisten Buslinien ein Viertelstundentakt anzustreben, um die Wartezeiten so kurz wie möglich zu halten.		Im Raum Aarau verkehren die meisten Buslinien im 15-Min.-Takt, sofern es die Nachfrage rechtfertigt. Der Kanton Aargau prüft regelmässig die Takte der Buslinien und bestellt bei Bedarf einen Angebotsausbau.
40	Stadt Aarau				BBA	Anschlüsse / Umsteigebeziehungen: Auch bei den Umsteigebeziehungen zwischen dem Schienen- und dem Busverkehr sehen wir nach wie vor Verbesserungspotenzial. Angesichts der sehr unterschiedlichen Abfahrtszeiten der Fernverkehrs- und S-Bahn-Züge ist auf den meisten Buslinien ein Viertelstundentakt anzustreben, um die Wartezeiten so kurz wie möglich zu halten.		Im Raum Aarau verkehren die meisten Buslinien im 15-Min.-Takt, sofern es die Nachfrage rechtfertigt. Der Kanton Aargau prüft regelmässig die Takte der Buslinien und bestellt bei Bedarf einen Angebotsausbau.
41	Privatperson	50.089	(Bata Park -) Möhlín - Zeiningen - Wegenstetten		PAG	Die Anbindung der Buslinie 50.089 Wegenstetten - Möhlín zur Buslinie 50.088 Möhlín - Rheinfelden ist seit dem Fahrplanwechsel vom Dez. 2025 schlecht. Der Bus von Wegenstetten kommt um xx.13 Uhr am Bahnhof Möhlín an und der nächste Bus nach Rheinfelden (Linie mit Anschluss an Regionalspítal Rheinfelden) fährt um xx.30 Uhr am Bahnhof Möhlín ab. Wartezeit 17 Minuten. Das ist entschieden zu lang. Auch auf dem Rückweg von Rheinfelden xx.16 Uhr (Spítallínie) mit Ankunft Möhlín Bahnhof xx.29. Der nächste Bus nach Wegenstetten fährt um xx.45 Uhr, Wartezeit 16 Minuten. Auch das ist zu lang. Die Wartezeiten am Bahnhof Möhlín, die die Bus-Fahrgäste von Wegenstetten, Hellíkon und Zuzgen zum und vom Regionalspítal Rheinfelden haben, sind zu lang. Man muss das wieder ändern, wie es vor dem Fahrplanwechsel Dezember 2025 war.		Aufgrund der zeitlíchen Abstímmung mit anderen Línen muss die Línie 88 bis Dezember 2027 in der bestehenden Fahrplanlage bleiben. Ab Dezember 2027 sind in Rheinfelden verschiedene Änderungen am Busfahrplan geplant. In diesem Zusammenhang wird auch die Abfahrtszeit der Línie 88 in Möhlín und damit ein schlanker Anschluss an die Línie 89 geprüft.
42	Privatperson	50.135	Laufenburg - Kaisten - Fríck - Herznach - Staffelegg - Aarau	Laufenburg, Bahnhof	PAG	Verlängerung der Línie 135 bis Laufenburg Ost (D). Ermöglicht das Umsteígen auf die Lokalbahn und das Eínkaufen auch ohne Auto.		Per Dezember 2027 wird die Línie 143 in der Hauptverkehrszeit am Morgen und am Abend nach Laufenburg Ost verlängert. Der Eínführungszeitpunkt ist abgestímt mit der Inbetriebnahme der elektrifízierten deutschen Hochrheinstrecke.
43	Privatperson	50.135	Laufenburg - Kaisten - Fríck - Herznach - Staffelegg - Aarau	Kaisten, Gemeindehaus	PAG	Die Verbindung aus Basel nach Kaisten sind heute oft unattraktiv. Anschlussverluste kosten sofort 30 Minuten zusätzliche Reisezeit. Das ist inakzeptabel und schreckt Pendler ab. Der Fahrplan muss konsequent auf den Taktknoten Stein-Säckingen oder Fríck ausgerichtet werden.		Seit Dezember 2025 bestehen zwischen Basel und Kaisten 3 Verbindungen pro Stunde und Ríchtung, je eine via Stein-Säckingen, Fríck und Laufenburg. Dies entspricht einem guten Angebot für eine ländliche Gemeinde. Die Anschlussqualität in Stein und Fríck konnte dank Massnahmen beim Fahrplan deutlich verbessert werden, sodass über 95% der Anschlüsse erreicht werden. Dennoch kann es insbesondere beim Umstieg vom Bus zur Bahn vereínzelt zu Anschlussbrüchen kommen vor allem in der Hauptverkehrszeit. Ab 2028 ist mit der Eröffnung der "Südspange" eine neue Strassenverbindung für den Bus im Raum Stein geplant. Dies dürfte die Anschlusspüntlichkeit im Raum Stein deutlich verbessern.
44	aarau regio	50.135	Laufenburg - Kaisten - Fríck - Herznach - Staffelegg - Aarau		PAG	Buslínie 50.135: aarau regio begrüsst die Verlängerung des 30-Mín.-Takts auf der Buslínie 50.135 am Samstagabend bis 23.00 Uhr und die Angleíchung des Samstagfahrplans an den Werktagfahrplan. Diese stellt insbesondere auch eine Angebotsverbesserung für die Regionsgemeinde Densbüren dar.		Kenntnisnahme.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
45	Privatperson	50.135	Laufenburg - Kaisten - Frick - Herznach - Staffellegg - Aarau	Kaisten, Gemeindehaus	PAG	Das Angebot Basel–Kaisten muss jahreszeitlich einheitlich sein. Aktuell fallen besonders während den Schulferien oder um die Feiertage Verbindungen weg. Bei der Reisedistanz ist das Auto oft die einzige brauchbare Alternative. Das widerspricht den Zielen einer nachhaltigen Verkehrspolitik.		Grundsätzlich ist das Bahn- und Busangebot im Raum Kaisten über das ganze Jahr einheitlich, ohne Abweichungen in den Schulferien. Ausnahmen bilden einzelne Schülerkurse, die jedoch für Fahrten nach Basel ohnehin nicht nutzbar sind. Bei der Bahn wird es auch im nächsten Jahr an gewissen Wochenenden wegen Baustellen zu geänderten Fahrplänen kommen. Dies ist aufgrund von notwendigen Unterhaltsarbeiten an der Bahninfrastruktur leider unvermeidlich.
46	Stadt Aarau	50.135	Laufenburg - Kaisten - Frick - Herznach - Staffellegg - Aarau		PAG	Buslinie 50.135: Die Stadt Aarau begrüsst die Verlängerung des 30-Min.-Takts auf der Buslinie 50.135 am Samstagabend bis 23.00 Uhr und die Angleichung des Samstagfahrplans an den Werktagfahrplan.		Kenntnisnahme.
47	Privatperson	50.136	Frick - Wittnau - Benkerjoch - Aarau	Oberhof, Adlerplatz	PAG	Es wäre cool, wenn das Postsuto wieder Anschluss auf den Bernerzug (Zug nach Bern) hätte.		Aufgrund der geänderten Fahrzeiten des IR36 in Frick ist der Anschluss der Linie 136 an den IR16 nach Bern leider nicht mehr möglich. Die Verbindung nach Basel wird gegenüber derjenigen nach Bern priorisiert, da sie deutlich häufiger genutzt wird. Als Kompensation wurde in der Hauptverkehrszeit das Angebot an Schnellkursen ausgebaut, die über einen schlanken Anschluss nach Bern verfügen. Aufgrund der über die ganze Stunde verteilten Abfahrtszeiten der Züge in Aarau ist es nicht möglich alle Anschlüsse anzubieten. Die Linie 136 macht in Aarau neue Anschlüsse an den IC5 nach Solothurn–Biel–Lausanne und nach Zürich–St.Gallen–Rorschach, sowie an den RE37 nach Zürich.
48	Privatperson	50.136	Frick - Wittnau - Benkerjoch - Aarau	Aarau, Bahnhof	PAG	Anschluss auf den 46 zug nach bern ist soll wieder gewährleistet.		Aufgrund der geänderten Fahrzeiten des IR36 in Frick ist der Anschluss der Linie 136 an den IR16 nach Bern leider nicht mehr möglich. Die Verbindung nach Basel wird gegenüber derjenigen nach Bern priorisiert, da sie deutlich häufiger genutzt wird. Als Kompensation wurde in der Hauptverkehrszeit das Angebot an Schnellkursen ausgebaut, die über einen schlanken Anschluss nach Bern verfügen. Aufgrund der über die ganze Stunde verteilten Abfahrtszeiten der Züge in Aarau ist es nicht möglich alle Anschlüsse anzubieten. Die Linie 136 macht in Aarau neue Anschlüsse an den IC5 nach Solothurn–Biel–Lausanne und nach Zürich–St.Gallen–Rorschach, sowie an den RE37 nach Zürich.
49	Privatperson	50.136	Frick - Wittnau - Benkerjoch - Aarau		PAG	Guten Tag Schon bei der letzten Fahrplanänderung wurden die Anschlüsse der Postautolinie 136 massiv verschlechtert. Insbesondere am Wochenende bestehen eigentlich nur gute Anschlüsse Richtung Basel. Richtung Zürich via Frick oder Bern via Aarau bestehen keine guten Anschlüsse mehr bzw. nur mit langer Wartezeit oder Umwegen. Verbesserungsvorschlag: Richtung Basel den Anschluss an die S1 ab Frick xx:05 anpassen. Dann passt es auch für den IR36 nach Zürich. Zudem passen die Anschlüsse in Aarau auch wieder besser. Für die Fahrplanstabilität könnte die Altstadt in Aarau zudem umfahren werden. Danke und freundliche Grüsse		Aufgrund der geänderten Fahrzeiten des IR36 in Frick ist der Anschluss der Linie 136 an den IR16 nach Bern leider nicht mehr möglich. Die Verbindung nach Basel wird gegenüber derjenigen nach Bern priorisiert, da sie deutlich häufiger genutzt wird. Als Kompensation wurden in der Hauptverkehrszeit die Schnellkurse ausgebaut, die über einen schlanken Anschluss nach Bern verfügen. Aufgrund der über die ganze Stunde verteilten Abfahrtszeiten der Züge in Aarau ist es nicht möglich alle Anschlüsse anzubieten. Die Linie 136 macht in Aarau neue Anschlüsse an den IC5 nach Solothurn–Biel–Lausanne und nach Zürich–St.Gallen–Rorschach, sowie an den RE37 nach Zürich.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
50	Privatperson	50.136	Frick - Wittnau - Benkerjoch - Aarau	Wittnau, Erlenhof	PAG	Bei den Schnellkursen am Morgen und am Abend macht die Haltestelle Wittnau Erlenhof überhaupt keinen Sinn. Das Postauto muss einen Umweg machen, obwohl kaum jemand an dieser Haltestelle einsteigt. Uns sonst gäbe es jeweils nur wenige Minuten später eine Einsteigemöglichkeit. Diese Haltestelle macht bei den Schnellkursen keinen Sinn.		Mit der Bedienung der Haltestelle Erlenhof entsteht für Fahrgäste aus Wittnau die Möglichkeit die Schnellkurse zu nutzen. Die Schnellkurse machen in Aarau gute Anschlüsse an den IR16 nach Bern. Diese Anschlussmöglichkeit soll auch für Wittnau erhalten bleiben. Der Umweg für Fahrgäste aus Frick und Gipf-Oberfrick ist demgegenüber gering.
51	Privatperson	50.136	Frick - Wittnau - Benkerjoch - Aarau	Aarau, Bahnhof	PAG	Die Linie 136 mit Abfahrt um xx:09 Uhr in Aarau soll ca. 3 Minuten später in Aarau losfahren. Mit Einführung des 10-Minuten-Takts auf der Linie 1 der BBA fährt von Mo-Fr tagsüber jeweils auch ein Bus der BBA um xx:09 Uhr vom Bahnhof Aarau in Richtung Küttigen. Es ist somit (gerade unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die BBA-Busse einen "direkteren" Zugang zur Bahnhofsstrasse ohne wenden haben) davon auszugehen, dass "langsame" Busse der BBA (mehr Halte, Möglichkeit zum Aussteigen) die "schnellen" Busse von Postauto (weniger Halte, nur Einstieg auf diesem Abschnitt) gerade auch aufgrund der bald noch begrenzteren Anzahl Überholmöglichkeiten ausbremsen werden. Meine bisherigen Erfahrung mit dem neuen Fahrplan der Linie 136 ist, dass die Busse grundsätzlich sehr pünktlich sind und oftmals unterwegs Verfrühungen abwarten müssen - und dies trotz der aktuellen Baustelle in Küttigen. Als positiver Nebeneffekt würde eine etwas spätere Abfahrt ausserdem einen Anschluss von der S26 aus Rotkreuz zum 136er-Bus schaffen.		Aufgrund des beschränkten kantonalen öV-Budgets verzögert sich die Einführung des 10-Min.-Taktes um 1 bis 2 Jahre. Bei der definitiven Einführung des 10-Min.-Taktes wird die Abstimmung mit den Postautolinien detailliert geprüft.
52	Privatperson	50.136	Frick - Wittnau - Benkerjoch - Aarau		PAG	Leider gibt es wie bereits im Fahrplan 2026 keinen direkten Anschluss nach Bern (IR16, xx:46 ab Aarau) via Linie 136. Dies ist störend, da dadurch alle Verbindungen Richtung Bern/Thun/Lausanne mindestens eine halbe Stunde (in der Regel sogar noch länger) länger dauern und zu mehr Umsteigevorgängen mit langen Wartezeiten an den Bahnhöfen führt. Die Begründung, dass bei jeder Verbindung der Anschluss von Frick abgewartet werden muss (statt 1x in der Stunde) zieht nicht, da es genügend alternative Verbindungen gibt. Ebenso scheint noch genügend Fahrzeitreserve vorhanden zu sein, da das Postauto in der Regel vor xx:45 am Bahnhof Aarau ankommt. Der Anschlussbruch hat bei meinem Bekanntenkreis und mir schon an diversen Tagen zum Umstieg auf das Auto geführt.		Aufgrund der geänderten Fahrzeiten des IR36 in Frick ist der Anschluss der Linie 136 an den IR16 nach Bern leider nicht mehr möglich. Die Verbindung nach Basel wird gegenüber derjenigen nach Bern priorisiert, da sie deutlich häufiger genutzt wird. Als Kompensation wurde in der Hauptverkehrszeit das Angebot an Schnellkursen ausgebaut, die über einen schlanken Anschluss nach Bern verfügen. Aufgrund der über die ganze Stunde verteilten Abfahrtszeiten der Züge in Aarau ist es nicht möglich alle Anschlüsse anzubieten. Die Linie 136 macht in Aarau neue Anschlüsse an den IC5 nach Solothurn–Biel–Lausanne und nach Zürich–St.Gallen–Rorschach, sowie an den RE37 nach Zürich.
53	Privatperson	50.136	Frick - Wittnau - Benkerjoch - Aarau	Wittnau, Hofmatt	PAG	Guten Tag Schon bei der letzten Fahrtplanänderung wurden die Anschlüsse der Postautolinie 136 massiv verschlechtert. Insbesondere am Wochenende bestehen eigentlich nur gute Anschlüsse Richtung Basel. Richtung Zürich via Frick oder Bern via Aarau bestehen keine guten Anschlüsse mehr bzw. nur mit langer Wartezeit oder Umwegen. Verbesserungsvorschlag: Richtung Basel den Anschluss an die S1 ab Frick xx:05 anpassen. Dann passt es auch für den IR36 nach Zürich. Zudem passen die Anschlüsse in Aarau auch wieder besser. Für die Fahrplanstabilität könnte die Altstadt in Aarau zudem umfahren werden. Danke und freundliche Grüsse		Aufgrund der geänderten Fahrzeiten des IR36 in Frick ist der Anschluss der Linie 136 an den IR16 nach Bern leider nicht mehr möglich. Die Verbindung nach Basel wird gegenüber derjenigen nach Bern priorisiert, da sie deutlich häufiger genutzt wird als diejenige nach Bern. Als Kompensation wurden in der Hauptverkehrszeit die Schnellkurse ausgebaut, mit einem schlanken Anschluss nach Bern. Aufgrund der über die ganze Stunde verteilten Abfahrtszeiten der Züge in Aarau ist es nicht möglich alle Anschlüsse anzubieten. Die Linie 136 macht in Aarau neue Anschlüsse an den IC5 nach Solothurn–Biel–Lausanne und nach Zürich–St.Gallen–Rorschach, sowie an den RE37 nach Zürich.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
54	Privatperson	50.136	Frick - Wittnau - Benkerjoch - Aarau	Aarau, Bahnhof	PAG	Sehr geehrte Damen und Herren, Ich erbitte Sie um eine Verbesserung der Postautolinie 136 im Aargau (50.136; Frick - Benkerjoch – Aarau). Beim Fahrplanwechsel Dezember 2025 wurde diverse Verbindung, insbesondere nach Bern aber auch z.B. Lenzburg und anderen Orten nicht mehr möglich sind ohne lange Wartezeiten in Aarau auf der Postautolinie 136 von Frick - Benkerjoch - Aarau. Dies war eine deutliche Verschlechterung vom Fahrplan, der Bus fährt später und hält an Orten wo es nicht wirklich notwendig ist, da dort der Stadtbus schon überall in Aarau bis Küttigen anhaltet. Der Schnellbus fährt nur unter der Woche an Stosszeiten – dies ist ungenügend. Mit ihrem neuen Fahrplanentwurf lassen Sie diese Verschlechterung bestehen. Es braucht dringend Verbesserungen auf der Postautolinie 136. Wartezeiten von 25 Minuten in Aarau sind sehr Kundenunfreundlich für Personen welche weiterreisen / zur Arbeit müssen. Auch in die Umgekehrte Richtung von Aarau nach Frick fährt der Bus nicht mehr XX:17 sondern XX:09, dies ist eine Verschlechterung da es mehr Verbindungsbrüche in Aarau gibt, vor allem auch wieder von Bern kommend. Zum Beispiel, wenn man in Bern ca. 18:30 Uhr auf den Zug geht, ist man mit der Buslinie 136 20:35 Uhr in Wittnau gemäss dem Fahrplan (mit 56 Minuten Wartezeit in Aarau), vor einem Jahr war man noch 19:45 Uhr in Wittnau – dies ist eine Verlängerung von 50 Minuten. Man könnte auch über Brugg fahren, aber auch für diese Strecke hat man deutlich länger und muss mehr Geld für das Ticket ausgeben. An Wochenenden fährt oft auch nur einmal pro Stunde der Bus 136. Auch wenn man von Lenzburg (oder Zürich) herkommt, kann man nur den RE37 XX:58 nehmen damit es auf die Postautolinie 136 XX:09 mit direktem Anschluss reicht. Der RE37 ist öfters verspätet und dann hat man gleich eine Stunde Verspätung. Dies ist ebenfalls Kundenunfreundlich. Dieser Fahrplan ist sehr schlecht für eine Busverbindung welche bis zum Fahrplanwechsel Dezember 2025 noch deutlich bessere Abfahrts- und Ankunftszeiten hatte. Der ausgearbeitete Fahrplan für die Postautolinie 136 ist sehr ungeschickt. Könnten Sie die Änderungen bitte rückgängig machen für uns arbeitende Pendler oder Personen welche einen Ausflug in die Berge machen wollen? Konkrete Verbesserungsvorschläge: - Da die Aarauer Bahnhofstrasse Richtung Altstadt oft verstopft ist, sollte der Bus nicht mehr durch die Aarauer Altstadt fahren, sondern die Aarauer Altstadt umfahren und maximal noch bei der Kettenbrücke halten. - Die vielen Stopps in Küttigen, Rombach und Aarau sind unnötig, da hier bereits der Stadtbus fährt. - Mindestens am Wochenende wenn kein Schnellbus fährt braucht es unbedingt Verbesserungen. Der Bus 136 soll in Aarau Richtung Frick mehrere Minuten später abfahren um die Verbindung von Bern (und auch Zürich) besser zu gewährleisten. Auch soll der Bus 136 in Frick Richtung Aarau leicht früher abfahren damit die Verbindung nach Bern gewährleistet ist. Falls die Stopps in Küttigen, Rombach und Aarau wirklich notwendig sind, könnte an Wochenende in Frick nur noch die S1 nach Basel sowie den IR36 nach Zürich bedient werden. Anschluss zum Flugzug IR36 Frick – Basel oder Basel – Frick ist nicht unbedingt notwendig, da man auf die S1 ausweichen kann. Es wäre wichtiger am Wochenende eine ausgeglichene sowie breite Verbindungssicherheit herzustellen an verschiedene Orte ohne Basel wie jetzt massiv zu bevorzugen. Mit diesen oder anderen Massnahmen sollte man wieder die Anschlussverbindungen herstellen können.		Aufgrund der geänderten Fahrzeiten des IR36 in Frick ist der Anschluss der Linie 136 an den IR16 nach Bern leider nicht mehr möglich. Der Zeitbedarf der zusätzlichen Halte in Küttigen/Rombach ist gering und daher nicht Auslöser für den Wegfall des Anschlusses an den IR16 nach Bern. Die Verbindung nach Basel wird gegenüber derjenigen nach Bern priorisiert, da sie deutlich häufiger genutzt wird als diejenige nach Bern. Als Kompensation wurden in der Hauptverkehrszeit die Schnellkurse ausgebaut, mit einem schlanken Anschluss nach Bern. Aufgrund der über die ganze Stunde verteilten Abfahrtszeiten der Züge in Aarau ist es nicht möglich alle Anschlüsse anzubieten. Die Linie 136 macht in Aarau neue Anschlüsse an den IC5 nach Solothurn–Biel–Lausanne und nach Zürich–St.Gallen–Rorschach, sowie an den RE37 nach Lenzburg–Zürich. In der Altstadt Aarau (v.a. Haltestelle Holzmarkt) weist die Linie 136 viele Ein- und Aussteiger auf. Kurzfristig würde ein Auslassen dieser Haltestellen zu einer Angebotsverschlechterung für die Gemeinden des Benkentals führen. Mittelfristig prüfen die Stadt Aarau und der Kanton Aargau eine neue Fahrroute für den Bus in Aarau.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
55	Privatperson	50.137	Frick - Bözen - Elfingen - Effingen - Brugg AG	Frick, Bahnhof	PAG	Bus ab Frick Bhf. um 15:22Uhr		Das Konzept der Linie 137 wird derzeit überprüft. In diesem Rahmen wird auch geprüft, ob der 30-Min.-Takt am Nachmittag bereits früher starten kann.
56	Privatperson	50.137	Frick - Bözen - Elfingen - Effingen - Brugg AG	Frick, Bahnhof	PAG	Zwischen den Abfahrtszeiten 14.52 und 15.52 wäre es toll, wenn es z.B. noch den 15.22 Bus geben würde. Viele Oberstufen-Schüler haben kurz vor 15.00 Schulschluss. Den 14.52 Bus verpassen sie und auf den 15.52 Bus müssen sie fast eine ganze Stunde warten oder müssen von den Eltern abgeholt werden.		Das Konzept der Linie 137 wird derzeit überprüft. In diesem Rahmen wird auch geprüft, ob der 30-Min.-Takt am Nachmittag bereits früher starten kann.
57	Privatperson	50.139	Effingen - Zeihen - Herznach		PAG	Guten Tag Wie Sie im Anhang entnehmen können, hatte ich mehrere male im letzten Jahr 2025 Probleme mit der Verbindung von Zeihen nach Effingen, Brugg. Das Problem habe ich per Mail im November 2025 dem Kanton gemeldet und habe auch eine entsprechend Rückmeldung bekommen. Eigentlich war ich optimistisch, dass etwas gemacht wird. Doch leider, wenn ich den Fahrplan-Entwurf ansehe, sehe ich keine grosse Veränderung. Nicht einmal, dass am Morgen der Bus eine halbe Stunde früher ab Zeihen fahren könnte, wurde auch nicht berücksichtigt. Ich finde es sehr schade, dass die ländlichen Regionen immer vergessen gehen. Ja vielleicht wird auf dem Land für das ÖV kein Gewinn erwirtschaftet, aber trotzdem, darf man die Leute auf dem Land nicht vernachlässigen. Danke für die Kenntnissnahme. Bei Fragen dürfen Sie mich gerne kontaktieren. Freundliche Grüsse		Die Problematik des Anschlusses in Effingen zwischen der Linie 139 und 137 ist Postauto und dem Kanton Aargau bekannt. Das bestehende Konzept befindet sich deshalb in Überarbeitung. Die Umsetzung eines neuen Konzepts ist frühestens im Dezember 2027 möglich.
58	Privatperson	50.139	Effingen - Zeihen - Herznach	Zeihen, Stauffel	PAG	Weshalb kann der Bus am Morgen nicht eine halbe Stunde früher fahren von Zeihen nach Effingen? Für Freizeitaktivitäten, jobbedingt, & angenehmer da nicht Bus so vollgestopft.		Das beschränkte öV-Budget des Kantons Aargau lässt einen früheren Kurs der Linie 139 derzeit nicht zu. Das Konzept der Linien 139 und 137 ist derzeit in Überarbeitung. In diesem Rahmen werden auch die Frühkurse geprüft.
59	Privatperson	50.139	Effingen - Zeihen - Herznach	Zeihen, Dorf	PAG	Frühmorgens eine Verbindung nach Herznach mit Anschluss nach Aarau (Herznach ab 05:11 Uhr)		Das beschränkte öV-Budget des Kantons Aargau lässt einen früheren Kurs der Linie 139 leider nicht zu. Das Konzept der Linien 139 und 137 ist derzeit in Überarbeitung. In diesem Rahmen werden auch die Frühkurse geprüft.
60	Privatperson	50.139	Effingen - Zeihen - Herznach	Zeihen, Dorf	PAG	Auch Abends bedienen, nicht nur zum Aussteigen.		Ab Dezember 2026 kann in Zeihen auch abends eingestiegen werden.
61	Privatperson	50.143	Laufenburg - Kaisten - Sisseln - Stein AG	Kaisten, Gemeindehaus	PAG	Die heutige Verkehrserschliessung von Kaisten ist unbefriedigend. Je nach Uhrzeit führt die Reise über Stein-Säckingen, Frick oder Laufenburg. Das ist ineffizient und kostet unnötig Zeit. Ein einheitlicher Fahrplan mit klaren Anschlüssen wäre ein grosser Fortschritt.		Die Ausrichtung von Kaisten in verschiedene Richtungen führt zu einer Erschliessung mit mehreren Buslinien. Nur die Kombination der verschiedenen Buslinien ermöglicht das bestehende dichte Angebot in Kaisten. Per Dezember 2027 ist zudem ein weiterer Ausbau des Busangebots vorgesehen mit mehr Verbindungen in Richtung Stein-Säckingen.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
62	Privatperson	50.143	Laufenburg - Kaisten - Sisseln - Stein AG	Kaisten, Gemeindehaus	PAG	Der Fahrplanentwurf priorisiert die Umlaufoptimierung statt die Robustheit für Pendler. Das ist für eine Gemeinde wie Kaisten, die sich immer mehr zur Pendlergemeinde entwickelt, nicht akzeptabel. Die Linie 143 muss als Hauptzubringer Basel–Kaisten verstanden und entsprechend ausgebaut werden.		Kaisten verfügt in der Hauptverkehrszeit mit je zwei stündlichen Verbindungen der Linien 143 und 135 über ein gutes Angebot für eine ländliche Gemeinde. In den letzten Jahren wurde das Angebot auf diesen beiden Linien kontinuierlich ausgebaut. Per Dezember 2027 ist ein weiterer Ausbau des Busangebots vorgesehen mit mehr Verbindungen in Richtung Stein-Säckingen. Die Fahrplanplanung ist jeweils ein Kompromiss aus dem wünschbaren Angebot und dem betrieblich machbaren. Andernfalls ist der öV nicht finanzierbar.
63	Privatperson	50.143	Laufenburg - Kaisten - Sisseln - Stein AG	Kaisten, Gemeindehaus	PAG	Die aktuelle Fahrplanung berücksichtigt die wachsende Pendlerzahl aus Kaisten nicht ausreichend. Besonders in den Hauptverkehrszeiten zwischen 5 und 8 Uhr sowie 16 und 18 Uhr fehlen verdichtete Anschlüsse. Der Ausbau des Sisslerfeldes wird die Nachfrage weiter erhöhen. Wir fordern eine Anpassung des Taktes an die Bedürfnisse der Berufspendler.		Kaisten verfügt in der Hauptverkehrszeit mit je zwei stündlichen Verbindungen der Linien 143 und 135 über ein gutes Angebot für eine ländliche Gemeinde. In den letzten Jahren wurde das Angebot auf diesen beiden Linien kontinuierlich ausgebaut. Per Dezember 2027 ist ein weiterer Ausbau des Busangebots vorgesehen mit mehr Verbindungen in Richtung Stein-Säckingen.
64	Privatperson	50.149	Döttingen - Schwaderloch - Laufenburg	Leibstadt, Milchhüsli	PAG	Sehr geehrte Damen und Herren, Ich möchte gerne einen Vorschlag zur Anpassung des Fahrplans einreichen. Ich wohne in Leibstadt und arbeite bei der Novartis in Stein AG. Mein Arbeitsbeginn ist um 06:00 Uhr. Leider gibt es derzeit keine PostAuto-Verbindung ab Leibstadt, mit der ich den Anschluss um 05:44 Uhr in Laufenburg erreichen kann. Dieser Anschluss würde es mir ermöglichen, rechtzeitig zur Arbeit zu gelangen. Aufgrund einer gesundheitlichen Einschränkung wird mir derzeit vom Erwerb eines Führerausweises abgeraten. Deshalb bin ich auf den öffentlichen Verkehr angewiesen. Aktuell ist es jedoch nicht möglich, meinen Arbeitsweg ausschliesslich mit den vorhandenen Verbindungen zurückzulegen. Aus diesem Grund muss ich regelmässig andere Personen um eine Mitfahrgelegenheit nach Laufenburg bitten, um den Anschluss zu erreichen. Daher möchte ich höflich anfragen, ob es möglich wäre, eine frühere Verbindung von Leibstadt nach Laufenburg einzuführen oder die bestehende Fahrzeit entsprechend anzupassen, sodass der Anschluss um 05:44 Uhr erreicht werden kann. Eine solche Verbindung würde nicht nur mir helfen, meinen Arbeitsplatz zuverlässig mit dem öffentlichen Verkehr zu erreichen, sondern könnte auch für andere Pendlerinnen und Pendler von Nutzen sein. Vielen Dank für die Prüfung meines Anliegens. Ich würde mich sehr über eine positive Rückmeldung freuen. Freundliche Grüsse		Aktuell ist das Potenzial zu klein um die Mehrkosten einer zusätzlichen Frühverbindung zu rechtfertigen. Bei einer Zunahme der Arbeitsplätze (bspw. im Sisslerfeld) können zusätzliche Frühkurse überprüft werden.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
65	Privatperson	50.320	Baden - Oberrohrdorf - Berikon-Widen	Berikon-Widen, Bahnhof	PAG	Sehr geehrte Damen und Herren Da nicht steht, wo "Konzeptionelle Änderungswünsche sowie neue Verbindungen" eingereicht werden können, mache ich das auf diesem Weg in der Hoffnung, ein Angebotsplaner bei Postauto resp. ein Behördenmitglied des Kantons oder der Gemeinde Widen nimmt sich der Sache an. Seit dem Bau der POI "Sportzentrum Burkertsmatt" sowie dem "Hasenbergturn" kommt es vermehrt zu Freizeitverkehr zwischen Berikon-Widen und den genannten POI - leider mehrheitlich per Auto. Es würde sich entsprechend eine neue Linie zwischen "Berikon-Widen, Bahnhof" und "Widen, Hasenberg" (neu) anbieten, welche in der NVZ und sowie am Wochenende fährt, um den Verkehr auf den ÖV zu verlagern. Diese Linie könnte als eigene neue Buslinie oder in Kombination mit der Linie 320 oder 321 betrieben werden (je nach Optimierungsmöglichkeiten der Fahr- und Umlaufpläne). Entlang der Hasenbergstrasse könnte mittels 2 neuer Haltestellen zudem die Erschliessungsqualität des Haldenquartiers in Widen verbessert werden (genaue Standorte wären zu definieren). Von der neuen Linie profitieren ausserdem die Bewohner des Alters- und des Behindertenheim ("Haus Morgenstern"). Den genauen Linienverlaufsplan sowie ein Detailplan für die Wendeanlage und Haltekante bei der Haltestelle "Widen, Hasenberg" finden Sie im Anhang sowie unter diesem Link: https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1QtLXfyx3sccpDc6NLaHGeHDmICOkII&usp=sharing Danke für eine wohlwollende Prüfung. Für Fragen stehe ich gerne zur Verfügung. Freundliche Grüsse		Das Nachfragepotenzial für einen Buslinie zum Hasenbergturn ist zu gering, damit sich eine neue Buslinie rechtfertigen liesse. Zudem würde das Sportzentrum Burkertsmatt mit einer neuen Haltestelle an der Hasenbergstrasse nicht, oder nur geringfügig besser erschlossen als mit den bestehenden Haltestellen an der Bellikonerstrasse. Falls ein kommunales Bedürfnis für diese neue Linie bestehen sollte, kann die Gemeinde diese in einem dreijährigen Versuchsbetrieb bestellen und finanzieren.
66	Privatperson	50.322	Baden - Stetten - Bremgarten AG	Künten, Bodenacher/Breitli	PAG	Täglich neue Frühverbindung um 5:05 damit der erste Zug in Mellingen Heitersberg Richtung Aarau erreicht werden kann Oder Frühverbindung um 4:53 Richtung Bremgarten damit der erste Zug der AVA Richtung Bremgarten genommen werden kann. Grund: unter der Woche früherer Arbeitsbeginn möglich. Wochenende bessere Tagesausflüge ohne Übernachtung möglich. Vielen Dank für die Berücksichtigung.		Der Betriebsbeginn entspricht den kantonalen Standards und dem Betriebsbeginn vergleichbarer Linien.
67	Privatperson	50.332	Baden - Mellingen - Bremgarten AG	Mellingen Heitersberg, Bahnhof	PAG	Bitte den Anschluss vom Bus 332 in Mellingen-Heitersberg besser an die S11 aus/nach Aarau anpassen. Wir müssen jeweils fast 25 Minuten in Mellingen-Heitersberg auf den Bus warten, da der Bus leider ca. 5min zu früh abfährt bzw. zu spät ankommt. Bei der Reise mit kleinen Kindern ist der Aufenthalt in Mellingen-Heitersberg nicht sehr angenehm.		Die Linie 332 ist in Mellingen Heitersberg auf die Anschlüsse nach Zürich ausgerichtet. Dies verunmöglicht einen schlanken Anschluss nach Aarau. Ab Niederwil besteht mit der Linie 336 eine gute Verbindung nach Aarau. Eine Umlegung der Linie 336 über Fischbach-Göslikon ist leider nicht möglich, da dies zu einer Fahrzeitverlängerung führen würde und damit die Anschlüsse in Wohlen und Mellingen Heitersberg gefährden würde.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
68	Privatperson	50.334	Baden - Mellingen Mägenwil	Mellingen, Geerig	PAG	Sachverhalt / Probleme: •Mellingen Heitersberg sind die Anschlüsse schlecht oder gar nicht auf die Verbindung von/nach Aarau (bzw. weiter nach Olten/Bern) abgestimmt. Wenn die Busse von der Haltestelle Heitersberg weggefahren, kommt in wenigen Minuten die S11 um xx:34 von Aarau. Was bleibt ist der Bus nach Wohlen. Der fährt in Mellingen aber nur bis Lindenplatz. Etwa die Hälfte der Bevölkerung wohnt im Bereich der Grossen Kreuzzelg und der Achsen Bremgarten- und Lenzburgerstrasse. Ab Lindenplatz ist die Distanz zu Fuss teilweise über 1 km. •Wenn mit dem Bus (Bremgarten-Mellingen und/oder ab Mellingen Geerig) zur Haltestelle Heitersberg gefahren wird, sind die Wartezeiten auf die Anschlüsse nach Aarau sehr lang. Lösungsvorschläge: 1.Der Bus Mellingen-Mägenwil (50.334) ist so zu legen, dass er auf die Anschlüsse von/nach Aarau passt. 2.Unabhängig davon, ob Ziff. 1 realisiert werden kann: Alle Busse fahren via Lindenplatz und dann über die zweite Etappe der Umfahrung zur Haltestelle Bublikon Reusstal. So können zusätzlich in Mellingen die Haltestellen Friedhof und Geerig bedient werden. Auf dem Rückweg kann die Haltestelle Geerig nicht angefahren werden, da eine Haltebuch fehlt. Dies ist aber verkraftbar. Zusätzlicher positiver Effekt: Mit einem solchen Lauf der Buslinie werden für Kinder aus Mägenwil und Wohlenschwil die Schulanlagen in Mellingen besser erschlossen		Die Linie 334 ist zwischen Baden und Mellingen in ein System mit sich ergänzenden Buslinien eingebunden. Die Linie 334 ist dabei auf den Anschluss von/nach Zürich ausgerichtet. Dies verunmöglicht einen schlanken Anschluss nach Aarau. Die derzeitige Nachfrage ist zu tief um zusätzliche Busverbindungen zwischen Mellingen und Mellingen Heitersberg zu rechtfertigen. Die Fahrzeit der Linie 334 ist knapp bemessen. Eine längere Fahrzeit durch einen zusätzlichen Umweg über die Haltestelle Geerig nur in der Hauptverkehrszeit möglich. Der Zusatznutzen wäre zudem gering, da die Haltestelle Geerig nur in eine Fahrtrichtung bedient würde und die Haltestelle Friedhof bereits durch die Linie 332 (Bremgarten–Baden) bedient wird, die zeitgleich zur Linie 334 verkehrt.
69	Privatperson	50.335	Mellingen Heitersberg - Oberrohrdorf - Fislibach - Baden AG Kantonsspital	Mellingen Heitersberg, Bahnhof	PAG	Guten Tag Als Bewohnerin von Fislibach kann ich es nicht verstehen, warum nach 21:36 Uhr keine Verbindung mehr ab Mellingen Heitersberg angeboten wird (Anschluss aus Aarau). 26 Minuten Wartezeit für eine Haltestelle ist für mich nicht zumutbar, gleichzeitig ist der Fussweg bis Fislibach mit 1.5 km in meinem Fall für einen dunklen Abend oder bei schlechtem Wetter zwar möglich, aber sehr unangenehm. Andere können nicht laufen, da sie weiter müssen. Wenn der Bus wenigstens 1x pro Stunde fahren würde, wären sicherlich viele Menschen glücklich. Oftmals sieht man nämlich jede Menge Autos dort stehen, die jemanden abholen. Das sollte nicht das Ziel des öVs sein :) Vielleicht könnte auch die Line 332 (Bremgarten - Baden) etwas später fahren, sie fährt nur 4 Minuten vorher ab. Ich arbeite selber im öV und das ist eine Sache, die kann ich auch vor meinen Kollegen nicht argumentieren, da ich es schlicht nicht verstehe. Besten Dank und freundliche Grüsse		Es ist uns bewusst, dass die Verbindung abends von Aarau via Mellingen Heitersberg nach Fislibach nicht optimal ist. Kanton und Postauto prüfen daher in den nächsten Jahren eine Verlängerung der Betriebszeiten der Linie 331 am Abend. Die Umsetzung ist abhängig von der Nachfrageentwicklung und der Finanzierbarkeit im kantonalen öV-Budget.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
70	Die Mitte Bremgarten, Ortspartei	50.339	Bremgarten AG - Hermetschwil - Bremgarten AG	Hermetschwil, Kloster	PAG	Hermetschwil Kloster Abfahrt 8:23 (Mo-Fr) und 9:23 (Mo-Fr). Mit Bitte um Zusatzkurse (Termine: Arzt, Therapie, Beruf, Bildung, Schüler/Mitarbeiter*innen, Besucher*innen für Sonderschulheim St. Benedikt), kein Zwei-Minutenhalt dafür frühere Abfahrten, keine Blockierung der Dorfstrasse für den Individualverkehr und bessere Umsteigezeiten in Bremgarten West. Alle 10 Parkplätze in Bremgarten West oft voll belegt (weitere PP-Felder sind durch AVA-MA belegt). Bremgarten AG, Obertorplatz Abfahrt 15:28 (Mo-Fr), Zusatzkurs u.a. für Schüler*innen. Schulende um 15:15 Uhr. Wartezeit bis 15.48 empfinden Schüler*innen und Eltern zu lang. Bremgarten AG West Abfahrten 15:01; 20:01 & 22.01 & 23.01 (Sonn- und Feiertage) oder durch 50.332 von Baden via Bremgarten West an 19.53 ff. stündlich mit Zusatzschleife durch Kurs 50.332 von Baden via Bremgarten West nach Hermetschwil – Bremgarten West – Bremgarten. Situation für Fussgänger sehr unbefriedigend und nicht zumutbar, weil entlang der K260 (Geh- und Fahrradweg) keine Beleuchtung auf 500 Meter vorhanden (in den Herbst-/Wintermonaten absolute Dunkelheit, Blendung durch Fernlicht der Fahrzeuge). Feststellung: Gute Zunahme der Fahrgastzahlen, allenfalls Durchführung einer manuellen Fahrgastzählung durch die PAG.		Die Nachfrage und der Kostendeckungsgrad der Linie 339 sind sehr tief und rechtfertigen derzeit keinen Angebotsausbau auf dieser Linie. Kanton Aargau und Postauto prüfen jedoch, ob zusätzliche Busverbindungen nach Hermetschwil-Staffeln am Morgen und am Abend von Montag bis Freitag durch betriebliche Optimierungen umgesetzt werden können, namentlich durch ein vermehrtes Fahren "nur" bis zur Kaserne anstatt bis zum Obertorplatz oder durch ein früheres Ende des 30-Min.-Taktes am Abend. Bremgarten ist ein wichtiges Ziel für die Gemeinden im Reusstal, welches von der Buslinie 332 weiterhin angefahren werden soll. Die Umlegung der Linie 332 nach Hermetschwil-Staffeln würde zudem auf der Linie 332 den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs auslösen, was zu deutlichen Mehrkosten führen würde. Die Nachfrage der Linie 339 an Samstagen und an Sonntagen ist deutlich zu tief, um zusätzliche Kurse zu rechtfertigen, sei es auf der Linie 332 oder 339. Die Umlegung der Linie 332 wird deshalb abgelehnt. Bei Baustellen auf der Strasse oder Schiene sind gewisse Einschränkungen für die Reisenden unumgänglich. Im Hinblick auf die anstehenden Baustellen in den nächsten Jahren werden Kanton und Postauto Massnahmen vorsehen, damit weiterhin ein durchgehendes öV-Angebot gewährleistet bleibt und die Einschränkungen möglichst gering bleiben.
71	Privatperson	50.339	Bremgarten AG - Hermetschwil - Bremgarten AG		PAG	1. Eine Taktverdichtung Mo-Fr am Vormittag (z.B. 08:13 Uhr sowie 09:13 ab Bremgarten AG, West) sowie eine zusätzliche Fahrt um 15:29 Uhr (ab Bremgarten AG, West) wären wünschenswert, der aktuelle Fahrplan richtet sich primär an Pendler sorgt für geringe Flexibilität beim übrigen Verkehr mit dem Stadtzentrum Bremgarten. 2. Ausserdem besteht aktuell ein mangelhaftes Angebot an Sonn- und Feiertagen. Eine Schliessung der Taktlücken Morgens und Nachmittags wären angesichts des Ausbaus des Angebots der S17 ab Bremgarten West angebracht.		Die Nachfrage und der Kostendeckungsgrad der Linie 339 sind derzeit sehr tief und rechtfertigen derzeit keinen Angebotsausbau auf dieser Linie. Kanton Aargau und Postauto prüfen jedoch, ob die gewünschten Zusatzkurse am Morgen und am Abend von Montag bis Freitag durch betriebliche Optimierungen umgesetzt werden können, namentlich durch ein vermehrtes Fahren "nur" bis zur Kaserne anstatt bis zum Obertorplatz oder durch ein früheres Ende des 30-Min.-Taktes am Abend. Die Nachfrage der Linie 339 an Samstagen und an Sonntagen ist deutlich zu tief, um zusätzliche Kurse auf dieser Linie zu rechtfertigen.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
72	Sonderschul-heim St. Benedikt lernen und leben	50.339	Bremgarten AG - Hermetschwil - Bremgarten AG	Hermetschwil, Kloster	PAG	**Vernehmlassung aus Sicht des Sonderschulheims St. Benedikt Hermetschwil** Als Gesamtleiter des Sonderschulheims St. Benedikt unterstütze ich den vorgesehenen Ausbau des Angebots ausdrücklich. Unsere Kinder und Jugendlichen nehmen regelmässig externe Termine wahr, beispielsweise im Zusammenhang mit Berufswahl und Ausbildung, ärztlichen Behandlungen, Therapien, Beratungen oder weiteren Bildungsangeboten. Zusätzliche Verbindungen erhöhen ihre Selbstständigkeit und erleichtern die Teilnahme an solchen Terminen erheblich. Auch für unsere Mitarbeitenden, die aufgrund des Schichtbetriebs und der teilweise unregelmässigen Arbeitszeiten auf eine gute Anbindung des öffentlichen Verkehrs angewiesen sind, stellt ein erweitertes Angebot einen wichtigen Mehrwert dar. Damit den Fahrgästen von Hermetschwil nach dem Schulbuskurs um 7.10 Uhr ab Hermetschwil Kloster weitere Reisemöglichkeiten in den Morgenstunden zur Verfügung stehen, wären zusätzliche Verbindungen ab Hermetschwil Kloster um 8.24 Uhr und 9.24 Uhr sehr wünschenswert. Dadurch könnten Termine flexibler geplant und wahrgenommen werden, ohne auf private Fahrdienste angewiesen zu sein. Aus Sicht des Sonderschulheims St. Benedikt würde eine solche Angebotserweiterung die Mobilität, die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben sowie die berufliche und persönliche Entwicklung der betroffenen Jugendlichen nachhaltig fördern. Besten Dank für die Kenntnisnahme.		Die Nachfrage und der Kostendeckungsgrad der Linie 339 sind derzeit sehr tief und rechtfertigen derzeit keinen Angebotsausbau auf dieser Linie. Kanton Aargau und Postauto prüfen jedoch, ob zusätzliche Busverbindungen nach Hermetschwil-Staffeln am Morgen und am Abend von Montag bis Freitag durch betriebliche Optimierungen umgesetzt werden können, namentlich durch ein vermehrtes Fahren "nur" bis zur Kaserne anstatt bis zum Obertorplatz oder durch ein früheres Ende des 30-Min.-Taktes am Abend.
73	Privatperson	50.341	Wohlen AG - Waltenschwil Hessel - Büelisacker - Rottenschwil	Waltenschwil, Hofmatten	PAG	Guten Tag. Ich fahre jede woche von Waltenschwil auf Brugg. Der Bus nach Wohlen kommt leider erst uf 7:08 an in wohlen der Zug geht jedoch um 7:07. Leider muss ich jeden Tag 30min in Wohlen warten wobei man sich leider in wohlen um diese zeit nicht sehr sicher fühlt. Wäre es nich möglich das diese Verbindung früher abfahrt so das man denn Zug nehmen kann ohne 30 min zu warten. Danke für ihre Zeit		Die Linie 341 ist auf den Anschluss auf die S26 nach Lenzburg ausgerichtet, da diese Beziehung die grösste Nachfrage aufweist. Damit der Anschluss an die S25 stabil gewährleistet werden könnte, müsste die Linie 341 ca. 5 Minuten früher verkehren. Dies ist aufgrund der Wendezeit von 2 Minuten in Rottenschwil nicht möglich. Zudem würde es die Umsteigezeit an die S26 verlängern, was für die Mehrheit der Fahrgäste eine Angebotsverschlechterung darstellen würde.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
74	Kommission Öffentlicher Verkehr der Freiamter Regionalplanungsverbände	50.345	Hägglingen - Dottikon - Wohlen AG	Hägglingen, Altersheim	PAG	Die Kommission Öffentlicher Verkehr der Freiamter Regionalplanungsverbände ersucht um die Prüfung einer Verbesserung der Relation Hägglingen-Luzern. Postauto AG bestätigt uns eine Zunahme von Pendlern zwischen Bus-erschlossenen Orten im Unterfreiamt und Luzern. Es gibt praktisch keine schnellen Verbindungen am Morgen via Bahnhof Dottikon-Dintikon/S26/IR75, da die Anschlusspriorität in Dottikon-Dintikon Richtung Norden angesetzt wird und diesen Fahrgästen offenbar keine zusätzlichen Warteminuten am Bahnhof Dottikon zugemutet werden wollen. Ebenfalls ist ein wiederholtes Nicht-Abwarten der S26 aus Rotkreuz durch den Bus 345 in Wohlen mit Abfahrt um XX:20 zu beobachten (bei zwei-bis dreiminütiger Verspätung des Zuges ist der Anschluss weg). Zudem wird ersucht, ob die beiden heute schon ausser Takt genommenen Abfahrten des 346 in Dottikon-Dintikon in den HVZ am Abend (XX:49 statt XX:45, von Hägglingen gewünscht, um die S25 noch abzunehmen) nicht noch um weitere 3 bis 4 Minuten später abfahren könnten, um zwei Schnellverbindungen Luzern-Hägglingen herstellen zu können.		Die Verkehrsbeziehungen ab Hägglingen und Dottikon in Richtung Norden (z.B. Lenzburg, Aarau, Zürich) sind deutlich ausgeprägter als diejenigen Richtung Süden (z.B. Rotkreuz, Luzern, Zug). Daher werden diese Anschlüsse priorisiert. Um den Anschluss in Dottikon-Dintikon von Hägglingen in Richtung Rotkreuz stabil anbieten zu können, müsste die Linie 346 7 bis 11 Minuten früher verkehren. Dies würde die Anschlüsse nach Norden deutlich verschlechtern. Aus dem gleichen Grund wie am Morgen wird auch am Nachmittag auf eine Anpassung der Abfahrt der Linie 346 ab Dottikon-Dintikon verzichtet. Mit der Linie 345 besteht grundsätzlich ein Anschluss von Rotkreuz nach Hägglingen. Die Linie 345 verfügt in Wohlen über eine Anschlusssicherung, sodass Verspätungen der S26 von bis zu 3 Minuten abgewartet werden. Grössere Verspätungen der S26 kommen nur in Ausnahmefällen vor und können nicht abgewartet werden.
75	Gemeindeverwaltung Berikon	50.350	Berikon-Widen - Birmensdorf ZH - Zürich Wiedikon	Berikon, Kirche	PAG	Vorschlag Anschluss Bahnhof Berikon-Widen mehr Puffer für Umsteigen nach Dietikon oder Bremgarten vom Bus Nr. 350 oder 320 und umgekehrt auf die S17. Ebenso mehr Puffer für Umsteigen und Gleiswechsel von S11/S12 auf S17 am Bahnhof Dietikon und umgekehrt. Die Umsteigezeiten sind sehr knapp und die Wege nicht kurz. Am Bahnhof Birmensdorf soll Bus Nr. 350 Richtung Zürich-Wiedikon etwas früher abfahren, damit er nicht immer vor der Barriere warten muss. Schnellbus Nr. 350 in andere Richtung von Zürich-Wiedikon nach Berikon-Widen Bahnhof fehlt am frühen morgen hin und Abends in die andere Richtung. Mehr Verbindungen Bus Nr. 350 am Sonntag für Abstimmungs- und Wahlbüro ab Bahnhof Berikon-Widen Richtung Berikon-Kirche bzw. Zürich-Wiedikon am Vormittag und am Mittag zurück. Zudem fehlt Montags bis Freitags eine Verbindung der Buslinie 350 ab Berikon-Widen nach Zürich-Wiedikon ab 04:30 oder 05:00 Uhr um zeitig zur Arbeit zu kommen.		Die Verkehrssituation im Raum Mutschellen bringt eine starke Streuung der Fahrzeiten, was häufig zu Verspätungen führt. Der Kanton Aargau ist derzeit an der Planung eines Verkehrsmanagementkonzeptes im Raum Mutschellen, mit dem die Planbarkeit der Fahrzeiten erhöht und damit auch die Pünktlichkeit der Buslinien 320 und 350 verbessert werden. Die Umsetzung wird jedoch einige Jahre in Anspruch nehmen. Linie 350: Auf der Linie 350 werden in der Hauptverkehrszeit ab Dezember 2026 alle Kurse bis Wiedikon geführt. Die bringt eine Entspannung der Umläufe zwischen Zürich und Birmensdorf, wodurch eine Verbesserung der Pünktlichkeit zu erwarten ist. Aufgrund der Anschlüsse in Birmensdorf, ist eine frühere Ankunft in Berikon-Widen jedoch nicht möglich. Ab Dezember 2026 wird ein zusätzlicher Frühkurs der Linie 350 eingeführt (Berikon-Widen bis Triemliplatz, Berikon-Widen ab 05:02). Am Sonntagmorgen bestehen in Berikon 2 bis 3 Verbindungen pro Stunde zwischen dem Bahnhof und Berikon Kirche. Die Nachfrage rechtfertigt derzeit keine Taktverdichtung der Linie 350. Linie 320: Die Verspätungen der Linie 320 in Berikon-Widen in der abendlichen Hauptverkehrszeit sind sehr gross. Die geplanten Verkehrsmanagementmassnahmen werden mittelfristig eine Verbesserung bringen. Bis dahin prüfen der Kanton Aargau und Postauto als Übergangslösung eine Fahrplananpassung zur Stabilisierung der Anschlüsse. Aufgrund der vielen Abhängigkeiten bei dieser Linie ist eine Anpassung frühestens im Dezember 2027 denkbar. S17: Der Handlungsspielraum auf der S17 ist aufgrund der Bahninfrastruktur mit diversen Einspurabschnitten gering. Derzeit wird in Dietikon eine Verlängerung der Doppelspur geplant, was eine Verbesserung der Pünktlichkeit bringen wird. Die Umsetzung wird jedoch noch einige Jahre in Anspruch nehmen.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
76	Privatperson	50.354	Baden - Niederweningen - Kaiserstuhl AG	Schneisingen, Oberdorf	PAG	Die Haltestelle in einem ländlichen Dorf wird sage und schreibe 53 Mal mit einem 20 Meter langen und 20 Tonnen schwerem Bus (Schwerverkehr) durch ein Wohnquartier zu bedienen ist eine Frechheit, zumal rund die Hälfte der Fahrten Leerfahrten sind. Schon aus diesem Grund muss der Rufknopf wieder installiert werden, um im Wohnquartier die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Lärmbelastung zu reduzieren. Erzeugen die Busdurchfahrten eine Lärmbelastung von rund 100dB. Bis zur Umsetzung der Ruf-Anlage, ist an Sonntagen generell auf die Busanbindung zu verzichten, schlussendlich darf der Schwerverkehr Sonntags auch nicht auf den Strasse verkehren. Am besten wird endlich eine zukunftsfähige Lösung realisiert, indem entlang der Hauptstrasse ein Wendeplatz inkl. BeHiGe Haltestelle umgesetzt wird. Somit würde eine Win-Win Situation für alle geschaffen.		In Abstimmung mit dem Gemeinderat wurde für den Fahrplan 2027 beschlossen, die Anzahl Fahrten durch das Oberdorf in Schneisingen zu reduzieren. Vor 8 Uhr werden die Kurse in Richtung Kaiserstuhl das Oberdorf nicht mehr bedienen. Von weitergehenden Abweichungen vom Grundtakt und Grundangebot wird abgesehen. Wenn eine Anbindung des Oberdorf an den öV gewünscht ist, soll dies weiterhin im Interesse der Fahrgäste mit regelmässigen Kursen erfolgen. Der Entscheid über den Bau einer Wendeschlaufe liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde Schneisingen, da es sich um eine Gemeindestrasse handelt. Die Gemeinde hat dies geprüft und verworfen. Auf der betreffenden Linie wird ein Gelenkbus eingesetzt, da auf dem stärker belasteten Linienabschnitt zwischen Baden und Niederweningen die erforderliche Kapazität mit einem Standardbus nicht ausreichend sichergestellt werden könnte. Eine Trennung der Linie in Niederweningen, wäre mit zusätzlichen Betriebskosten verbunden und wird nicht weiterverfolgt.
77	Privatperson	50.354	Baden - Niederweningen - Kaiserstuhl AG	Schneisingen, Oberdorf	PAG	Der Rufknopf wurde aus reiner Bequemlichkeit abgeschafft. Müsste eine Umweltverträglichkeitsprüfung der Busanbindung Oberdorf erstellt werden, dann wäre sofort klar, dass die Busanbindung Schneisingen Oberdorf wegen der vielen Leerfahrten nie hätte realisiert werden dürfen, resp. die Anbindung um mind. 50% reduziert werden müsste. Doch anscheinend gelten für ÖV Anbindungen keine (andere) Umweltauflagen gegenüber anderen Verkehrsträgern oder bei Wohnungs- und Industriegebieten. Vetternwirtschaft		In Abstimmung mit dem Gemeinderat wurde für den Fahrplan 2027 beschlossen, die Anzahl Fahrten durch das Oberdorf in Schneisingen zu reduzieren. Vor 8 Uhr werden die Kurse in Richtung Kaiserstuhl das Oberdorf nicht mehr bedienen. Von weitergehenden Abweichungen vom Grundtakt und Grundangebot wird abgesehen. Wenn eine Anbindung des Oberdorf an den öV gewünscht ist, soll dies weiterhin im Interesse der Fahrgäste mit regelmässigen Kursen erfolgen. Der Entscheid über den Bau einer Wendeschlaufe liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde Schneisingen, da es sich um eine Gemeindestrasse handelt. Die Gemeinde hat dies geprüft und verworfen. Auf der betreffenden Linie wird ein Gelenkbus eingesetzt, da auf dem stärker belasteten Linienabschnitt zwischen Baden und Niederweningen die erforderliche Kapazität mit einem Standardbus nicht ausreichend sichergestellt werden könnte. Eine Trennung der Linie in Niederweningen, wäre mit zusätzlichen Betriebskosten verbunden und wird nicht weiterverfolgt.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
78	Privatperson	50.354	Baden - Niederweningen - Kaiserstuhl AG	Schneisingen, Oberdorf	PAG	Der Bus ist immer leer. Das ist eine Verschwendung von Ressourcen und Geld und verursacht unnötigen Lärm für die Anwohner entlang der Strecke. Ich denke, dass man statt des grossen Busses einen kleineren einsetzen könnte..		In Abstimmung mit dem Gemeinderat wurde für den Fahrplan 2027 beschlossen, die Anzahl Fahrten durch das Oberdorf in Schneisingen zu reduzieren. Vor 8 Uhr werden die Kurse in Richtung Kaiserstuhl das Oberdorf nicht mehr bedienen. Von weitergehenden Abweichungen vom Grundtakt und Grundangebot wird abgesehen. Wenn eine Anbindung des Oberdorf an den öV gewünscht ist, soll dies weiterhin im Interesse der Fahrgäste mit regelmässigen Kursen erfolgen. Der Entscheid über den Bau einer Wendeschlaufe liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde Schneisingen, da es sich um eine Gemeindestrasse handelt. Die Gemeinde hat dies geprüft und verworfen. Auf der betreffenden Linie wird ein Gelenkbus eingesetzt, da auf dem stärker belasteten Linienabschnitt zwischen Baden und Niederweningen die erforderliche Kapazität mit einem Standardbus nicht ausreichend sichergestellt werden könnte. Eine Trennung der Linie in Niederweningen, wäre mit zusätzlichen Betriebskosten verbunden und wird nicht weiterverfolgt.
79	Privatperson	50.354	Baden - Niederweningen - Kaiserstuhl AG	Schneisingen, Oberdorf	PAG	Fahrplanvernehmlassung, Wir sind ein Wohnquartier mit einfachen Quastierstrassen. Wir werden durch die täglich vielen Busfahrten mit viel Lärm aber vollem mit Gefahren belastigt. Der Bus ragt bei den für in viel zu engen Kurven ins Trottoir hinein, man muss weichen! Die Geschwindigkeit ist öfters zu hoch. Wir wollen ein ruhiges und ungefährliches Quartier haben. Der Bus sollte zu Beginn des Wohnquartieres mit einer Schlaufe wenden. Das wäre machbar und für Alle gut erreichbar. Mit ein paar weniger (oft auch Leerfahrten) ist es nicht gelöst.		In Abstimmung mit dem Gemeinderat wurde für den Fahrplan 2027 beschlossen, die Anzahl Fahrten durch das Oberdorf in Schneisingen zu reduzieren. Vor 8 Uhr werden die Kurse in Richtung Kaiserstuhl das Oberdorf nicht mehr bedienen. Von weitergehenden Abweichungen vom Grundtakt und Grundangebot wird abgesehen. Wenn eine Anbindung des Oberdorf an den öV gewünscht ist, soll dies weiterhin im Interesse der Fahrgäste mit regelmässigen Kursen erfolgen. Der Entscheid über den Bau einer Wendeschlaufe liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde Schneisingen, da es sich um eine Gemeindestrasse handelt. Die Gemeinde hat dies geprüft und verworfen. Auf der betreffenden Linie wird ein Gelenkbus eingesetzt, da auf dem stärker belasteten Linienabschnitt zwischen Baden und Niederweningen die erforderliche Kapazität mit einem Standardbus nicht ausreichend sichergestellt werden könnte. Eine Trennung der Linie in Niederweningen, wäre mit zusätzlichen Betriebskosten verbunden und wird nicht weiterverfolgt.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
80	Privatperson	50.354	Baden - Niederweningen - Kaiserstuhl AG	Schneisingen, Oberdorf	PAG	Sollte ein Wendeplatz in Oberschneisingen nicht realisiert werden, ist eine einseitige Linienführung der Buslinie 354 durch unser Wohnquartier vorzusehen. Wird lediglich die Fahrtrichtung Baden-Kaiserstuhl durch das Quartier geführt, können Verkehr, Lärm und Erschütterungen gegenüber der heutigen Situation um 50% reduziert werden.		In Abstimmung mit dem Gemeinderat wurde für den Fahrplan 2027 beschlossen, die Anzahl Fahrten durch das Oberdorf in Schneisingen zu reduzieren. Vor 8 Uhr werden die Kurse in Richtung Kaiserstuhl das Oberdorf nicht mehr bedienen. Von weitergehenden Abweichungen vom Grundtakt und Grundangebot wird abgesehen. Wenn eine Anbindung des Oberdorf an den öV gewünscht ist, soll dies weiterhin im Interesse der Fahrgäste mit regelmässigen Kursen erfolgen. Der Entscheid über den Bau einer Wendeschlaufe liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde Schneisingen, da es sich um eine Gemeindestrasse handelt. Die Gemeinde hat dies geprüft und verworfen. Auf der betreffenden Linie wird ein Gelenkbus eingesetzt, da auf dem stärker belasteten Linienabschnitt zwischen Baden und Niederweningen die erforderliche Kapazität mit einem Standardbus nicht ausreichend sichergestellt werden könnte. Eine Trennung der Linie in Niederweningen, wäre mit zusätzlichen Betriebskosten verbunden und wird nicht weiterverfolgt.
81	Privatperson	50.354	Baden - Niederweningen - Kaiserstuhl AG	Schneisingen, Oberdorf	PAG	Die Buslinie 354 verursacht im betroffenen Wohnquartier eine erhebliche und wiederkehrende (alle 15 min) Belastung. Besonders problematisch ist, dass schwere Busse regelmässig (alle 15 min) durch unser Wohnquartier geführt werden, in dem die Anwohner/innen auf Ruhe, Erholung und Schutz ihrer Gesundheit angewiesen sind. Diese Einwirkungen treten nicht vereinzelt, sondern täglich 53 (106) mal auf. Aus gesundheitlicher Sicht ist diese Situation nicht hinnehmbar. Die Postauto AG trägt als Betreiberin eine Mitverantwortung dafür, dass der Betrieb nicht zu unverhältnismässigen Belastungen der Quartier- Anwohner führt. Es genügt nicht, auf einen bestehenden Fahrplan oder politische Entscheide zu verweisen. Auch ein öffentlicher Verkehrsbetrieb muss verhältnismässig, rücksichtsvoll und gesundheitsverträglich organisiert werden. Ich wehre mich jedoch gegen eine Lösung, bei der die Belastungen einseitig auf direkt betroffene Anwohner/innen abgewälzt werden. Eine Linienführung, welche gesundheitliche Beschwerden auslösen oder verschärfen kann, darf nicht einfach als zumutbar vorausgesetzt werden. Ich fordere die Postauto AG, den Kanton Aargau sowie die Gemeinde auf, diese Einsprache ernsthaft zu prüfen, die zuständigen Stellen einzubeziehen und eine Lösung wie einen Wendeplatz ernsthaft zu prüfen.		In Abstimmung mit dem Gemeinderat wurde für den Fahrplan 2027 beschlossen, die Anzahl Fahrten durch das Oberdorf in Schneisingen zu reduzieren. Vor 8 Uhr werden die Kurse in Richtung Kaiserstuhl das Oberdorf nicht mehr bedienen. Von weitergehenden Abweichungen vom Grundtakt und Grundangebot wird abgesehen. Wenn eine Anbindung des Oberdorf an den öV gewünscht ist, soll dies weiterhin im Interesse der Fahrgäste mit regelmässigen Kursen erfolgen. Der Entscheid über den Bau einer Wendeschlaufe liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde Schneisingen, da es sich um eine Gemeindestrasse handelt. Die Gemeinde hat dies geprüft und verworfen. Auf der betreffenden Linie wird ein Gelenkbus eingesetzt, da auf dem stärker belasteten Linienabschnitt zwischen Baden und Niederweningen die erforderliche Kapazität mit einem Standardbus nicht ausreichend sichergestellt werden könnte. Eine Trennung der Linie in Niederweningen, wäre mit zusätzlichen Betriebskosten verbunden und wird nicht weiterverfolgt.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
82	Privatperson	50.354	Baden - Niederweningen - Kaiserstuhl AG	Schneisingen, Oberdorf	PAG	Seit der Abschaffung des Rufknopfes an der Haltestelle Schneisingen Oberdorf verkehren täglich rund 50 Busse durch das Wohn- und Familienquartier Guggimoo – Alte Siglistorferstrasse. Aufgrund der Wendeschlaufe sind die direkt betroffenen Anwohner von 05:51 Uhr bis 23:07 Uhr über 100 Vorbeifahrten pro Tag eines rund 20 Tonnen schweren Linienbusses ausgesetzt – auf für ein derart grosses Fahrzeug zu engen und unübersichtlichen Quartierstrassen. Die Busse verkehren dabei häufig mit sehr geringer Auslastung oder leer. Die damit verbundenen Sicherheitsrisiken sowie zusätzlichen Lärm- und Schadstoffemissionen stehen aus unserer Sicht in keinem vertretbaren Verhältnis zum erzielten Nutzen. Bei der Beurteilung der künftigen Linienführung sind neben den Interessen der ÖV-Nutzer auch die Auswirkungen auf die direkt betroffene Quartierbevölkerung angemessen zu berücksichtigen. Sicherheit, Wohnqualität und der Schutz vor unnötigen Immissionen sollten in einer Wohnzone höher gewichtet werden als die mit dieser Linienführung verbundenen Bequemlichkeit. Wer sich bewusst für das Wohnen in einem ländlich geprägten Dorf entscheidet, kann nicht dieselbe ÖV-Erschliessung erwarten wie in urbanen Zentren. Umso wichtiger erscheint eine Lösung, welche den Mobilitätsbedürfnissen Rechnung trägt, ohne die Lebensqualität und Sicherheit im Quartier unnötig zu beeinträchtigen. Wir ersuchen Sie daher, auf die Linienführung durch das Quartier Guggimoo – Alte Siglistorferstrasse zu verzichten und eine verhältnismässige Alternative umzusetzen.		In Abstimmung mit dem Gemeinderat wurde für den Fahrplan 2027 beschlossen, die Anzahl Fahrten durch das Oberdorf in Schneisingen zu reduzieren. Vor 8 Uhr werden die Kurse in Richtung Kaiserstuhl das Oberdorf nicht mehr bedienen. Von weitergehenden Abweichungen vom Grundtakt und Grundangebot wird abgesehen. Wenn eine Anbindung des Oberdorf an den öV gewünscht ist, soll dies weiterhin im Interesse der Fahrgäste mit regelmässigen Kursen erfolgen. Der Entscheid über den Bau einer Wendeschlaufe liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde Schneisingen, da es sich um eine Gemeindestrasse handelt. Die Gemeinde hat dies geprüft und verworfen. Auf der betreffenden Linie wird ein Gelenkbus eingesetzt, da auf dem stärker belasteten Linienabschnitt zwischen Baden und Niederweningen die erforderliche Kapazität mit einem Standardbus nicht ausreichend sichergestellt werden könnte. Eine Trennung der Linie in Niederweningen, wäre mit zusätzlichen Betriebskosten verbunden und wird nicht weiterverfolgt.
83	Privatperson	50.354	Baden - Niederweningen - Kaiserstuhl AG	Schneisingen, Oberdorf	PAG	Seit Abschaffung des Rufknopfs spüren wir eine deutliche Mehrbelastung durch häufig vorbei fahrende Busse ohne Fahrgastwechsel. Da der Gemeinderat keine der vorgeschlagenen Vorschläge, die am runden Tisch vorgelegt wurden, akzeptiert, schlage ich als mögliche Lösung zur Entlastung des Quartiers vor, die Fahrten von Mai bis Oktober auf die Stosszeiten zu beschränken. In dieser Zeit halten sich die Anwohner vermehrt in Gärten und auf Terrassen auf und fühlen sich durch die zahlreichen Leerfahrten, den Lärm sowie die zusätzlichen Emissionen stärker beeinträchtigt. Zudem stellen die häufigen Fahrten ein erhöhtes Risiko für Kinder dar, die draussen spielen. Von November bis April könnten hingegen die Linien wieder vermehrt verkehren, da sich die Menschen überwiegend in ihren Häusern aufhalten, die Fenster meist geschlossen sind und Kinder seltener unbeaufsichtigt im Freien spielen. Zusätzlich würden wir es sehr begrüssen, wenn Massnahmen zur Verkehrsberuhigung, sowie zur Reduktion der Fahrgeschwindigkeit geprüft und umgesetzt würden.		In Abstimmung mit dem Gemeinderat wurde für den Fahrplan 2027 beschlossen, die Anzahl Fahrten durch das Oberdorf in Schneisingen zu reduzieren. Vor 8 Uhr werden die Kurse in Richtung Kaiserstuhl das Oberdorf nicht mehr bedienen. Von weitergehenden Abweichungen vom Grundtakt und Grundangebot wird abgesehen. Wenn eine Anbindung des Oberdorf an den öV gewünscht ist, soll dies weiterhin im Interesse der Fahrgäste mit regelmässigen Kursen erfolgen. Der Entscheid über den Bau einer Wendeschlaufe liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde Schneisingen, da es sich um eine Gemeindestrasse handelt. Die Gemeinde hat dies geprüft und verworfen. Auf der betreffenden Linie wird ein Gelenkbus eingesetzt, da auf dem stärker belasteten Linienabschnitt zwischen Baden und Niederweningen die erforderliche Kapazität mit einem Standardbus nicht ausreichend sichergestellt werden könnte. Eine Trennung der Linie in Niederweningen, wäre mit zusätzlichen Betriebskosten verbunden und wird nicht weiterverfolgt.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
84	Privatperson	50.354	Baden - Niederweningen - Kaiserstuhl AG	Schneisingen, Oberdorf	PAG	Seit der Rufknopf abgeschafft worden ist, fahren sehr viele leere Busse ins Oberdorf. Das ist gefährlich für die Haustiere und für unsere Kinder die vor dem Haus spielen, da der Bus auch durch enge Strassen/Kurven fahren muss. Es gab schon einige gefährliche Zwischenfälle, in welchen Autos aufs Trottoire ausweichen mussten oder sogar Fussgänger die auf dem Trottoire liefen ausweichen mussten. Ebenfalls führt es zu einer hohen Lärmbelastung. Das ist eine Einschränkung der Sicherheit und Wohn- und Lebensqualität in Oberschneisingen. Es wäre von Vorteil, wenn der Bus nur zu Stosszeiten ins Oberdorf fahren würde oder der Rufknopf wieder eingeführt wird.		In Abstimmung mit dem Gemeinderat wurde für den Fahrplan 2027 beschlossen, die Anzahl Fahrten durch das Oberdorf in Schneisingen zu reduzieren. Vor 8 Uhr werden die Kurse in Richtung Kaiserstuhl das Oberdorf nicht mehr bedienen. Von weitergehenden Abweichungen vom Grundtakt und Grundangebot wird abgesehen. Wenn eine Anbindung des Oberdorf an den öV gewünscht ist, soll dies weiterhin im Interesse der Fahrgäste mit regelmässigen Kursen erfolgen. Der Entscheid über den Bau einer Wendeschleife liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde Schneisingen, da es sich um eine Gemeindestrasse handelt. Die Gemeinde hat dies geprüft und verworfen. Auf der betreffenden Linie wird ein Gelenkbus eingesetzt, da auf dem stärker belasteten Linienabschnitt zwischen Baden und Niederweningen die erforderliche Kapazität mit einem Standardbus nicht ausreichend sichergestellt werden könnte. Eine Trennung der Linie in Niederweningen, wäre mit zusätzlichen Betriebskosten verbunden und wird nicht weiterverfolgt.
85	Privatperson	50.357	Gebenstorf - Turgi - Untersiggenthal - Würenlingen - Villigen Park Innovaare	Würenlingen, Bären	PAG	Es ist zu prüfen, ob aufgrund der Nachfrage die Buslinie 357 auch am Sonntag während des Tages zwischen Würenlingen, Post und Siggenthal-Würenlingen, Bahnhof im 30-Minuten-Takt geführt werden könnte. So würde von Würenlingen halbstündlich ein Anschluss auf die S27 von/ nach Baden bestehen. Mit der Linie 360 besteht kein Anschluss auf die S27.		Eine Verdichtung des Angebots auf der Linie 357 zum 30-Min.-Takt würde hohe Mehrkosten verursachen. Angesichts der geringen Nachfrage am Sonntag weist dieser Ausbau derzeit ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis auf.
86	Privatperson	50.357	Gebenstorf - Turgi - Untersiggenthal - Würenlingen - Villigen Park Innovaare	Siggenthal-W., Bahnhof	PAG	Ab Fahrplan 2027 verkehrt die S27 8790 (Baden ab 00.24 - Siggenthal-W. an 00.32 Uhr) täglich. Und nicht mehr nur Nächte Fr/Sa und Sa/So. Der Anschlussbus der Linie 50.357 (Kurs 57271) nach Würenlingen, Post ist im Fahrplanentwurf ab nach wie vor nur in den Nächten Fr/Sa und Sa/So veröffentlicht. Ich gehe davon aus, dass der Bus 57271 täglich verkehren wird.		Der Bus 57271 wird im Fahrplan 2027 wie bisher in den Nächten Fr/Sa und Sa/So verkehren. Die Abänderung auf eine tägliche Fahrt zu einem späteren Zeitpunkt wird geprüft. Das kantonale öV-Budget lässt momentan keinen Ausbau zu.
87	Privatperson	50.357	Gebenstorf - Turgi - Untersiggenthal - Würenlingen - Villigen Park Innovaare	Gebenstorf, Cherne	PAG	Bei der Linie: 50.357 Gebenstorf-Turgi– Untersiggenthal-Würenlingen - Villigen Park Innovaare. Abfahrt ab Gebenstorf Cherne 1 Minute vorverschieben auf X:58. Somit wäre man 0X:05 Uhr in Turgi und hätte so Anschluss auf die S23 Richtung Langenthal und Richtung Brugg. Abends ab Bahnhof Turgi den Kurs 18:52 Uhr ab Turgi Bahnhof um 10 Min nach vorne vorverschieben, somit wäre Abfahrt ab 18:42 Uhr Turgi, Richtung Gebenstorf Cherne, so hätte man Anschluss von der S19 Richtung Koblenz		Der Bus der Linie 357 kommt in Gebenstorf Cherne jeweils um xx:59 an und kann daher frühestens um xx:59 zurück zum Bahnhof Turgi fahren. Der Anschluss an die S23 kann daher leider nicht gewährleistet werden. Die Linie 357 nach Gebenstorf ist während dem ganzen Tag auf den Anschluss von der S12 ausgerichtet. Eine frühere Abfahrt eines einzelnen Kurses wird daher abgelehnt.
88	Privatperson	50.357	Gebenstorf - Turgi - Untersiggenthal - Würenlingen - Villigen Park Innovaare	Turgi, Bahnhof	PAG	Zusätzlicher Kurs Richtung Gebenstorf Cherne ab Turgi X:32 Uhr. Somit hätte man Anschluss von der S27.		Die tiefe Nachfrage der Linie 357 auf dem Abschnitt Turgi–Gebenstorf rechtfertigt derzeit keine Taktverdichtung.
89	Privatperson	50.357	Gebenstorf - Turgi - Untersiggenthal - Würenlingen - Villigen Park Innovaare	Gebenstorf, Vogelsang	PAG	Der erste Morgenkurs sollte eine halbe Stunde früher fahren (ca. 05:34h) als heute, damit man in Turgi Anschluss an die frühen Züge hat.		Die meisten Haltestellen der Linie 357 verfügen mit der RVBW-Linie 1 über frühere Verbindungen. Aus diesem Grund wird derzeit von einer Einführung eines zusätzlichen Frühkurses abgesehen. Bei einer guten Entwicklung der Nachfrage kann das Anliegen in späteren Jahren nochmals geprüft werden.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
90	Privatperson	50.357	Gebenstorf - Turgi - Untersiggenthal - Würenlingen - Villigen Park Innovaare	Gebenstorf, Vogelsang	PAG	Es ist nach wie vor bedenklich, dass mit Vogelsang am Sonntag ein ganzer Ortsteil vom öffentlichen Verkehr nicht bedient wird.		Die Nachfrage der Linie 357 ist am Samstag auf dem Abschnitt Turgi–Gebenstorf sehr tief. Daher lässt sich die Einführung eines Sonntagsangebots derzeit nicht rechtfertigen.
91	Privatperson	50.360	Brugg AG - Bad Zurzach	Lauffohr, Sommerhalden strasse	PAG	Beschleunigung der Busverbindung zwischen Brugg und Bad Zurzach durch Auslassen verschiedener Stationen in Lauffohr und Würenlingen. Es gibt mehrere Busse ab Brugg, welche das Quartier in Lauffohr (u.a. Sommerhaldenstrasse) anfahren. Ebenso gibt es in Würenlingen weitere Busse, welche die zahllosen Haltestellen bedienen.		Die Linie 360 erfüllt nicht nur die Funktion einer möglichst schnellen Verbindung zwischen Brugg und Bad Zurzach, sondern deckt auch weitere Verkehrsbeziehungen ab. Insbesondere im Quartier Lauffohr, unter anderem im Bereich der Haltestelle Sommerhaldenstrasse, besteht eine relevante Nachfrage. Ein Verzicht auf die Bedienung einzelner Haltestellen würde die Netzwirkung verschlechtern, da dadurch bestehende Direktverbindungen und Umsteigebeziehungen beeinträchtigt würden. Zudem könnte sich die Nachfrage teilweise auf andere Linien verlagern, die bereits heute hohe Auslastungen aufweisen. Dies könnte zu Kapazitätsengpässen sowie zu Nachteilen bei Anschlüssen führen. Vor diesem Hintergrund überwiegen die Nachteile eines Haltestellenauslassens den möglichen Nutzen einer geringfügigen Reisezeitverkürzung.
92	Privatperson	50.366	Brugg AG - Habsburg - Scherz	Scherz, Dorfplatz	PAG	Eine neue Verbindung um 09:08 Uhr ab Brugg, da es aktuell eine lange Taktlücke zwischen 08:30 Uhr und 10:08 Uhr gibt und der Bus meist in Brugg die ganze Pause lang ist.		Das Potenzial zwischen Brugg und Scherz ist klein. Dennoch anerkennt der Kanton Aargau das Bedürfnis des durchgehenden Taktes. Aufgrund des beschränkten kantonalen öV-Budgets ist die Schliessung der Taktlücke kurzfristig jedoch nicht möglich. Die Schliessung der Taktlücke wird zu einem späteren Zeitpunkt erneut geprüft.
93	Privatperson	50.368	Brugg AG - Bodenacker - Wildischachen - Schinznach Bad		PAG	Die Frequenzen der Linie 50.368 konnten in den letzten 2-3 Jahren gesteigert werden; es wurde ja auch gebaut... Es funktioniert aber nur, wenn ein einigermaßen dichter und regelmässiger Takt angeboten wird. Die Quartierbewohner sind auf eine durchgehende Transportkette von/ab den halbstündlichen Zugsspinnen im Bahnhof Brugg angewiesen. Um diese Zeit will man nach Hause!! Um dies Situation abends noch etwas zu verbessern, sollte ab Bahnhof auch um 21.05h (mind. Mo-Sa) ein Bus bis Bodenacker verkehren. Danke für die wohlwollende Prüfung des Antrages.		Die Einführung des 30-Min.-Taktes ist für das Westquartier in Brugg grundsätzlich gerechtfertigt. Aufgrund des beschränkten kantonalen öV-Budgets ist die Einführung kurzfristig jedoch nicht möglich. Bei einer weiteren Zunahme der Nachfrage wird ein Ausbau der Linie 368 in den nächsten Jahren erneut geprüft.
94	Privatperson	50.371	Brugg AG - Schinznach Dorf - Thalheim AG		PAG	Die Zwischenkurse, die auf den Flugzug abgestimmt sind (morgens nach Brugg, Abends zurück z.b. 71073) haben in Brugg unnötig lange Umsteigezeiten von 8 bzw. 9 Minuten seit der Flugzug geschoben wurde beim letzten Fahrplanwechsel. Da die grosse Mehrheit der Reisenden auf diesen Bussen den besagten Zug nutzen und der Bus zumindest in Brugg jeweils schon wartet, wäre eine angepasste Abfahrt sinnvoll. Zwar sind die Kurse dann näher beisammen aber der Normalkurs ist zu diesen Uhrzeiten sowieso überfüllt und eine allfällige Entlastung ein positiver Nebeneffekt.		Der Nutzen der Zusatzkurse besteht sowohl aus dem Anschluss an den Flugzug wie auch aus dem Angebot des ungefähren 15-Min.-Taktes zwischen Brugg und Schinznach. Bei einer früheren Abfahrt ab Brugg folgt der Zustzkurs relativ kurz auf den Regelkurs, was die Nutzung für weitere Fahrgäste unattraktiv macht. Daher wird der Zusatzkurs in der bestehenden Zeitlege belassen.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
95	Privatperson	50.376	Brugg AG - Villigen PSI - Döttingen		PAG	Linienverlängerung der HVZ-Kurse 376 zum PSI und Verknüpfung mit der Linie 357 Die Kurse der Linie 376 (Abfahrt Brugg jeweils xx:20 und xx:50) verkehren in der HVZ heute nur bis Lauffohr Dorf. Die Linie 357 verbindet Villigen, Park Innovaare mit Untersiggenthal, Mühleweg. Allerdings hat dieser eine Umkehrzeit von 21 Minuten im Park Innovaare. Ich frage, ob die HVZ Kurse der Linie 376 bis zum PSI verlängert und mit der Linie 357 verknüpft werden könnte. Diese Massnahme hätte folgende Vorteile: – In den Stosszeiten entstünde zwischen Villigen/PSI und Brugg ein Viertelstundentakt, ohne dass zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden müssten. – Teile von Würenlingen, die heute nur halbstündlich erschlossen sind, würden in den Stosszeiten von mehr direkten Verbindungen nach Brugg profitieren. – Die Nachfrage nach Verbindungen zum PSI ist hoch, wie die regelmässige Auslastung der bestehenden Kurse in dieser Richtung zeigt. Angesichts dieses Nutzens bei vergleichsweise geringem Mehrbedarf bitte ich den Kanton Aargau, diese Verknüpfung im Rahmen des Bestellverfahrens für den Fahrplan 2027 zu prüfen.		Das PSI verfügt bereits heute über vier Verbindungen pro Stunde, davon zwei über Würenlingen und zwei über Brugg. Hinzu kommen noch die Schnellkurse von Brugg. Vor diesem Hintergrund wird der Nutzen eines zusätzlichen viertelstündlichen Angebots zwischen Brugg und dem PSI in den Hauptverkehrszeiten derzeit nicht als erforderlich erachtet, zumal in Brugg keine interessanten neuen Zugsanschlüsse entstehen würden. Eine Durchbindung der betreffenden Kurse würde zusätzliche Betriebskosten verursachen, die aufgrund des beschränkten Zusatznutzens gerechtfertigt sind.
96	Privatperson	50.379	Wildegg - Auenstein - Schinznach Dorf	Veltheim AG, Vorerli	PAG	Der Bus 379 sollte um 08:08 Uhr einen zusätzlichen Kurs in Richtung Wildegg erhalten, damit eine attraktive Verbindung über Aarau nach Zürich entsteht. In einer früheren Antwort wurde erwähnt, dass zunächst die Auslastung geprüft werden müsse. Diese Begründung erscheint jedoch wenig nachvollziehbar, da ohne ein entsprechendes Angebot viele Pendlerinnen und Pendler gezwungen sind, auf das Auto auszuweichen. Wenn die Verbindung nicht angeboten wird, kann die Nachfrage dafür auch kaum entstehen oder wachsen. Ein entsprechender Kurs würde die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erhöhen und eine bessere Anbindung an die Verbindungen ab Aarau in Richtung Zürich ermöglichen.		Der geforderte zusätzliche Kurs der Linie 379 wird voraussichtlich im Dezember 2027 eingeführt. Grund dafür ist der Wechsel der Bezirksschüler von Schinznach nach Wildegg.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
97	Rohrbogen AG				PAG	Sehr geehrte Damen und Herren, im Zusammenhang mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 möchten wir Sie darüber informieren, dass mehrere unserer Mitarbeitenden auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Da die Züge ab Basel SBB im 15-Minuten-Takt in Möhlin verkehren, möchten wir anfragen, ob ab dem Bahnhof Möhlin oder alternativ ab dem Bahnhof Rheinfelden eine Busverbindung zur Haltestelle „Isen Meyer Areal – Rheinfelden OST“ (Landi Frila, Rheinfelden OST) eingerichtet werden könnte. (Es fährt bereits ein Bus durch - ohne Halt) Eine entsprechende Verbindung ab dem neuen Fahrplan 2027 würde nicht nur die Erreichbarkeit unseres Standorts verbessern, sondern auch einen wichtigen Beitrag zur Förderung der nachhaltigen Mobilität und zur Unterstützung unserer Mitarbeitenden leisten. Für eine Prüfung unseres Anliegens danken wir Ihnen im Voraus herzlich. Freundliche Grüsse		Im derzeitigen Fahrplan wäre eine Erschliessung des Gebiets im Bereich der Saline und der Landi nur unter Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs möglich, was einen beträchtlichen Mehraufwand zur Folge hätte. Das Nachfragepotenzial dieses Gebiets ist zu gering, um diesen Mehraufwand zu rechtfertigen. Falls das Fahrplankonzept künftig ändern sollte, wird eine Erschliessung des Gebiets erneut geprüft.
98	Privatperson		Effingen - Zeihen - Herznach, Post Herznach		PAG	Der Kurs 13914 soll 7 Minuten später abfahren um Anschluss von Frick zu erhalten an 8:31h. Dadurch ist Umsteigezeit in Effingen, Dorf nur noch 4 Minuten nach Frick ab 8:47h. Der Kurs 13922 soll 3 Minuten später abfahren um Anschluss von Frick zu erhalten an 11:31h. Dadurch ist die Umsteigezeit in Effingen, Dorf noch 4 Minuten nach Frick ab 11:47h Der Kurs 13952 soll 3 Minuten später abfahren um Anschluss von Frick zu erhalten an 19:31h. Dadurch ist die Umsteigezeit in Effingen, Dorf nur noch 4 Minuten nach Frick ab 19:47h Der Kurs 13931 soll 4 Minuten früher verkehren um Anschluss nach Frick herzustellen ab 11:26h. Der Kurs 13913 an Samstag soll 4 Minuten früher Verkehren um Anschluss nach Frick herzustellen ab 7:26h. Der Kurs 13906 + 13910 an Samstag soll 3 Minuten später abfahren um Anschluss von Frick zu erhalten an 6:31 / 7.31. Somit könnten zusätzliche Anschlüsse generiert werden und dass alles Kostenneutral.		Das Konzept der Linien 139 und 137 ist derzeit in Überarbeitung. In diesem Rahmen werden auch die Umsteigeverbindungen geprüft. Die Umsetzung des neuen Konzept ist frühestens im Dezember 2027 vorgesehen.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
99	Privatperson		Laufenburg - Kaisten - Sisseln - Stein AG	Sisseln AG, Unterdorf	PAG	Als Pendler aus Kaisten bin ich auf zuverlässige Verbindungen angewiesen. Der aktuelle Fahrplan bietet das nicht. Besonders ärgerlich sind die ausfallenden und veränderlichen Anschlüsse an Feiertagen und tw. in den Schulferien. Ohne tägliche Vorabprüfung jeder einzelnen Fahrt riskiert man, plötzlich ohne Verbindung dazustehen. Zudem ist die Gesamtfahrzeit Kaisten–Basel ist mit dem Auto oft kürzer als mit dem ÖV. Das muss sich ändern. Die Linie 143 sollte als regionale S-Bahn und IR-Zubringerlinie gestärkt werden, um den ÖV attraktiver zu machen und den Autoverkehr zu reduzieren. Eine Rückfrage bei Postauto warum nicht jeder Kurs der Linie 143 über Kaisten geführt wird wurde mit der Begründung, dass ja ein Halt in Kaisten Ritanne stattfindet beantwortet. Die Haltestelle Kaisten Ritanne ist jedoch keine echte Alternative. Vom dortigen Haltepunkt zum Dorfzentrum sind es 20 Minuten zu Fuss. Das ist für Pendler unpraktikabel. Wir brauchen bessere Lösungen, die den Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht werden.		Die deutlich tiefere Nachfrage am Wochenende führt zu einem reduzierten Angebot auf der Linie 143. Sonstige jahreszeitliche Änderungen oder abweichende Fahrpläne in den Schulferien existieren auf der Linie 143 nicht. Ein Kurs pro Stunde der Linie 143 verkehrt als Schnellkurs zwischen Laufenburg und Stein, ohne Bedienung von Kasiten. Dieser wurde anstelle des Halbstundentaktes auf der Bahn zwischen Stein und Laufenburg eingeführt und kann daher nicht über Kaisten verkehren.
100	Privatperson			Schneisingen, Oberdorf	PAG	Die Abschaffung des Rufknopfs hat nicht wirklich etwas gebracht. Im Gegenteil hat es vom Montag bis Freitag 4 und am Samstag 3 zusätzlich Fahrzen gegeben. Auch die Sicherheitsbedenken und die Leerfahrten sin nicht berücksichtigt worden. Die Emissionen sind in keinem Verhältnis zu den Passagierzahlen. Entweder man führt den Rufknopf wieder ein oder streicht das Oberdorf.		In Abstimmung mit dem Gemeinderat wurde für den Fahrplan 2027 beschlossen, die Anzahl Fahrten durch das Oberdorf in Schneisingen zu reduzieren. Vor 8 Uhr werden die Kurse in Richtung Kaiserstuhl das Oberdorf nicht mehr bedienen. Von weitergehenden Abweichungen vom Grundtakt und Grundangebot wird abgesehen. Wenn eine Anbindung des Oberdorf an den öV gewünscht ist, soll dies weiterhin im Interesse der Fahrgäste mit regelmässigen Kursen erfolgen. Der Entscheid über den Bau einer Wendeschlaufe liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde Schneisingen, da es sich um eine Gemeindestrasse handelt. Die Gemeinde hat dies geprüft und verworfen. Auf der betreffenden Linie wird ein Gelenkbus eingesetzt, da auf dem stärker belasteten Linienabschnitt zwischen Baden und Niederweningen die erforderliche Kapazität mit einem Standardbus nicht ausreichend sichergestellt werden könnte. Eine Trennung der Linie in Niederweningen, wäre mit zusätzlichen Betriebskosten verbunden und wird nicht weiterverfolgt.
101	Privatperson		Bremgarten AG - Zufikon - Bremgarten AG	Zufikon, Volg	PAG	Die genannte Verbindung 50.338 mit Abfahrt 06:54 in Zufikon, Volg leidet unter chronischer Verspätung, so dass der Anschluss (S17, Richtung Dietikon, Abfahrt 07:04 in Bremgarten Bahnhof) wöchentlich nicht gewährt werden kann. Man verpäst mindestens einmal pro Woche den Anschluss. Zur Problemlösung würde bereits eine drei-vier Minütige frühere Abfahrtszeit an den Haltestellen beitragen, und den Anschluss in Bremgarten Bahnhof garantieren. Besten Dank für Eueren Aufwand und gerne würde ich, falls möglich, eine Rückmeldung erhalten. Es würde ein Stück Lebensqualität schenken.		Unsere Pünktlichkeitsauswertungen bestätigen, dass die Linie 338 am Morgen teilweise Verspätungen aufweist und es deshalb teilweise zu Anschlussbrüchen kommt. Da auch die S17 verschiedentlich kleinere Verspätungen aufweist, funktioniert der Anschluss dennoch in den meisten Fällen. Eine frühere Abfahrt der Linie 338 ist leider nicht möglich, da das eingesetzte Fahrzeug von einer anderen Linie kommt und nicht früher zur Verfügung steht.
102	Privatperson		Frick - Bözen - Elfingen - Effingen - Brugg AG	Brugg AG, Bahnhof/Zentru m	PAG	Auf dieser Linie 50.137 verkehrt der Bus von Mo- Fr nicht durchgehend im 30 min Takt ! Wann werden diese Taktlücken geschlossen?		Die Nachfrage der Linie 137 rechtfertigt derzeit keinen durchgehenden 30-Min.-Takt. Das Konzept der Linie 137 wird derzeit überprüft. Es ist derzeit noch nicht absehbar, ob in einem künftigen Konzept ein Ausweitung des 30-Min.-Taktes möglich ist.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
103	Privatperson		Baden - Mellingen Bremgarten AG	Mellingen Heitersberg, Bahnhof	PAG	Ihre Rückmeldung zum Fahrplanentwurf Bitte den Anschluss vom Bus 332 in Melligen-Heitersberg besser an die S11 aus/nach Aarau anpassen. Wir müssen jeweils fast 25 Minuten in Melligen-Heitersberg auf den Bus warten, da der Bus leider ca. 5min zu früh abfährt bzw. zu spät ankommt. Bei der Reise mit kleinen Kindern ist der Aufenthalt in Melligen-Heitersberg nicht sehr angenehm.		Die Linie 332 ist in Mellingen Heitersberg auf die Anschlüsse nach Zürich ausgerichtet. Dies verunmöglicht einen schlanken Anschluss nach Aarau. Ab Niederwil besteht mit der Linie 336 eine gute Verbindung nach Aarau. Eine Umlegung der Linie 336 über Fischbach-Göslikon ist leider nicht möglich, da dies zu einer Fahrzeitverlängerung führen würde und damit die Anschlüsse in Wohlen und Mellingen Heitersberg gefährden würde.
104	Privatperson	50.389	Schafisheim, Coop - Boniswil, Bahnhof	Boniswil, Bahnhof	RBL	Als Vollblut-ÖVler bin ich gleichermassen erfreut über mehr Busverbindungen im Seetal, wie auch überrascht, dass die Wahl auf die neue Birren-Coop Linie gefallen ist, die die Industriegebiete mit der Seetalbahn S9 in Boniswil verbinden soll. Persönlich zweifle ich daran, dass die Anbindung der S9 in der Praxis einen Mehrwert bietet. Von Hallwil herkommend fährt der Bus zur Minute xx:51 vor der Nase ab; von Beinwil her kommend wartet man schmerzliche 19 Minuten am Bahnhof Boniswil, ehe der Bus weiterfährt. Kaum ein Pendler wird sich dies freiwillig antun bzw. bewusst vom Auto auf den ÖV umsteigen. Durchaus erkenne ich, dass der Bus in dieser Fahrplanlage fährt zur Stärkung der S11 in Lenzburg, die zur Minute xx:55 weiterhin (knapp) nicht korrespondiert mit der S9 - fair enough. Die Linie ist insgesamt aber primär für die direkten Anrainergemeinden ein Vorteil. Ob die übrigen Seetalgemeinden daraus einen Mehrwert ziehen, mag ich derzeit arg bezweifeln, bin aber gespannt auf die Erkenntnisse des Pilot-Jahres. Eine alternative Direktverbindung zwischen Hitzkirch-Wohlen sowie Boniswil-Wohlen zur Erschliessung der Hallwilerseegemeinden wäre aus meiner Perspektive eine ebenso valable Idee gewesen, ggf unter gleichzeitiger Neulegung der 390er Express-Linie via Birren. Einen entsprechen Fahrplanvorschlag hatte ich im März 2026 entwickelt und an Jonas Lucas gesandt und hänge ich hier an. P.S. Bitte beachten Sie die örtlichen Platzprobleme am Bahnhof Boniswil. Zur Minute xx:21 stehen werktags zwei Busse in Boniswil. Wenn dann noch Schienenersatzverkehr vorherrscht, wären es drei Busse im selben Zeitkorridor. Dies vermag die kleine Haltestelle ggf. nicht schlucken, da die Ein-/Ausfahrt einspurig und unübersichtlich ist!		Die Linie 389 erfüllt mehrere Zwecke. Sie bindet das Gewerbegebiet Birren weiterhin an Lenzburg an, ersetzt die bisherigen Schnellkurse der Linie 390 und gewährleistet die Anschlüsse an die S11 für die östlichen Seetalgemeinden. Dank dem Anschluss an die Linie 390 in Seengen profitieren auch Meisterschwanden und Fahrwangen von der neuen Linie. Aufgrund der Ausrichtung der Anschlüsse in Lenzburg und Seengen ist es leider nicht möglich auch in Boniswil gute Anschlüsse herzustellen. Eine neue Buslinie zwischen Hitzkirch und Meisterschwanden mit Anschluss an die Linie 340 nach Wohlen ist geplant, kann jedoch frühestens 2029 umgesetzt werden. Eine Buslinie Boniswil–Wohlen ist derzeit nicht geplant, da das Potenzial zu gering ist.
105	Privatperson	50.389	Schafisheim, Coop - Boniswil, Bahnhof	Lenzburg, Bahnhof	RBL	Es wäre schön, wenn die Linie 389 (als Ersatz des Expressbus) am Morgen auf den RE 4511 abgestimmt wäre, der 7:19 ab Lenzburg fährt. Dies bringt einen deutlichen Zeitgewinn Richtung Zürich HB und Altstetten. Es ist schade, dass dieser wegen weniger Minuten verpasst wird.		Der angesprochene Kurs der Linie 389 wird angepasst und 4 Minuten früher verkehren, sodass er bereits um 07:15 am Bahnhof Lenzburg ankommt. Somit kann der Anschluss an den RE 4511 wie bisher gewährleistet werden.
106	Privatperson	50.390	Lenzburg - Schafisheim - Seengen - Fahrwangen - Bettwil	Egliswil, Waageplatz	RBL	Die Aufhebung der Schnell- / Expressverbindung des EXPB390 führt zu grossen Nachteilen in der Region Egliswil / Seengen / Fahrwangen. Die Buslinie EXB390 90017 von Fahrwangen mit Ankunft um 07:15 Uhr in Lenzburg Bahnhof ist jeden Tag voll und sehr gut frequentiert. Sie ermöglicht den Anschluss um 07:19 an den RE4511 Richtung Zürich HB. Durch das neue Buskonzept verlängern sich die Reisezeiten und der Anschluss ist nicht mehr gegeben. Aus diesem Grund stelle ich den Antrag auf Beibehaltung der Expressbus-Verbindung in beide Richtungen zu den Hauptverkehrszeiten.		Der angesprochene Kurs der Linie 389 wird 4 Minuten früher verkehren, sodass er bereits um 07:15 am Bahnhof Lenzburg ankommt. Somit kann der Anschluss an den RE 4511 wie bisher gewährleistet werden.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
107	Privatperson	50.395	Lenzburg - Schafisheim - Seengen - Boniswil - Teufental		RBL	Es wäre schon praktisch, wenn Dürrenäsch eine Anbindung hätten um später Abends von Lenzburg oder Teufenthal her nach Hause zu kommen (zum Beispiel um 22 oder 23 Uhr). Momentan gibt es keine Möglichkeit per ÖV Abends wegzugehen. Das ist schade. Optimal wäre auch ein Bus der auf direkterem Weg hier landet (Lenzburg-Seon-Dürrenäsch).		Das Angebot nach Dürrenäsch wird im kommenden Jahr in der Hauptverkehrszeit deutlich ausgebaut. Ein Ausbau am Abend wäre mit zusätzlichen Mehrkosten verbunden, welche durch die Nachfrage der Linie 395 derzeit nicht gerechtfertigt werden können. Bei einer guten Entwicklung der Nachfrage kann eine Verlängerung der Betriebszeiten am Abend zu einem späteren Zeitpunkt erneut geprüft werden.
108	Privatperson	50.395	Lenzburg - Schafisheim - Seengen - Boniswil - Teufental	Teufenthal AG, Bahnhof	RBL	Nach wie vor fehlt eine abendliche Querverbindung Wynental - Seetal. Die Kurse Teufenthal - Seengen sollten möglichst auch nach 20 Uhr stündlich verkehren, zB bis 23 Uhr. Das würde das öV-Angebot nachhaltig verbessern.		Das Angebot nach Dürrenäsch wird im kommenden Jahr in der Hauptverkehrszeit deutlich ausgebaut. Ein Ausbau am Abend wäre mit zusätzlichen Mehrkosten verbunden, welche die Nachfrage der Linie 395 derzeit nicht rechtfertigen lassen. Bei einer guten Entwicklung der Nachfrage kann eine Verlängerung der Betriebszeiten am Abend zu einem späteren Zeitpunkt erneut geprüft werden.
109	Privatperson	50.894		Buchs AG, Alterszentrum	RBL	Der neue Kurs von Lenzburg via Buchs nach Aarau Rohr Unterdorf sollte auf der Rückfahrt via Buchs - Hunzenschwil - Lenzburg fahren, um eine zusätzliche Möglichkeit zu bieten, via Lenzburg nach Zürich fahren zu können.		Die geringe Anzahl Einsteiger an den Unterwegshaltestellen der beiden bestehenden Kurse zwischen Rohr und Lenzburg rechtfertigt keinen zusätzlichen Kurs Rohr-Lenzburg.
110	Privatperson	50.894		Aarau, Bahnhof	RBL	Sehr geehrte Damen und Herren ich habe hier einige Anregungen für den N94 Lenzburg Aarau. Erstens, mir ist in der Vergangenheit des Öfteren aufgefallen das ein Anschluss extrem unpassend ist. denn um 0:46 kommt der IC5 von Lausanne an und es gibt viele Leute die auf den N94 nach Lenzburg Umsteigen wollen, doch mit 1 Minute ist das zu knapp bemessen! wenn ich nun auf die Leute warte habe ich danach in Lenzburg das Problem das der N90 und N92 kein Anschluss machen den ich als N94 sehr oft brauche! zur zeit muss ich immer den N90 anfunken und sagen das ich Leute habe die Anschluss brauchen und die beiden Busse doch bitte Warten sollen! Zweitens, der Zusatz via Rohr auf der strecke Lenzburg > Aarau. dieser wir kaum genutzt. Im Zeitraum vom März bis Mai bin ich rund die Hälfte der Wochenenden diese Linie gefahren und habe daher ein recht guter Eindruck (allerdings zum sichergehen sollte man die Fahrzeug daten prüfen). Währe es nicht möglich das diese Fahrgäste in Aarau auf den N22 umsteigen, der ebenfalls nach Rohr fährt? Gerne stehe ich ihnen per mail für allfällige rückfragen zur Verfügung Freundliche grüsse		Wir gehen davon aus, dass in Aarau der Anschluss vom IC8 (Aarau an 01:43) gemeint ist. Von diesem Zug ist ein Anschluss an den N94 vorgesehen und mittels Anschlusssicherung gesichert. In Lenzburg sind die Anschlüsse an die Linien N90 und N92 ebenfalls wichtig und werden mit einer Anschlusssicherung hinterlegt. Zudem prüfen Kanton und RBL eine Optimierung der Bedienung von Hunzenschwil. Für Rohr bietet der N94 eine gute Anschlussverbindung von Zürich. Dies ist mit dem N22 nur mit langer Umsteigezeit in Aarau möglich. Daher sollen die Haltestellen in Rohr vom N94 trotz der tiefen Nachfrage weiterhin bedient werden. Die Haltestellen in Rohr werden bereits heute nur zum Aussteigen angeboten. Der Fahrplan wird dahingehend angepasst, dass der Bus direkt bis Aarau weiterfahren kann, wenn keine Fahrgäste den Abstecher nach Rohr verlangen.
111	Dorfverein Rütihof	50.306	(U'siggenthal) - Obersiggenthal - Baden Bhf - Dättwil AG - Rütihof - (Linie 6)	Rütihof, Haberacher	RVBW	Tagsüber wird Rütihof mit einen Viertelstundentakt bedient. Aber nach 20 Uhr nur noch mit einem Halbstundentakt. Wir möchten wie alle anderen Badener Quartiere behandelt werden und wünschen uns deshalb auch einen Viertelstundentakt bis 00.30 Uhr.		Auf den meisten Linien im Raum Baden wird das Taktintervall am Abend verdoppelt, so auch auf den Linien 6 und 7 nach Rütihof und Birmenstorf. Das derzeitige Konzept, in dem sich die Linien 6 und 7 zwischen dem Bahnhof Baden und dem Kantonsspital am Abend zum 15-Min.-Takt überlagern, erschwert die Einführung des 15-Min.-Taktes bis Rütihof bzw. Birmenstorf und macht sie nur unter Aufwendung von bedeutenden Mehrkosten möglich. Kurzfristig können diese Mehrkosten vom beschränkten kantonalen öV-Budget nicht finanziert werden. Bei einem anhaltenden Wachstum des Freizeitverkehrs kann der Ausbau zum 15-Min.-Takt für Rütihof in den nächsten Jahren erneut geprüft werden.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
112	Privatperson	50.306	(U'siggenthal) - Obersiggenthal - Baden Bhf - Dättwil AG - Rütihof - (Linie 6)		RVBW	Das Angebot für Baden-Rütihof kann als gut bezeichnet werden – bis 20 Uhr. Nach 20 Uhr fährt der Bus 6 nur noch im Halbstundentakt nach Rütihof. Wir stellen fest: Die Allmend und Münzlishausen mit zusammen 1600 EinwohnerInnen haben die ganze Woche vom Montag bis Samstag bis um 00.29 (ab Bahnhof Baden) den Viertelstundentakt, ebenso am Sonntag von 11 bis 20 Uhr (ab Bahnhof Baden), Rütihof mit 2700 EinwohnerInnen nur den Halbstundentakt. Rütihof soll Montag bis Samstag ebenfalls bis 00.30 Uhr und am Sonntag von 11 bis 20 Uhr im Viertelstundentakt bedient werden. Rütihof ist das einzige grössere Quartier von Baden, das am Abend nicht im Viertelstundentakt erschlossen ist. Diese Massnahme hätte einen doppelten Vorteil für KundInnen (und den Betrieb): erstens das attraktivere Angebot selbst und zweitens den betrieblichen Vorteil, dass der Bus im Bahnhof Baden-Ost nach höchstens kurzem Warten auf den Zug von Zürich losfahren kann, weil mit dem Viertelstundentakt die Wartezeit der Fahrgäste von Zürich auf die nächste Busverbindung höchstens noch 14 Minuten beträgt statt 29 Minuten wie beim Halbstundentakt. Durch die verbesserte Fahrplanstabilität wird die (heute teils kritische) Retourfahrt zuverlässiger. Der Anschluss in Baden nach Zürich kann besser gewährleistet werden. Der Stress für das Fahrpersonal wird ebenfalls reduziert. Beide Effekte, Angebotsverdichtung und zuverlässigere Verbindungen steigern die Attraktivität des ÖV. Gemäss verkehrsökonomischen Studien kann man erwarten, dass mit der Verdoppelung des Angebotes in dieser Zeit das Fahrgastaufkommen der RVBW auf dieser Strecke um bis zu 50% gesteigert werden kann. Zudem profitiert auch ein beträchtlicher Teil von Dättwil von dieser Fahrplanverdichtung. Dieser Schritt drängt sich umso mehr auf als gemäss Badener Tagblatt vom 29.5.2026 die Fahrgastzahlen auf der Linie 6 besonders stark steigen.		Auf den meisten Linien im Raum Baden wird das Taktintervall am Abend und am Sonntag verdoppelt, so auch auf den Linien 6 und 7 nach Rütihof und Birmenstorf (vom 15- auf den 30-Min.-Takt). Das derzeitige Konzept, in dem sich die Linien 6 und 7 zwischen dem Bahnhof Baden und dem Kantonsspital am Abend zum 15-Min.-Takt überlagern, erschwert die Einführung des 15-Min.-Taktes bis Rütihof bzw. Birmenstorf und macht sie nur unter Aufwendung von bedeutenden Mehrkosten möglich. Kurzfristig können diese Mehrkosten vom beschränkten kantonalen öV-Budget nicht finanziert werden. Bei einem anhaltenden Wachstum des Freizeitverkehrs kann der Ausbau zum 15-Min.-Takt für Rütihof in den nächsten Jahren erneut geprüft werden.
113	Privatperson	50.306	(U'siggenthal) - Obersiggenthal - Baden Bhf - Dättwil AG - Rütihof - (Linie 6)	Rütihof, Moosstrasse	RVBW	Die Linie 6 der RVBW sollte ab Rütihof bis Mellingen Heitersberg, Bahnhof verlängert werden, um die vorallem in der HVZ verspätungsanfällige Linie 362 zu entlasten und die Anschlüsse von Rütihof auf die S-Bahn Richtung Zürich bzw. Aarau zu gewährleisten (Baden-) Haberacher ab 02/17/32/47; Heitersberg an ca. 07/22/37/52; Heitersberg ab 06/21/36/51; Haberacher an 11/26/41/56 (weiter nach Baden). Zudem würden am Abend und Sonntag Anschlüsse Richtung Aarau entstehen, welche heutzutage fehlen. Ebenfalls kann die Linie 6 so am Abend und Sonntag pünktlicher betrieben werden und die 0' Wendezeit am Haberacher entfällt. (Baden ab 26/56; Haberacher ab 14/44; Heitersberg an 19/49; in der Gegenrichtung Heitersberg ab 09/39; Haberacher 14/44; Baden an 02/32). Vorteile: bessere Verbindungen Kantonsspital-Rütihof-Heitersberg zur S-Bahn, vom Reusstal Richtung Kantonsspital Baden mit Umstieg am Heitersberg, Fahrplanstabilität, Zentrumsentlastung Bahnhof Baden Einziger Nachteil: es müsste 1 Fahrzeug mehr eingesetzt werden.		Die Verlängerung der Linie 6 bis Mellingen Heitersberg würde den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs bedingen, was mit deutlichen Mehrkosten verbunden wäre. Aufgrund der Fahrlage der Linie 6 kann zudem kann der angesprochene Anschluss nach Aarau nicht gewährleistet werden. Das Nachfragepotenzial zwischen Rütihof und Mellingen Heitersberg rechtfertigt eine Verlängerung der Linie 6 derzeit nicht, zumal mit der Linie 362 bereits eine halbstündliche Verbindung besteht.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
114	Privatperson	50.307	Wettingen - Baden Bhf - Dättwil AG - Birmenstorf AG - (Linie 7)	Wettingen, Zirkuswiese	RVBW	Möglichst alle Kurse durchgehend nach Birmenstorf oder Dättwil führen. Ganztägiger 15-Minuten-Takt auf der ganzen Strecke. Zusätzliche Frühfahrten ab Wettingen, Tägi bereits ab 06:00 statt erst ab 06:50 an Sonn- und Feiertagen. Vereinfachter und besser merkbarer Takt: Mit Bedienung Wettingen, Tägipark: :14 / :29 / :44 / :59 Ohne Bedienung Wettingen, Tägipark: :01 / :16 / :31 / :46		Am Abend und am Sonntag wird das Taktintervall auf den meisten Linien verdoppelt. Auf den Strecken, auf denen sich zwei Linien überlagern, soll auch am Abend und am Sonntag eine gute Verteilung der Fahrten erreicht werden. Dies führt dazu, dass gewisse Durchbindungen am Bahnhof Baden nicht mehr möglich sind. Neben der Linie 7 wird Wettingen noch von den Linien 1 und 3 erschlossen. Diese verkehren am Sonntagmorgen bereits ab ca. 05:30 Uhr. Mit einem Zugangsweg von 500 Metern ist das Gebiet Tägi grösstenteils durch die Haltestellen an der Land- und der Bahnhofstrasse erschlossen. Die geringe Nachfrage rechtfertigt einen Ausbau am frühen Sonntagmorgen derzeit noch nicht. Bei einer Zunahme der Nachfrage kann dies in späteren Jahren erneut geprüft werden. Die Verkehrssituation am Abend und am Sonntag ermöglicht kürzere Fahrzeiten als tagsüber und in der Hauptverkehrszeit. Da die Ankunftszeit am Bahnhof Baden aufgrund der Anschlüsse über den ganzen Tag gleich bleiben soll, führt dies zu einer späteren Abfahrt ab der Haltestelle Tägi.
115	Privatperson	450	Bern - Olten	Aarburg- Oftringen	SBB	Die letzte Verbindung ab Basel nach Langenthal ist derzeit um 23:00, wobei in Olten ein 24 minütiger Umstieg nötig ist. Die letzte S23 fährt um 00:09 ab, statt wie sonst zu allen anderen Stunden um xx:16. Damit wird der Anschluss von der S3 gerade um 3' verpasst. Mit einer Durchbindung der S3 um 23:30 ab Basel könnte eine weitere sehr attraktive Verbindung von Basel ins Oberaargau geschaffen werden und die Anschlussübergangszeit von 5' in Olten entfällt. Alternativ könnte die S23 auch erst um 00:16 abfahren (ohne Durchbindung). Zudem würde so in Aarburg-Oftringen ein weiterer Anschluss von der Buslinie 601 mit Ankunft um 00:13 ebenfalls Richtung Oberaargau geschaffen werden. Die Rückfahrt müsste dann um ein paar Minuten geschoben werden, um den Anschluss von der S23 entgegennehmen zu können.		Mit der Abfahrt um xx:09 können am späten Abend in Olten gute Anschlüsse von diversen Zügen hergestellt werden. Die Lage wird daher beibehalten. Der ungefähre 30-Min.-Takt am Abend auf der S23 wurde erst per 2026 eingeführt. Wenn sich die Nachfrage gut entwickelt, kann zu einem späteren Zeitpunkt die weitere Verlängerung des 30-Min.-Taktes am Abend geprüft werden.
116	Privatperson	510	Olten - Luzern	Luzern	SBB	Leider gibt es nur eine direkte Verbindung Luzern - Aarau - um 04.21 Uhr Es wäre jedoch wichtig, wenn diese beide Städte mit einer Direktverbindung regelmässig verbunden werden.		Im öV-System ist es nicht möglich, auf allen Relationen Direktverbindungen anzubieten. Direktverbindungen können nur auf den wichtigsten Verbindungen angeboten werden. Zwischen Aarau und Luzern bestehen mehrere gute Umsteigeverbindungen, die auch künftig erhalten bleiben sollen.
117	aarau regio	514	Zofingen - Suhr - Lenzburg		SBB	Anschlüsse / Umsteigebeziehungen: Die Umsteigezeiten am Bahnhof Suhr sind sehr knapp bemessen und betragen teilweise nur gerade eine Minute. Der Kanton Aargau wird gebeten, ein Angebot zu schaffen, bei dem die Anschlüsse am Bahnhof Suhr realistisch einhaltbar sind.		Mit dem Umbau des Bahnhofs Suhr verkehrt die S28 neu in beiden Richtungen ab Gleis 5. Somit werden die Umsteigewege zwischen der S14 aus dem Wynental und der S28 nach Lenzburg kürzer. In der Konsequenz muss die S28 ab Suhr etwas früher abfahren. Aufgrund der kürzeren Umsteigewege dürfte die effektive Anschlusssicherheit auf einem ähnlichen Niveau bleiben wie bisher. Der Kanton Aargau setzt sich für eine effektive Anschlusssicherung in Suhr ein.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
118	aarau regio	514	Zofingen - Suhr - Lenzburg		SBB	Regionalverkehr S28: aarau regio beantragt einen um 30 Minuten früheren Betriebsstart auf der S28 in beide Richtungen, sodass die Städte Zürich und Bern ab Köllikon, Oberentfelden und Suhr bereits um 06.00 Uhr bzw. 06.30 Uhr erreicht werden können. Aktuell ist die frühestmögliche Ankunft in Zürich um 06.22 Uhr bzw. in Bern um 06.56 Uhr.		Die Fahrgastzahlen der S28, insbesondere diejenigen der ersten Züge, sind zu tief um die Mehrkosten für zusätzliche Frühzüge zu rechtfertigen. Bei einer Zunahme der Nachfrage können diese Züge erneut geprüft werden.
119	Privatperson	514	Zofingen - Suhr - Lenzburg	Suhr	SBB	Umsteigen in Suhr: Die neuen Abfahrtszeiten in Suhr Richtung Lenzburg (XX:42 statt XX:45) sind kritisch zu hinterfragen, zumal sie nicht dazu führen, dass der Zug früher in Lenzburg ist. Die Anschlüsse aus dem Wynental/Menziken in Richtung Lenzburg sind erfahrungsgemäss knapp, vielfach entsteht ein Anschlussbruch in Suhr, v.a. bei der Verbindung mit Abfahrt in Suhr um XX:12. Wird der Takt nun auf XX:12 und XX:42 angepasst, verschärft sich das Problem zusätzlich. Antrag: Abfahrtszeiten in Suhr anpassen auf XX:15 und XX45 (resp. so belassen).		Mit dem Umbau des Bahnhofs Suhr verkehrt die S28 neu in beiden Richtungen ab Gleis 5. Somit werden die Umsteigewege zwischen der S14 aus dem Wynental und der S28 nach Lenzburg kürzer. In der Konsequenz muss die S28 ab Suhr etwas früher abfahren. Aufgrund der kürzeren Umsteigewege dürfte die effektive Anschlusssicherheit auf einem ähnlichen Niveau bleiben wie bisher. Der Kanton Aargau setzt sich für eine effektive Anschlusssicherung in Suhr ein.
120	aarau regio	550	Bern - Zürich HB		SBB	Mit Blick auf die Ost-West-Verbindung verfügt Aarau weiterhin nur über eine einzige IC-Direktverbindung von/nach Zürich. Diese führt im Westen seit 2025 ausserdem nur noch bis Lausanne anstatt Genf. Aarau ist damit von der nationalen IC-Anbindung weitgehend abgehängt. Dies ist einer Kantonshauptstadt und einem bedeutenden regionalen Zentrum nicht angemessen. aarau regio bittet den Kanton daher, sich weiterhin mit Nachdruck für eine IC-Zugverbindung Bern–Aarau–Zürich einzusetzen. Aus heutiger Sicht erachtet es aarau regio als wesentlich, dass die HVZ-IC Zürich–Bern künftig in Aarau halten.		Der Kanton Aargau unterstützt die Forderung nach einem Halt in Aarau des HVZ-IC Zürich–Bern und hat dies auch schon mehrfach beim Bund und bei der SBB gefordert. Derzeit ist die Umsetzung aufgrund der hohen Auslastung des Schienennetzes leider nicht möglich. In der Langfristplanung ist ein Halt des IC Zürich–Bern in Aarau vorgesehen. Der Kanton Aargau wird sich auch weiterhin für diesen Halt einsetzen.
121	Privatperson	550	Bern - Zürich HB	Aarau	SBB	Der Anschluss vom IR16 auf die S11 ist nicht mehr gewährleistet. Die Verbindung von Bern/Olten in Richtung Lenzburg, Killwangen-Spreitenbach, Zürich HB entfällt aufgrund zu geringer Umsteigezeit. Diese Verbindung wird täglich von einer Vielzahl von Reisenden benutzt und wurde bereits durch den letzten Fahrplanwechseln durch eine spätere Abfahrtszeit von Bern (xx:36 statt xx:33) erschwert. Durch häufige Verspätung des IR16 konnte der Anschluss in Aarau auf die S11 nicht mehr erreicht werden. Idealerweise, wird der Fahrplan des IR16 wieder auf den vorherigen Stand angepasst: Abfahrt in Bern um xx:33 und Ankunft in Aarau um xx:11. Dadurch konnte der Anschluss an die S11 mit Abfahrt um xx:17 zuverlässig gewährleistet werden. Es ist nicht ersichtlich welche Alternativverbindung von Bern/Olten zu den Halteorten der S11 eingeführt wird, um den Wegfall dieser Verbindung zu kompensieren.		Der Anschluss zwischen dem IR16 und der S11 ist im Fahrplan weiterhin vorgesehen. Die Umsteigezeit beträgt 4 Minuten. Es zeigt sich jedoch, dass der Anschluss bei kleineren Verspätungen des IR16 teilweise verpasst wird. Kanton Aargau und SBB prüfen derzeit, mit welchen Massnahmen die Anschlussqualität wieder verbessert werden kann.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
122	Stadt Aarau	550	Bern - Zürich HB		SBB	Mit Blick auf die Ost-West-Verbindung verfügt Aarau weiterhin nur über eine einzige IC-Direktverbindung von/nach Zürich. Diese führt im Westen seit 2025 ausserdem nur noch bis Lausanne anstatt Genf. Aarau ist damit von der nationalen IC-Anbindung weitgehend abgehängt. Dies ist einer Kantonshauptstadt und bedeutenden regionalen Zentrum nicht angemessen. Die Stadt Aarau bittet den Kanton daher, sich weiterhin mit Nachdruck für eine IC-Zugverbindung Bern-Aarau-Zürich einzusetzen. Aus heutiger Sicht erachten wir es als wesentlich, dass die HVZ-IC Zürich-Bern künftig in Aarau halten.		Der Kanton Aargau unterstützt die Forderung nach einem Halt in Aarau des HVZ-IC Zürich–Bern und hat dies auch schon mehrfach beim Bund und bei der SBB gefordert. Derzeit ist die Umsetzung aufgrund der hohen Auslastung des Schienennetzes leider nicht möglich. In der Langfristplanung ist ein Halt des IC Zürich–Bern in Aarau vorgesehen. Der Kanton Aargau wird sich auch weiterhin für diesen Halt einsetzen.
123	Privatperson	650	Olten - Brugg - Baden - Zürich	Aarau	SBB	Aarau-Basel IR 37: Abfahrt xx:37 nicht xx:35 um Anschluss von WSB zu ermöglichen Basel-Aarau IR 37: Ankunft xx:20 nicht xx:21 um Anschluss an die WSB zu ermöglichen IR 37 Takt verdichten auf 30 Min IC3/ICE/TGV Basel SBB-Zürich-Chur: Halt in Aarau zumindest einmal pro Stunde Andere Kantone (z. B. BL) schaffen es auch dass die Internationalen Verbindungen in ihren Hauptorten halten (vgl. ICE in Liestal). ca. 1300 Studierende der Universität Basel stammen aus dem Kanton Aargau damit stellt der Kanton Aargau die drittgrösste Studierendengruppe der Universität dar. Es wäre wichtig für den Kanton Aargau sich attraktiver zu machen, sowohl beim ÖV als auch beim Strassenverkehr ziehen wir immer den kürzeren (3 Spur Ausbau A1, Stautunden etc). Es wäre toll würde sich der Kanton um die Einwohner kümmern und die Anliegen ernst nehmen. In den letzten Jahren wurden die Verbindungen in unserem Kanton nicht besser sondern im Gegenteil, verschiedenste Anschlüsse wurden ersatzlos gestrichen. ICE/TGV Halte in Aarau würden die Stadt auch für Touristen attraktiver machen und dem Kanton Geld einbringen.		Das Bahnnetz zwischen Aarau und Basel ist sehr dicht befahren. Eine Änderung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten des IR37 ist daher nicht möglich. Aus dem gleichen Grund ist auch ein Halt der IC3/ICE/TGV Basel–Zürich nicht möglich. Eine Verdichtung zum 30-Min.-Takt des IR 37 Aarau–Basel ist in der langfristigen Planung vorgesehen und wird vom Kanton Aargau angestrebt. Kurzfristig diese Verdichtung aufgrund der grossen Auslastung des Schienennetzes nicht möglich. Ein Umsetzungszeitpunkt ist noch nicht bekannt.
124	Privatperson	650	Olten - Brugg - Baden - Zürich	Aarau	SBB	1. Seit letztem Fahrplanwechsel sind die IR16 in Aarau in Gleis 2 und die S23 in Gleis 1, ideal wäre es dies wieder zu tauschen. Der IR 16 bietet tlw. kurze Anschlüsse an die Busse, welche von Gleis 1 sehr kurze Wege haben. Besonders in der HVZ würde dies nicht nur die Unterführung entlasten, sondern auch die Anschlüsse auch bei kleineren Verspätungen stabilisieren. Die S23 bietet Anschluss nach Lenzburg/Zürich auf den IR37 dieser Umstieg wäre dann wieder perrongleich. 2. Von Schönenwerd besteht mit dem Bus 3 ein ziemlich regelmässiger 15min Takt Richtung Olten bis auf den RE12 mit Abfahrt 14 nach. Besteht hier eventuell die Möglichkeit im Minutenbereich etwas anzupassen, um einen durchgehenden 15min Takt zu erreichen?		1. Der Fahrweg über Gleis 1 in Aarau ist etwas langsamer als derjenige über Gleis 2. Da der IR16 seit diesem Jahr ab Olten etwas später abfährt (xx:04 statt xx:02), muss er über Gleis 2 verkehren, damit der Fahrplan stabil eingehalten werden kann. Damit die S23 nicht auf den IR16 aufläuft, muss sie über Gleis 1 verkehren. Aus diesem Grund kann der perrongleiche Anschluss von der S23 an den IR37 derzeit leider nicht angeboten werden. 2. Die Linie 3 verkehrt im exakten 15-Min.-Takt und macht zudem noch Anschlüsse in Schönenwerd. Daher ist eine Anpassung der Ankunftszeit um xx:11 nicht möglich. Es besteht jedoch die Verbindungsmöglichkeit über den Bahnhof Schönenwerd mit Anschluss an die S26 in Schönenwerd. Die S26 erreicht Olten 2 Minuten vor dem RE12. Für die meisten Haltestellen der Linie ist die Verbindung über Schönenwerd kürzer oder nur wenig länger als diejenige über Aarau.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
125	Privatperson	651	Olten - Lenzburg - Zürich	Lenzburg	SBB	Sehr geehrte Damen und Herren Hiermit nehme ich Stellung zum aktuellen Fahrplanentwurf und beantrage eine minimale, aber für Pendlerinnen und Pendler kritische Anpassung der Abfahrtszeiten. Die Züge um 07:31 Uhr und 08:02 Uhr (sowie die jeweiligen stündlichen Verbindungen auf dieser Linie IR37 bzw RE37 Lenzburg-Zürich HB) müssen zwingend 1 Minute früher abfahren.Diese Anpassung ist aus folgenden Gründen dringend notwendig: Sicherung der Anschlüsse in Zürich HB (S8 und S14): Die aktuellen Planungen sehen in Zürich HB ein extrem enges Zeitfenster für das Umsteigen auf die S8 und S14 vor. Ein Umstieg in 3 Minuten ist an einem Grossbahnhof wie dem Hauptbahnhof Zürich bereits eine erhebliche organisatorische und physische Herausforderung. Schrumpft diese Spanne durch minimale Verzögerungen auf 2 Minuten, wird das Erreichen der Anschlusszüge für Pendler faktisch unmöglich. (Und ich beobachte jeweils täglich mehrere Pendler ab Lenzburg , welche auch durch den HB eilen um den Anschluss zu erwischen. Dies gelingt in etwa 90% der Fälle). Massive Verlängerung der Reisezeit: Verpassen Fahrgäste die S8 oder S14 aufgrund des zu knappen Umstiegs, verlängert sich der tägliche Arbeitsweg um jeweils 20 Minuten. Dies mindert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs auf dieser Strecke massiv und führt zu unzumutbaren Wartezeiten im Berufsverkehr. Kein Nachteil für den Bahnhof Lenzburg: Die aktuelle Wartezeit von 2 Minuten in Lenzburg wird für den reinen Ein- und Ausstieg der Pendlerströme nicht in vollem Umfang benötigt. Eine Reduktion der dortigen Standzeit um eine Minute beeinträchtigt den Betriebsablauf vor Ort nicht, sichert aber den Anschluss hunderter Fahrgäste am Zielort. Mit dieser minimalen Verschiebung um eine Minute im Minutenbereich erzielen Sie eine maximale Wirkung für die täglichen Pendlerinnen und Pendler und sichern die Anschlüsse an zwei der wichtigsten S-Bahn-Linien des Knotens Zürich.Ich danke Ihnen für die Prüfung und Berücksichtigung dieses Antrags im finalen Fahrplan.		Eine frühere Abfahrt des IR37 und des RE37 ab Lenzburg ist nicht möglich. Grund dafür ist die hohe Auslastung des Schienennetzes auf dieser Strecke. Der beschriebene Umstieg vom IR/RE37 auf die S8 in Zürich ist mit drei Minuten bereits heute sehr knapp und im Fahrplan eigentlich nicht vorgesehen. Am Morgen gibt es ab Lenzburg um 06:49 und um 07:19 zwei Zusatzzüge, die eine gute Umsteigeverbindung an die S19 in Fahrtrichtung Wallisellen ermöglichen. Diese Verbindung ist nur 7 Minuten langsamer als die beschriebene Umsteigeverbindung vom IR/RE37 an die S8.
126	Privatperson	651	Olten - Lenzburg - Zürich	Aarau	SBB	Wann kommt der 15-Min.-Takt Aarau - Zürich und zurück?		Der 15-Min.-Takt Aarau–Zürich ist aufgrund der hohen Auslastung des Bahnnetzes auf dieser Strecke derzeit nicht möglich. Er ist in der Langfristplanung der Bahn jedoch vorgesehen und wird vom Kanton Aargau gefordert. Ein genauer Einführungszeitpunkt ist derzeit nicht bekannt. Die Einführung dürfte nicht vor 2035 möglich sein.
127	Privatperson	651	Olten - Lenzburg - Zürich	Aarau	SBB	Halt des IR55 in beiden Richtungen auch in Aarau. Das würde Reisen von Aarau an den Jurasüdfuss und vor allem nach Oensingen und Grenchen Süd massiv beschleunigen.		Die hohe Auslastung des Bahnnetzes verunmöglicht derzeit einen Halt des IR55 in Aarau.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
128	aarau regio	651	Olten - Lenzburg - Zürich		SBB	Die umsteigefreie Schnellverbindung zum Flughafen Zürich ist ebenfalls ein entscheidender und bedeutender Standortfaktor für die Region Aarau. Die Erreichbarkeit insgesamt sowie die Erreichbarkeit ab den Landesflughäfen sind wichtige Wettbewerbsindikatoren. Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht von aarau regio nicht nur eine zusätzliche Frühverbindung oder eine zeitliche Vorverschiebung der ersten direkten Verbindung an den Flughafen Zürich zu prüfen. Ebenso wichtig ist eine generelle Verbesserung der direkten Flughafenverbindung durch zusätzliche Fernverkehrshalte in Aarau. aarau regio bittet den Kanton deshalb, diese Anliegen bei den weiteren Fahrplan- und Angebotsplanungen mit Nachdruck einzubringen.		Der Kanton Aargau setzt sich für eine gute Anbindung von Aarau an den Fernverkehr im generellen und dabei auch an den Flughafen im Speziellen ein. Die hohe Auslastung des Schienennetzes im Mittelland verunmöglicht kurzfristig einen dichteren Takt der Direktzüge zwischen Aarau und dem Flughafen Zürich. In der Langfristplanung setzt sich der Kanton Aargau für eine bessere Anbindung von Aarau an den Flughafen ein.
129	aarau regio	651	Olten - Lenzburg - Zürich		SBB	Anschlüsse / Umsteigebeziehungen: Der Regionalverkehr ist für aarau regio von besonderer Bedeutung. Seine Qualität ist massgeblich von der Anbindung an den Fernverkehr abhängig, wo noch deutliches Verbesserungspotenzial vorhanden ist. aarau regio hat in diesem Zusammenhang bereits im Rahmen des Fahrplanentwurfs 2026 darauf hingewiesen, dass die veränderten Ankunftszeiten des IR16 von Bern in Olten und Aarau verschiedene Anschlussverbindungen an den Regionalverkehr erschweren oder gefährden. Diese Befürchtung hat sich teilweise bestätigt. Dies zeigt sich insbesondere beim Anschluss in Aarau an die S11 Richtung Lenzburg-Zürich, der in der Praxis häufig nicht mehr zuverlässig erreicht wird. Da die entsprechenden Fahrplanlagen im Fahrplanentwurf 2027 unverändert beibehalten werden, bittet aarau regio den Kanton, mittelfristig auf eine Verbesserung der betroffenen Anschlusssituationen hinzuwirken.		Der Anschluss zwischen dem IR16 und der S11 ist im Fahrplan weiterhin vorgesehen. Die Umsteigezeit beträgt 4 Minuten. Es zeigt sich jedoch, dass der Anschluss bei kleineren Verspätungen des IR16 teilweise verpasst wird. Kanton Aargau und SBB prüfen derzeit, mit welchen Massnahmen die Anschlussqualität wieder verbessert werden kann.
130	Privatperson	651	Olten - Lenzburg - Zürich	Lenzburg	SBB	Die S26 ist Montag bis Freitag Abfahrt Lenzburg um 07:00 und 08:00 extrem voll. In Aarau und Schönenwerd steigen erneut sehr viele Personen zu. Ist es möglich am Morgen die S26 mit vierteiligen Doppelstockzügen oder die S26 am Morgen in Dreifachtraktion fahren zu lassen? Dies macht es zukünftig möglich dass wieder (fast) alle Fahrgäste einen Sitzplatz finden.		Grundsätzlich sind in der Hauptverkehrszeit Stehplätze auf kurzen Strecken von 15 bis 20 Minuten vertretbar. Dreifachtraktionen sind auf der S26 derzeit nicht möglich, da nicht alle Bahnhöfe der S26 über ausreichend lange Perrons verfügen. Doppelstockzüge sind kurzfristig nicht verfügbar. Die SBB und der Kanton Aargau prüfen jedoch, ob in den nächsten Jahren Züge mit einer höheren Kapazität eingesetzt werden können, sei es durch Perronverlängerungen zur Ermöglichung von Dreifachtraktionen oder durch den Einsatz von Doppelstockzügen.
131	Einwohnerge- meinde Dulliken	651	Olten - Lenzburg - Zürich	Dulliken	SBB	Eine interessante Zugsverbindung besteht mit dem RE 6 nach Arth-Goldau (an Samstagen, Sonn- und allgemeinen Feiertagen): 3 Zugläufe Olten – Arth-Goldau (Dulliken ab 06:41 / 07:41 / 08:41). Zurück leider nur bis Aarau (Arth-Goldau ab 17:23 / 18:23 / 19:23). Da die Regioexpress 6-Züge nach Arth-Goldau für Dulliken/Däniken/Schönenwerd eine sehr attraktive Erschliessung mit Fernverkehr bedeuten, möchten wir den Kanton Aargau als Besteller dieser Züge ersuchen, dieses Angebot weiter auszubauen, sowohl an Wochenenden und wenn möglich auch unter der Woche."		Aufgrund der guten Nachfrage ist der Kanton Aargau interessiert an einem weiteren Ausbau des Angebots des RE6. Das beschränkte öV-Budget des Kantons Aargau lässt die Einführung eines zusätzlichen Zugpaars per Dezember 2026 jedoch nicht zu. Ein zusätzliches Zugpaar am Wochenende wird in den kommenden Jahren erneut geprüft. Der umfassende Umbau des Bahnhofs Lenzburg, der voraussichtlich noch bis ins Jahr 2033 andauert, verunmöglicht an Werktagen das Führen von zusätzlichen Zügen. Nach Abschluss der Baustelle kann die Ausweitung des Angebots des RE6 auf die Werktage geprüft werden.
132	Privatperson	651	Olten - Lenzburg - Zürich	Aarau	SBB	Der "neue" IC 1303 (Zürich ab 7.38 - Domodossola, samstags) ist ein sehr tolles Angebot. Leider ab Lenzburg nicht mehr bis Thun. Mit zusätzlichen Halten in Aarau und Olten könnte das Potential dieses (gut benützten) Zuges noch besser erschlossen werden.		Der Zug verkehrt auch weiterhin unverändert über Thun. Die Direktverbindung Lenzburg–Thun bleibt somit weiterhin gewährleistet. Die Halte in Aarau und Olten sind im aktuellen Fahrplangefüge leider nicht möglich. Der Kanton Aargau setzt sich bei der SBB weiterhin für die Ermöglichung der Halte Aarau und Olten ein.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
133	Stadt Aarau	651	Olten - Lenzburg - Zürich		SBB	Anschlüsse / Umsteigebeziehungen: Der Regionalverkehr ist für die Stadt Aarau von besonderer Bedeutung. Seine Qualität ist massgeblich von der Anbindung an den Fernverkehr abhängig, wo noch deutliches Verbesserungspotenzial vorhanden ist. Die Stadt Aarau hat in diesem Zusammenhang bereits im Rahmen des Fahrplanentwurfs 2026 darauf hingewiesen, dass die veränderten Ankunftszeiten des IR16 von Bern in Olten und Aarau verschiedene Anschlussverbindungen an den Regionalverkehr erschweren oder gefährden. Diese Befürchtung hat sich teilweise bestätigt. Dies zeigt sich insbesondere beim Anschluss in Aarau an die S11 Richtung Lenzburg-Zürich, der in der Praxis häufig nicht mehr zuverlässig erreicht wird. Da die entsprechenden Fahrplanlagen im Fahrplanentwurf 2027 unverändert beibehalten werden, bittet die Stadt Aarau den Kanton, mittelfristig auf eine Verbesserung der betroffenen Anschlusssituationen hinzuwirken.		Der Anschluss zwischen dem IR16 und der S11 ist im Fahrplan weiterhin vorgesehen. Die Umsteigezeit beträgt 4 Minuten. Es zeigt sich jedoch, dass der Anschluss bei kleineren Verspätungen des IR16 teilweise verpasst wird. Kanton Aargau und SBB prüfen derzeit, mit welchen Massnahmen die Anschlussqualität wieder verbessert werden kann.
134	Einwohnerge- meinde Schönenwerd , Ausschuss Agglomeratio- nspolitik	653	Aarau - Lenzburg/Othmar- singen - Wohlen - Rotkreuz	Aarau	SBB	Mit dem RE 6 nach Arth-Goldau besteht an Samstagen, Sonn- und allgemeinen Feiertagen eine attraktive Erschliessung. Wir ersuchen den Kanton Aargau als Besteller dieser Züge, dieses Angebot weiter auszubauen, sowohl an Wochenenden und wenn möglich auch unter der Woche. Gleichzeitig wäre es aus Sicht Schönenwerd vorteilhaft, wenn auch die Rückreise bis nach Olten führen würde.		Aufgrund der guten Nachfrage ist der Kanton Aargau interessiert an einem weiteren Ausbau des Angebots des RE6. Das beschränkte öV-Budget des Kantons Aargau lässt die Einführung eines zusätzlichen Zugpaars per Dezember 2026 jedoch nicht zu. Ein zusätzliches Zugpaar am Wochenende wird in den kommenden Jahren erneut geprüft. Der umfassende Umbau des Bahnhofs Lenzburg, der voraussichtlich noch bis ins Jahr 2033 andauert, verunmöglicht an Werktagen das Führen von zusätzlichen Zügen. Nach Abschluss der Baustelle kann die Ausweitung des Angebots des RE6 auf die Werktage geprüft werden.
135	Gemeinde Däniken	653	Aarau - Lenzburg/Othmar- singen - Wohlen - Rotkreuz	Aarau	SBB	Da die Regioexpress 6-Züge nach Arth-Goldau für Däniken eine sehr attraktive Erschliessung mit Fernverkehr bedeuten, möchten wir den Kanton Aargau als Besteller dieser Züge ersuchen, dieses Angebot weiter auszubauen, sowohl an Wochenenden und wenn möglich auch unter der Woche.		Aufgrund der guten Nachfrage ist der Kanton Aargau interessiert an einem weiteren Ausbau des Angebots des RE6. Das beschränkte öV-Budget des Kantons Aargau lässt die Einführung eines zusätzlichen Zugpaars per Dezember 2026 jedoch nicht zu. Ein zusätzliches Zugpaar am Wochenende wird in den kommenden Jahren erneut geprüft. Der umfassende Umbau des Bahnhofs Lenzburg, der voraussichtlich noch bis ins Jahr 2033 andauert, verunmöglicht an Werktagen das Führen von zusätzlichen Zügen. Nach Abschluss der Baustelle kann die Ausweitung des Angebots des RE6 auf die Werktage geprüft werden.
136	Gemeinde Wohlen AG	653	Aarau - Lenzburg/Othmar- singen - Wohlen - Rotkreuz	Wohlen AG	SBB	Die Gemeinde Wohlen bittet den Kanton Aargau, den beliebten Regio Express 6 um ein weiteres Zugpaar auszubauen, mit Abfahrt in Wohlen um 10:08 und in Arth-Goldau um 16:23. Der RE6 stellt eine bedeutende Aufwertung für unseren ÖV-Knoten dar und zieht viele Passagiere an."		Aufgrund der guten Nachfrage ist der Kanton Aargau interessiert an einem weiteren Ausbau des Angebots des RE6. Das beschränkte öV-Budget des Kantons Aargau lässt die Einführung eines zusätzlichen Zugpaars per Dezember 2026 jedoch nicht zu. Ein zusätzliches Zugpaar am Wochenende wird in den kommenden Jahren erneut geprüft.
137	Privatperson	653	Aarau - Lenzburg/Othmar- singen - Wohlen - Rotkreuz	Sins	SBB	Der Regioexpress 6, welcher jeweils am Samstag und Sonntag zwischen Olten und Arth-Goldau verkehrt, sollte auch in Sins halten. So kann der Freizeitverkehr in die Berge über Zug weiter entlastet werden. Denn der RE6 hat für das Oberfreiamt keinen Anschluss auf die reguläre S26, sodass auch am Wochenende über Zug ausgewichen wird.		Aufgrund der Anschlüsse an den anderen Stationen besteht derzeit nicht ausreichend Fahrzeit für den Halt Sins.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
138	Privatperson	653	Aarau - Lenzburg/Othmarsingen - Wohlen - Rotkreuz		SBB	Besteht eine Möglichkeit die S26 bis nach Arth-Goldau zu verlängern. Dies hätte den Vorteil, dass Reisende aus dem Aargau (z.B. Aarau, Lenzburg, Wohlen etc.) nicht über Zürich, Zug, Olten oder Luzern fahren müssen um die Anschlusszüge ins Tessin zu erreichen.		Eine verlängerte S26 würde in Arth-Goldau alle wichtigen Anschlüsse an die Fernverkehrszüge verpassen. Der geringe Mehrnutzen lässt daher die Mehrkosten einer Verlängerung nicht rechtfertigen.
139	Gemeinde Arth	653	Aarau - Lenzburg/Othmarsingen - Wohlen - Rotkreuz	Rotkreuz	SBB	Die Gemeinde Art stellt den Antrag, dass das Angebot des RegioExpress 6 von Aarau nach Arth-Goldau und zurück weiter ausgebaut werden soll. Dies kann ein Ausbau am Wochenende oder gerne auch unter der Woche sein. Die Züge kommen mit hoher Frequenz in Goldau an und tragen entscheidend zur Stärkung unseres Knotens bei.		Aufgrund der guten Nachfrage ist der Kanton Aargau interessiert an einem weiteren Ausbau des Angebots des RE6. Das beschränkte öV-Budget des Kantons Aargau lässt die Einführung eines zusätzlichen Zugpaars per Dezember 2026 jedoch nicht zu. Ein zusätzliches Zugpaar am Wochenende wird in den kommenden Jahren erneut geprüft. Der umfassende Umbau des Bahnhofs Lenzburg, der voraussichtlich noch bis ins Jahr 2033 andauert, verunmöglicht an Werktagen das Führen von zusätzlichen Zügen. Nach Abschluss der Baustelle kann die Ausweitung des Angebots des RE6 auf die Werktage geprüft werden.
140	Privatperson	653	Aarau - Lenzburg/Othmarsingen - Wohlen - Rotkreuz	Aarau	SBB	Wir Pensionierten schätzen die Existenz des Regional-Express 6 ausserordentlich, da wir für Fahrten in die Zentralschweiz und ins Tessin nicht über Zürich fahren müssen. Ich bitte Sie deshalb um weitere Verbindungen des Regional-Express 6, z.B. später als 8.50 ab Aarau und früher als 17.23 ab Arth-Goldau oder im speziellen von Montag bis Freitag.		Aufgrund der guten Nachfrage ist der Kanton Aargau interessiert an einem weiteren Ausbau des Angebots des RE6. Das beschränkte öV-Budget des Kantons Aargau lässt die Einführung eines zusätzlichen Zugpaars per Dezember 2026 jedoch nicht zu. Ein zusätzliches Zugpaar am Wochenende wird in den kommenden Jahren erneut geprüft. Der umfassende Umbau des Bahnhofs Lenzburg, der voraussichtlich noch bis ins Jahr 2033 andauert, verunmöglicht an Werktagen das Führen von zusätzlichen Zügen. Nach Abschluss der Baustelle kann die Ausweitung des Angebots des RE6 auf die Werktage geprüft werden.
141	aarau regio	653	Aarau - Lenzburg/Othmarsingen - Wohlen - Rotkreuz		SBB	Fern- und Freizeitverkehr RE6: Wie bereits in der Stellungnahme zum Fahrplanentwurf 2026 regt aarau regio an, den Ausbau des Angebotes des RE6 Aarau – Arth-Goldau auch auf die Wochentage Montag bis Freitag zu prüfen. Aus Sicht von aarau regio soll ein Zugpaar von Mo-Fr (Aarau ab 7:50 oder 8:50 und Arth-Goldau ab 17:23 oder 18:23) eingeführt werden. Dies vor dem Hintergrund, dass sich der RE6 in seinen ersten Betriebsjahren vor allem am Morgen grosser Beliebtheit erfreut und gute Frequenzen erreicht. Ein weiterer Ausbau des RE6 auf weitere Tageszeiten würde ebenfalls sehr begrüsst und ist für spätere Fahrplanwechsel vorzusehen.		Der umfassende Umbau des Bahnhofs Lenzburg, der voraussichtlich noch bis ins Jahr 2033 andauert, verunmöglicht an Werktagen das Führen von zusätzlichen Zügen. Nach Abschluss der Baustelle kann die Ausweitung des Angebots des RE6 auf die Werktage geprüft werden.
142	Gemeinderat Muri	653	Aarau - Lenzburg/Othmarsingen - Wohlen - Rotkreuz	Muri AG	SBB	"Die Gemeinde Muri beantragt eine Erweiterung der Erschliessung durch den Regioexpress 6 von Aarau nach Arth-Goldau. Da am späteren Morgen immer mehr Leute einsteigen, soll auch um 10:15 noch ein Zug Richtung Arth-Goldau in Muri abfahren und 16:23 ab Arth-Goldau zurückfahren. Der RE6 wird in der Region sehr geschätzt und rege genutzt."		Aufgrund der guten Nachfrage ist der Kanton Aargau interessiert an einem weiteren Ausbau des Angebots des RE6. Das beschränkte öV-Budget des Kantons Aargau lässt die Einführung eines zusätzlichen Zugpaars per Dezember 2026 jedoch nicht zu. Ein zusätzliches Zugpaar am Wochenende wird in den kommenden Jahren erneut geprüft. Der umfassende Umbau des Bahnhofs Lenzburg, der voraussichtlich noch bis ins Jahr 2033 andauert, verunmöglicht an Werktagen das Führen von zusätzlichen Zügen. Nach Abschluss der Baustelle kann die Ausweitung des Angebots des RE6 auf die Werktage geprüft werden.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
143	Privatperson	653	Aarau - Lenzburg/Othmarsingen - Wohlen - Rotkreuz	Aarau	SBB	Seit Dezember 2025 hält die S23 in Fahrtrichtung Baden in Aarau auf Gleis 1 statt wie während vieler Jahre auf Gleis 2. Der bisherige Halt auf Gleis 2 ermöglichte einen direkten und einfachen Umstieg auf den IR37 nach Zürich HB. Seit dem Wechsel auf Gleis 1 muss dafür die Unterführung benutzt werden. Als blinder Reisender mit Blindenhund ist dies insbesondere bei Verspätungen problematisch, da der Umstieg deutlich mehr Zeit benötigt und dadurch sehr stressig werden kann. Ich nutze diese Verbindung regelmässig und möchte daher anfragen, ob eine Rückkehr zum bisherigen Halt auf Gleis 2 möglich wäre oder ob die aktuelle Gleisbelegung überprüft werden könnte.		Der Fahrweg über Gleis 1 in Aarau ist etwas langsamer als derjenige über Gleis 2. Da der IR16 seit diesem Jahr ab Olten etwas später abfährt (xx:04 statt xx:02), muss er über Gleis 2 verkehren, damit der Fahrplan stabil eingehalten werden kann. Damit die S23 nicht auf den IR16 aufläuft, muss sie über Gleis 1 verkehren. Aus diesem Grund kann der perrongleiche Anschluss von der S23 an den IR37 derzeit leider nicht angeboten werden.
144	Privatperson	653	Aarau - Lenzburg/Othmarsingen - Wohlen - Rotkreuz	Sins	SBB	Es wäre für Sins und die Region extrem wertvoll, wenn der RE6 jeweils in Sins halten könnte.		Aufgrund der Anschlüsse an den anderen Stationen besteht derzeit nicht ausreichend Fahrzeit für den Halt Sins.
145	Privatperson	653	Aarau - Lenzburg/Othmarsingen - Wohlen - Rotkreuz	Lenzburg	SBB	Ich hätte eine generelle Rückmeldung zur Linie S26 mit zwei Vorschlägen: a) Es wäre sinnvoll, in Lenzburg eine Durchbindung S28-S26 zu schaffen (teilweise wird dies derzeit am Sonntagmorgen bereits gemacht). So hat man eine Direktverbindung von Suhr in Richtung Rotkreuz. Der total überfüllte Bahnhof Lenzburg wird während der Hauptverkehrszeit entlastet, da weniger Menschen umsteigen müssen. Die S26-Züge, die planmässig in Lenzburg enden, könnten durchgebunden werden bis Suhr - Zofingen. b) Warum die S26 nicht verlängern über Rotkreuz hinaus bis Arth-Goldau mit Halt in Immensee? Dann könnte auch der jetzige Bus, der parallel zum Zug über die Autobahn fährt, entfallen. Ich wäre dankbar für eine Rückmeldung - falls ich meinen Vorschlag an anderer Stelle einbringen sollte, bitte ich ebenfalls um eine Info. Herzlichen Dank!		a) Während des Umbaus des Bahnhofs Lenzburg, ab 2028, wird die S26 halbstündlich bis Olten und stündlich bis Langenthal verlängert (anstelle der S23). Daher ist eine Durchbindung mit der S28 nicht möglich. Zudem lässt die derzeitige Gleisbelegung am Bahnhof Lenzburg eine Durchbindung mit der S28 nicht zu. b) Eine verlängerte S26 würde in Arth-Goldau alle wichtigen Anschlüsse an die Fernverkehrszüge verpassen. Der geringe Mehrnutzen lässt daher die Mehrkosten einer Verlängerung nicht rechtfertigen.
146	Privatperson	653	Aarau - Lenzburg/Othmarsingen - Wohlen - Rotkreuz	Rotkreuz	SBB	Prüfen einer Verlängerung der S42 als (beschleunigte) S-Bahn/RE von/nach Rotkreuz - Arth-Goldau. Dies anstelle der Leerfahrten der Kompositionen von Arth-Goldau aus, um attraktive Verbindungen zwischen den Knoten Arth-Goldau, Rotkreuz und dem Freiamt.		Der öV soll ein langfristig robustes Angebot darstellen. Es soll vermieden werden, dass bei Änderungen des Abstellkonzepts oder bei Rollmaterialrochaden Verbindungen wieder gestrichen werden müssen. Daher wird auf die Öffnung von Leermaterialzügen verzichtet.
147	Kommission Öffentlicher Verkehr der Freiamter Regionalplanungsverbände	653	Aarau - Lenzburg/Othmarsingen - Wohlen - Rotkreuz	Benzenschwil, Mülau	SBB	Halt aller S26 in Benzenschwil und Mülau. Die Kommission Öffentlicher Verkehr der Freiamter Regionalplanungsverbände ersucht den Kanton Aargau, beide S26 baldmöglichst immer in Benzenschwil und Mülau anhalten zu lassen. Dies wird von den betreffenden Gemeinden gewünscht und würde einen starken Anreiz darstellen, an diesen zwei Orten vermehrt den ÖV zu benutzen.		Damit die S26 die Anschlüsse in Lenzburg und Rotkreuz anbieten kann, kann sie nicht alle Unterwegshalte bedienen. In der Hauptverkehrszeit sind die halbstündlichen Halte in Benzenschwil und Mülau nur dank der Durchfahrt in Hendschiken möglich. Dies wiederum ist nur möglich, da Hendschiken in der Hauptverkehrszeit von den Zusatzzügen der S26 bedient wird. Der Zusatznutzen einer ganztags halbstündlichen Bedienung von Benzenschwil und Mülau kann die hohen Kosten dieses Konzepts mit Zusatzzügen der S26 zwischen Lenzburg und Muri nicht rechtfertigen. In der Langfristplanung der Bahn setzt sich der Kanton Aargau für eine halbstündliche Bedienung aller Halte im Freiamt ein.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
148	Kommission Öffentlicher Verkehr der Freiamter Regionalplanungsverbände	653	Aarau - Lenzburg/Othmarsingen - Wohlen - Rotkreuz		SBB	Einführung des 4. RE6. Die Kommission Öffentlicher Verkehr der Freiamter Regionalplanungsverbände stellt dem Kanton Aargau das Begehren für die Bestellung eines zusätzlichen Zugspaares des RE6 mit Abfahrt in Aarau um 9:50 und in Arth-Goldau um 16:23. Gemäss der Aargauer Zeitung kommt der RE6 auf einen ähnlichen Kostendeckungsgrad wie die S26, was uns motiviert, dieses Angebot im Rahmen des aktuell Möglichen sanft erweitern zu können. Die Chancen stehen gut, dass dieses neue Zugpaar den besten Kostendeckungsgrad aller RE6 aufweisen wird, da die beobachtbaren Passagierzahlen am Morgen gegen den Mittag hin und vom Abend zum Nachmittag hin zunehmen.		Aufgrund der guten Nachfrage ist der Kanton Aargau interessiert an einem weiteren Ausbau des Angebots des RE6. Aufgrund des beschränkten öV-Budgets des Kantons Aargau ist ein Ausbau für den Fahrplan 2027 nicht möglich. Ein zusätzliches Zugpaar am Wochenende wird in den kommenden Jahren erneut geprüft. Der umfassende Umbau des Bahnhofs Lenzburg, der voraussichtlich noch bis ins Jahr 2033 andauert, verunmöglicht an Werktagen das Führen von zusätzlichen Zügen. Nach Abschluss der Baustelle kann die Ausweitung des Angebots des RE6 auf die Werktage geprüft werden.
149	Kommission Öffentlicher Verkehr der Freiamter Regionalplanungsverbände	653	Aarau - Lenzburg/Othmarsingen - Wohlen - Rotkreuz		SBB	Früherlegung der RE6-Abendzüge. Gemäss Passagieraussagen benützen potentielle Reisende der Abend-RE6 diese Züge nicht, da sie in Wohlen, Lenzburg und Aarau keine Anschlüsse herstellen. Dies spiegelt sich in den deutlich unterschiedlichen Frequenzen am Morgen und am Abend nieder. Die Kommission Öffentlicher Verkehr der Freiamter Regionalplanungsverbände ersucht deshalb erneut um Früherlegung der Abendzüge wie folgt: Goldau ab XX:17, Rotkreuz an/ab: XX:31/32, Muri an/ab: XX:43/43, Wohlen ab/ab: XX:50/53, Lenzburg an/ab XX:01/02 (via Gleis 3 oder 4), Aarau an: XX:09. Die heutigen Trassenkonflikte in Immensee und vor Rapperswil würden vermutlich hinfällig. Der Trassenkonflikt bei Rotkreuz mit dem IR26/IC21 (welcher von der SBB bisher als Verhinderungsgrund angegeben wurde) sollte sich gemäss Beobachtungen unserer Kommissionsmitglieder lösen lassen: Es wird in den vergangenen Monaten wiederholt beobachtet, dass die SBB zwischen Immensee und Rotkreuz bereits heute Spurabtausche des RE6 und des IR26/IC21 auf die rechte Fahrspur vornehmen. Dies scheint problemlos zu funktionieren und müsste für die obige Fahrlage nur zwischen Meierskappel und Rotkreuz vorgenommen werden.		Die ungünstige Fahrlage des RE6 in Fahrtrichtung Nord ist bekannt. Die SBB und der Kanton Aargau prüfen derzeit eine alternative Fahrlage des RE6, damit die Anschlüsse in Lenzburg und Aarau verbessert werden können. Bei einem positiven Prüfergebnis wäre eine Umsetzung frühestens ab 2028 denkbar.
150	Gemeinde Risch	653	Aarau - Lenzburg/Othmarsingen - Wohlen - Rotkreuz	Rotkreuz	SBB	Die Gemeinde Risch-Rotkreuz beantragt hiermit einen weiteren Ausbau des Regio-Express 6 von Aarau nach Arth-Goldau. Die RE6-Züge erreichen in Rotkreuz gute Zustieg Zahlen und ermöglichen uns die Direktfahrt ohne den Umweg über Zug. Wir ersuchen Sie deshalb, weitere Züge an Samstagen und Sonntagen, aber auch von Montag bis Freitag vorzusehen		Aufgrund der guten Nachfrage ist der Kanton Aargau interessiert an einem weiteren Ausbau des Angebots des RE6. Das beschränkte öV-Budget des Kantons Aargau lässt die Einführung eines zusätzlichen Zugspaares per Dezember 2026 jedoch nicht zu. Ein zusätzliches Zugpaar am Wochenende wird in den kommenden Jahren erneut geprüft. Der umfassende Umbau des Bahnhofs Lenzburg, der voraussichtlich noch bis ins Jahr 2033 andauert, verunmöglicht an Werktagen das Führen von zusätzlichen Zügen. Nach Abschluss der Baustelle kann die Ausweitung des Angebots des RE6 auf die Werktage geprüft werden.
151	Privatperson	653	Aarau - Lenzburg/Othmarsingen - Wohlen - Rotkreuz	Lenzburg	SBB	Zug 8619 Lenzburg-Rotkreuz fährt nach wie vor nur Mo-Fr. Unglaublich, dass an einem Samstagmorgen die erste Verbindung erst um 6:01 sein soll. Der 5:34 Zug ab Lenzburg ist sogar derjenige, der stündlich in Rotkreuz Anschluss an den IR 75 nach Luzern machen würde. Dass am Sonntag die Verbindung allenfalls mangels Nachfrage nicht angeboten wird, nimmt man in Kauf. Aber an einem Samstag? Der ganze Ausflugsverkehr nach Luzern hat somit ab Lenzburg erst ab 6:34 die erste gescheite Verbindung (fast schon Verhältnisse wie in Frankreich).		Die Nachfrage auf den bestehenden Frühzügen am Wochenende ist derzeit zu tief um zusätzliche Frühzüge zu rechtfertigen. Bei einer künftigen Zunahme der Nachfrage und unter Vorbehalt des kantonalen öV-Budgets, können zu einem späteren Zeitpunkt zusätzliche Frühzüge nach Rotkreuz am Wochenende geprüft werden.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
152	Privatperson	653	Aarau - Lenzburg/Othmarsingen - Wohlen - Rotkreuz	Wohlen AG	SBB	Ich ersuche Sie, in Wohlen zusätzliche Regio Express 6 Züge halten zu lassen, evtl. auch während der Woche. Ein Angebot z.B. um 10.08 ab Wohlen wäre vorteilhaft. Als "Freizeitpendler" zwischen Wohlen und dem Tessin schätze ich diese Verbindungen sehr.		Aufgrund der guten Nachfrage ist der Kanton Aargau interessiert an einem weiteren Ausbau des Angebots des RE6. Das beschränkte öV-Budget des Kantons Aargau lässt die Einführung eines zusätzlichen Zugpaars per Dezember 2026 jedoch nicht zu. Ein zusätzliches Zugpaar am Wochenende wird in den kommenden Jahren erneut geprüft. Der umfassende Umbau des Bahnhofs Lenzburg, der voraussichtlich noch bis ins Jahr 2033 andauert, verunmöglicht an Werktagen das Führen von zusätzlichen Zügen. Nach Abschluss der Baustelle kann die Ausweitung des Angebots des RE6 auf die Werktage geprüft werden.
153	Privatperson	653	Aarau - Lenzburg/Othmarsingen - Wohlen - Rotkreuz	Rapperswil	SBB	Wieso wird der Halt der S26 in Rapperswil immer noch nicht in den Fahrplan aufgenommen? - der fehlende Halbstundentakt nach & von Zürich ist nicht wirklich eine Errungenschaft!		Das Anliegen der Gemeinde Rapperswil ist nachvollziehbar. Allerdings haben im Bahnhof Rapperswil nur zwei von vier Gleisen eine Perronkante. Da die Gleise nach Lenzburg über keine Perrons verfügen, müssen haltende Züge jeweils das Gleis wechseln, was sich negativ auf die Streckenkapazität auswirkt. Aufgrund der hohen Auslastung der Bahnstrecke Aarau–Lenzburg–Heitersberg sind zusätzliche Halte in Rapperswil derzeit nicht möglich. Der Kanton Aargau setzt sich in der langfristigen Bahnplanung dafür ein, dass in ein Halbstundentakt Rapperswil–Lenzburg künftig ermöglicht wird.
154	Stadt Aarau	653	Aarau - Lenzburg/Othmarsingen - Wohlen - Rotkreuz		SBB	Fern- und Freizeitverkehr RE6: Wie bereits in der Stellungnahme zum Fahrplanentwurf 2026 regt die Stadt Aarau an, den Ausbau des Angebotes des RE6 Aarau - Arth-Goldau auch auf die Wochentage Montag bis Freitag zu prüfen. Aus Sicht von der Stadt Aarau soll ein Zugpaar von Mo-Fr (Aarau ab 7:50 oder 8:50 und Arth-Goldau ab 17:23 oder 18:23) eingeführt werden. Dies vor dem Hintergrund, dass sich der RE6 in seinen ersten Betriebsjahren vor allem am Morgen grosser Beliebtheit erfreut und gute Frequenzen erreicht. Ein weiterer Ausbau des RE6 auf weitere Tageszeiten würde ebenfalls sehr begrüsst und ist für spätere Fahrplanwechsel vorzusehen.		Der umfassende Umbau des Bahnhofs Lenzburg, der voraussichtlich noch bis ins Jahr 2033 andauert, verunmöglicht an Werktagen das Führen von zusätzlichen Zügen. Nach Abschluss der Baustelle kann die Ausweitung des Angebots des RE6 auf die Werktage geprüft werden.
155	Privatperson	700	Basel SBB - Frick - Brugg AG Brugg AG - Zürich HB		SBB	Zugverbindungen wieder so herstellen, wie es vor dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 war. z.B. bisher Basel ab 18:36, Brugg an 19:18 / Brugg ab 19:22, Turgi an 19:26 / Turgi ab 19:29 in Richtung Koblenz-Bad Zurzach Ebenso in der Gegenrichtung. Seit dem jedes grössere Dorf (Möhlin, Stein-Säckingen) einen Schnellzughalt haben darf und man sich fragen muss, ob der Begriff Schnellzug noch angebracht ist, kommt der Zug logischerweise später in Brugg an. Der Zug nach Turgi-Baden fährt dafür nun vorher ab, sodass es überhaupt keinen Anschluss mehr gibt. Für regionale Bedürfnisse sollten nicht interregionale Verbindungen und Anschlüsse geopfert werden. Allenfalls wäre die Einführung zusätzlicher Züge zu den Stosszeiten zwischen Basel und Frick, welche nicht überall halten, eine bessere Lösung.		Aufgrund der zusätzlichen Halte im Fricktal ist der beschriebene Anschluss in Brugg nicht mehr möglich. Die zusätzlichen Halte im Fricktal sind notwendig, da andernfalls die S1 im Fricktal überlastet wird. Ab Dezember 2027 geht die elektrifizierte Hochrheinstrecke auf der Deutschen Seite in Betrieb. Dies wird eine neue schnelle Verbindung aus dem Zurzibiet nach Basel ermöglichen. Die Strecke Bad Zurzach–Waldshut–Basel (Badischer Bahnhof) wird dann ca. eine Stunde dauern (gegenüber ca. 1:20 Std. der beschriebenen früheren Verbindung via Turgi). Ab Dezember 2027 wird zudem das GA auf dieser Strecke gültig sein.
156	Privatperson	700	Basel SBB - Frick - Frick Brugg AG - Zürich HB		SBB	Ich wünsche mir, dass die Verbindung weiterhin in Zürich Oerlikon hält zumindest zu den Stosszeiten		Ein Auslassen des Halts Oerlikon des IR36 ist nicht vorgesehen. Der IR36 hält weiterhin stündlich in Zürich Oerlikon.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
157	Privatperson	700	Basel SBB - Frick - Kaiseraugst Brugg AG - Zürich HB		SBB	Bitte einen Halt der IR 36 beim Bahnhof Kaiseraugst in Erwägung ziehen und einführen bis mindestens eine Einführung eines Viertel-Stunden-Taktes der S-Bahn nach Rheinfelden eingeführt wird.		Zusätzliche Halte des IR36 sind im Fahrplangefüge nicht möglich.
158	Pro Bahn Schweiz	700	Basel SBB - Frick - Brugg AG - Zürich HB		SBB	Im Fahrplanfeld 700 sind die Halte des IR36 (Liestal, Sissach, Gelterkinden, Aarau, Lenzburg) aufzuführen, die Verbindung Ergolzthal–Aargau ist sonst nirgends ersichtlich. Die Darstellung des Fahrplanfeldes ist auf die Kundenbedürfnisse und nicht auf das Minimieren des Platzbedarfs auszurichten. Nötigenfalls können die Anschlusszeilen nach/ab St. Gallen entfallen.		Aufgrund des zusätzlichen Halts vom IR37 in Gelterkinden ist es technisch nicht mehr möglich, die Halte aus dem Ergolzthal sowie Aarau und Lenzburg im Fahrplanfeld 700 aufzuführen.
159	Privatperson	700	Basel SBB - Frick - Frick Brugg AG - Zürich HB		SBB	Um eine Halbstündliche Verbindung nach Zürich HB sicherzustellen sollten die Züge des IR36 mit Abfahrt um xx:41 Uhr erst um xx:42 oder xx:43 Uhr abfahren. Dies um den Anschluss für die Fahrgäste der Busse mit Ankunft xx:39 Uhr sicherzustellen. Dadurch würde sich die Wartezeit des Zuges in Brugg AG von 4 auf 2-3 Minuten kürzen. Jedoch hätten dann die Fahrgäste aus dem Fricktal wieder halbstündliche Verbindungen über Brugg AG Richtung Zürich HB oder Bern.		Eine spätere Abfahrt des IR36 ist aufgrund der Trassenkapazität nicht möglich. Zur Stabilisierung der Anschlüsse in Frick wird der Fahrplan der Buslinie 135 angepasst. Diese ist die einzige Buslinie mit fahrplanmässiger Ankunft um xx:38 in Frick. Die Fahrzeit dieser Buslinie wird um eine Minute vorgelegt, sodass die Umsteigezeit an den IR36 etwas entspannter wird.
160	Pro Bahn Schweiz	750	Zürich - Winterthur (via Flughafen/Kloten)		SBB	Der Anschluss vom IR16 2155 Bern–Aarau–Lenzburg–Zürich HB (5.27) auf den EC 95 Zürich HB (5.32)–München muss trotz der vorverlegten Abfahrtszeit des EC zwingend sichergestellt werden, in Zürich HB oder Zürich Flughafen.		Der Anschluss zwischen dem IR 2155 (neu Zürich HB an 05:28) und dem EC ist gewährleistet. Da beide Züge in Zürich im Bahnhof Löwenstrasse verkehren, ist ein perrongleicher Umstieg möglich. Somit bleibt die Verbindung trotz einer fahrplanmässigen Umsteigezeit von 5 Minuten möglich. Dies wird auch im Onlinefahrplan so angezeigt.
161	Privatperson	800.11	Zürcher S-Bahn S11		SBB	Es wäre schön, wenn die S11 ab/bis Olten verlängert würde. Somit hätte man auch von den Haltestellen Mellingen-Heitersbert, Mägenwil und Othmarsingen bessere Anschlüsse auf die Züge nach Bern, in die Westschweiz oder Basel und umgekehrt.		Eine Verlängerung der S11 nach Olten ist aufgrund der hohen Auslastung des Schienennetzes in diesem Abschnitt nicht möglich. Mit Umstieg in Aarau gibt es stündlich gute Umsteigeverbindungen nach Bern und in die Westschweiz. Längerfristig strebt der Kanton aargau halbstündliche Umsteigeverbindungen von der S11 an den Fernverkehr nach Bern und in die Westschweiz an. Eine Umsetzung dürfte jedoch kaum vor 2035 möglich sein.
162	Privatperson	800.11	Zürcher S-Bahn S11	Rupperswil	SBB	Die S11 von Zürich Altstetten hält überall bis Aarau (eingeschlossen Mägenwil, Othmarsingen) - mit Ausnahme von Rupperswil. Ein Halt in Rupperswil wäre für Reisende nach Zürich Altstetten und zurück einiges einfacher und bequemer.		Das Anliegen aus der Gemeinde Rupperswil ist nachvollziehbar. Allerdings haben im Bahnhof Rupperswil nur zwei von vier Gleisen eine Perronkante. Da die Gleise nach Lenzburg über keine Perrons verfügen, müssen haltende Züge jeweils das Gleis wechseln, was sich negativ auf die Streckenkapazität auswirkt. Aufgrund der ohnehin hohen Auslastung der Bahnstrecke Aarau–Lenzburg–Heitersberg sind zusätzliche Halte in Rupperswil derzeit nicht möglich. Der Kanton Aargau setzt sich in der langfristigen Bahnplanung dafür ein, dass in ein Halbstundentakt Rupperswil–Lenzburg künftig ermöglicht wird.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
163	Privatperson	800.11	Zürcher S-Bahn S11	Aarau	SBB	Die Fahrpläne der S23 und S26 aus Richtung Olten sowie der S11 in Aarau sind aktuell nicht aufeinander abgestimmt. Dadurch bestehen trotz zeitlich nahe beieinander liegender Ankünfte und Abfahrten keine nutzbaren Anschlüsse. Bereits eine Anpassung um wenige Minuten könnte hier attraktive neue Verbindungen schaffen und die Erreichbarkeit verschiedener Ziele deutlich verbessern. Ich bitte deshalb darum zu prüfen, ob die Fahrzeiten der S11 besser auf die Ankünfte der S23 und S26 aus Richtung Olten abgestimmt werden können.		Im hochausgelasteten Schienennetz im Mittelland ist es leider nicht möglich alle wünschbaren Anschlüsse herzustellen. Die S23 und die S26 sind auf die Anschlüsse in Olten und Lenzburg ausgerichtet und können daher nicht auf den Anschluss an die S11 ausgerichtet werden. Die S11 wiederum kann zwischen Aarau und Killwangen nicht in einer anderen Zeitlage verkehren, da sie sonst in einen Konflikt mit dem IR/RE37 geraten würde.
164	aarau regio				SBB	Regionalverkehr S23 / S26 / S29: Die zusätzlichen Einzelverbindungen auf den Linien S23, S26 und S29 betreffen die Region Aarau nur bedingt, werden aber insgesamt begrüsst. So ergibt sich beispielsweise am Wochenende ein neuer Frühzug ab Wohlen und Lenzburg nach Aarau.		Kenntnisnahme.
165	Stadt Aarau				SBB	Regionalverkehr S23 / S26 / S29: Die zusätzlichen Einzelverbindungen auf den Linien S23, S26 und S29 betreffen die Region Aarau nur bedingt, werden aber insgesamt begrüsst. So ergibt sich beispielsweise am Wochenende ein neuer Frühzug ab Wohlen und Lenzburg nach Aarau.		Kenntnisnahme.
166	Privatperson	50.347	Sins - Auw - Abtwil - Fenkrieden	Auw, Unterdorf	ZVB	Wir sind enttäuscht, das alles beim alten bleibt, kein Ausbau Linie 347, nichts, keine unterstützung durch die Behörden. Aber an der Gemeindeversammlung reden sie von Umweltschutz, Ökologie, ... usw. Wir wollen einen ÖV , der am Abend länger fährt. Grund: Veranstaltungen, Konzerte, Ausflüge, Sonst ist man ja trotzdem auf das Auto angewiesen. Mo-Fr Bus ab Sins bis 22.32Uhr Sa/So Bus ab Sins bis 21.32 Uhr Wenn man nichts verändert , kommen auch nicht mehr Leute mit dem ÖV.		Grundsätzlich anerkennt der Kanton Aargau den Bedarf für eine Verlängerung der Betriebszeiten am Abend der Linie 347. Das derzeitige öV-Budget erlaubt den Ausbau derzeit nicht. Die Einführung wird zu einem späteren Zeitpunkt erneut geprüft.
167	Privatperson	50.347	Sins - Auw - Abtwil - Fenkrieden	Aettenschwil, Post	ZVB	Direkte Verbindungen Sins-Aettenschwil-Abtwil im Stundentakt in beide Richtungen wären mehr wie wünschenswert.		Der öV ist ein Massentransportmittel, das möglichst viele Personen in einem Fahrzeug bündeln muss, damit es rentabel und ökologisch betrieben werden kann. In diesem Raum ist eine Bündelung der Nachfrage von Abtwil und Auw notwendig, um eine gute Auslastung der Buslinie 347 zu erreichen. Dafür müssen etwas längere Reisezeiten für Abtwil und Aettenschwil in Kauf genommen werden.
168	Privatperson	50.347	Sins - Auw - Abtwil - Fenkrieden	Auw, Mitteldorf	ZVB	Die Linie Sins-Auw-Abtwil wird untertags und abends sehr gut benutzt, es ist daher nicht begreiflich, dass es keine Kurse nach 21:33 Uhr und am Wochenende nach 19:33 gibt. Ich hätte schon vielmals den öV für eine Abendveranstaltung in Muri oder Zug benutzt, aber mit dem frühen Ende des Busangebotes, nehme ich dann hat leider immer das Auto. So geht es vielen und das jeweilige Autocorso in Sins ist eindrücklich. Es ist Zeit für ein Abendangebot mit einem Angebot bis 23:33.		Grundsätzlich anerkennt der Kanton Aargau den Bedarf für eine Verlängerung der Betriebszeiten am Abend der Linie 347. Das derzeitige öV-Budget erlaubt den Ausbau derzeit nicht. Die Einführung wird zu einem späteren Zeitpunkt erneut geprüft.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
169	Privatperson	50.347	Sins - Auw - Abtwil - Fenkrieden		ZVB	Es fehlt ein Halbstundentakt für die Dörfer Auw, Abtwil, Fenkrieden und Aettenschwil sowie Kurse am späteren Abend.		Grundsätzlich anerkennt der Kanton Aargau den Bedarf für eine Verlängerung der Betriebszeiten am Abend der Linie 347. Das derzeitige öV-Budget erlaubt den Ausbau derzeit nicht. Die Einführung wird zu einem späteren Zeitpunkt erneut geprüft. Für die Verdichtung zum durchgehenden 30-Min.-Takt ist die Nachfrage der Linie 347 derzeit zu gering.
170	Privatperson	50.347	Sins - Auw - Abtwil - Fenkrieden	Auw, Unterdorf	ZVB	Linie 347: wir sind enttäuscht das alles beim alten bleibt, kein Ausbau , nichts, keine Unterstützung der Gemeinde. Mo-Fr: Bus bis 22.32 Uhr ab Sins Sa/So: Bus bis 21.32 ab Sins Wenn man nichts verändert, kommen auch nicht mehr Leute auf den ÖV.		Grundsätzlich anerkennt der Kanton Aargau den Bedarf für eine Verlängerung der Betriebszeiten am Abend der Linie 347. Das derzeitige öV-Budget erlaubt den Ausbau derzeit nicht. Die Einführung wird zu einem späteren Zeitpunkt erneut geprüft.
171	Privatperson	50.348	Sins - Dietwil - Gisikon-Root		ZVB	Verkehrt der letzte Bus Sins ab 19:33 und Gisikon-Root ab 20:07 nicht mehr?		Der Bus ist auch 2027 weiterhin vorgesehen. Dass der Kurs im Fahrplanentwurf nicht dargestellt ist, ist ein Fehler im Fahrplanentwurf.
172	Privatperson	50.348	Sins - Dietwil - Gisikon-Root	Dietwil, Kirchenplatz	ZVB	Angebotsausdehnung am Abend um 2 Stunden (Angleichung an die vergleichbare Linie 50.347): Mo-Fr bis 22. 00 Uhr. So (analog Sa) bis 20.00 Uhr.		Die Nachfrage der Linie 348 rechtfertigt aktuell einen weiteren Ausbau am Abend nicht. Mit dem 2026 eingeführten zusätzlichen Abendkurs entspricht das Betriebsende zudem den kantonalen Standards für die Linie 348. Bei einer guten Nachfrageentwicklung kann die Verlängerung des Angebots am Abend in späteren Jahren nochmals geprüft werden.
173	Privatperson	50.348	Sins - Dietwil - Gisikon-Root	Dietwil, Zubestrasse	ZVB	Stündliches Angebot abends verlängern, am besten bis Mitternacht (Mo-Sa), So verlängern bis 20.00 Uhr.		Die Nachfrage der Linie 348 rechtfertigt aktuell einen weiteren Ausbau am Abend nicht. Mit dem 2026 eingeführten zusätzlichen Abendkurs entspricht das Betriebsende zudem den kantonalen Standards für die Linie 348. Bei einer guten Nachfrageentwicklung kann die Verlängerung des Angebots am Abend in späteren Jahren nochmals geprüft werden.
174	Privatperson	50.348	Sins - Dietwil - Gisikon-Root	Oberrüti, Dorf	ZVB	Verbindung Oberrüti-Sins nach 20.00, wenn möglich bis 22.00 Uhr.		Die Nachfrage der Linie 348 rechtfertigt aktuell einen weiteren Ausbau am Abend nicht. Mit dem 2026 eingeführten zusätzlichen Abendkurs entspricht das Betriebsende zudem den kantonalen Standards für die Linie 348. Bei einer guten Nachfrageentwicklung kann die Verlängerung des Angebots am Abend in späteren Jahren nochmals geprüft werden.
175	Privatperson	50.348	Sins - Dietwil - Gisikon-Root	Dietwil, Zubestrasse	ZVB	Angebot am Abend um 2 Stunden (Angleichung an die vergleichbare Linie 50.347) ausdehnen: Mo-Fr bis 22. 00 Uhr. So (analog Sa) bis 20.00 Uhr		Die Nachfrage der Linie 348 rechtfertigt aktuell einen weiteren Ausbau am Abend nicht. Mit dem 2026 eingeführten zusätzlichen Abendkurs entspricht das Betriebsende zudem den kantonalen Standards für die Linie 348. Bei einer guten Nachfrageentwicklung kann die Verlängerung des Angebots am Abend in späteren Jahren nochmals geprüft werden.
176	Privatperson	50.348	Sins - Dietwil - Gisikon-Root	Dietwil, Kirchenplatz	ZVB	Angebotsausdehnung am Abend um 2 Stunden (Angleichung an die vergleichbare Linie 50.347): Mo-Fr bis 22. 00 Uhr. So (analog Sa) bis 20.00 Uhr		Die Nachfrage der Linie 348 rechtfertigt aktuell einen weiteren Ausbau am Abend nicht. Mit dem 2026 eingeführten zusätzlichen Abendkurs entspricht das Betriebsende zudem den kantonalen Standards für die Linie 348. Bei einer guten Nachfrageentwicklung kann die Verlängerung des Angebots am Abend in späteren Jahren nochmals geprüft werden.
177	Privatperson	50.348	Sins - Dietwil - Gisikon-Root	Dietwil, Zubestrasse	ZVB	Verlängertes Angebot um 2h abends, wie bei der Linie 50.347 Mo-Fr: bis 22 Uhr So: bis 20 Uhr		Die Nachfrage der Linie 348 rechtfertigt aktuell einen weiteren Ausbau am Abend nicht. Mit dem 2026 eingeführten zusätzlichen Abendkurs entspricht das Betriebsende zudem den kantonalen Standards für die Linie 348. Bei einer guten Nachfrageentwicklung kann die Verlängerung des Angebots am Abend in späteren Jahren nochmals geprüft werden.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
178	Privatperson	50.348	Sins - Dietwil - Gisikon-Root	Sins, Bahnhof	ZVB	Anstatt dass auf einen durchgehenden Halbstundentakt und weitere Verbindungen am Abend anzubieten, wurden sogar die letzten Verbindungen am Abend wieder gestrichen. Das sollte unbedingt wieder angepasst werden. Dietwil hat sonst keinen zufriedenstellenden ÖV-Anschluss.		Die bestehenden Abendkurse sind auch 2027 weiterhin vorgesehen. Dass die letzten Kurse im Fahrplanentwurf nicht dargestellt sind, ist ein Fehler im Fahrplanentwurf.
179	Privatperson	50.348	Sins - Dietwil - Gisikon-Root	Dietwil, Kirchenplatz	ZVB	Guten Tag In den letzten Jahren haben die Passagierzahlen der Linie 348 zwischen Gisikon-Root und Sins zugenommen. Vor allem in den HVZ sind die Fahrzeuge gut ausgelastet. Trotz dieser Tendenz und trotz der bereits umgesetzten Massnahmen (zusätzliche Fahrt am Abend, einige "Lücken" im Fahrplan gefüllt), gibt es beim Angebot noch grosses Potential. In erster Linie wären zwei-drei zusätzliche Fahren abends Mo. - Fr., analog zur benachbarten Linie 347, sehr nützlich. Der Fahrplan basiert aktuell auf einen "Stundentakt". Um die Attraktivität des öV massgeblich zu steigern soll mittelfristig eine Verdichtung auf 30 Minuten - Takt geprüft werden (Einsatz eines zweiten Fahrzeugs während der HVZ?). Freundliche Grüsse		Die Nachfrage der Linie 348 rechtfertigt aktuell einen weiteren Ausbau am Abend nicht. Mit dem 2026 eingeführten zusätzlichen Abendkurs entspricht das Betriebsende zudem den kantonalen Standards für die Linie 348. Bei einer guten Nachfrageentwicklung kann die Verlängerung des Angebots am Abend in späteren Jahren nochmals geprüft werden.
180	Privatperson	50.348	Sins - Dietwil - Gisikon-Root		ZVB	Längere Fahrzeiten gerade an Wochenenden von Dietwil nach Gisikon-Root wären wünschenswert. So könnte man auch mit dem ÖV an einem Samstagabend z.Bsp. nach Luzern, ohne mit einem Auto in die Stadt zu fahren müssen. Das selbe wäre auch für Dietwil nach Sins wünschenswert. Danke für die Kenntnisnahme.		Die Nachfrage der Linie 348 rechtfertigt aktuell einen weiteren Ausbau am Abend nicht. Mit dem 2026 eingeführten zusätzlichen Abendkurs entspricht das Betriebsende zudem den kantonalen Standards für die Linie 348. Bei einer guten Nachfrageentwicklung kann die Verlängerung des Angebots am Abend in späteren Jahren nochmals geprüft werden.
181	Privatperson	50.348	Sins - Dietwil - Gisikon-Root	Dietwil, Kirchenplatz	ZVB	Grüezi, Ich rege an, das Angebot deutlich ausdehnen, vor allem in den Abendstunden. Der letzte Kurs ab Bahnhof Gisikon um 20.07 nach Dietwil/Sins ist, angesichts steigender Bevölkerungszahlen in den Gemeinden und damit zunehmenden Pendlerströmen, nicht (mehr) zeitgemäss aus meiner Optik. Danke, Beste Grüsse		Die Nachfrage der Linie 348 rechtfertigt aktuell einen weiteren Ausbau am Abend nicht. Mit dem 2026 eingeführten zusätzlichen Abendkurs entspricht das Betriebsende zudem den kantonalen Standards für die Linie 348. Bei einer guten Nachfrageentwicklung kann die Verlängerung des Angebots am Abend in späteren Jahren nochmals geprüft werden.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
182	Privatperson	60.643	Cham - Hagendorn - Oberwil	Hagendorn, Ziegelei-Museum	ZVB	Seit längerer Zeit beobachte ich einen erheblichen Missstand bezüglich der fehlenden ÖV-Anbindung zwischen Cham/Hagendorn und Sins. An der Haltestelle in Hagendorn stehen täglich rund 10 bis 15 Velos von Personen, die aus Sins kommen, weil keine direkte Busverbindung besteht. Zudem rotieren täglich zahlreiche Velos zwischen Sins und Cham, da diese Strecke offenbar mangels geeigneter ÖV-Verbindung privat überbrückt werden muss. Auch kenne ich mehrere Personen, die täglich mit dem Auto nach Cham fahren, weil keine praktikable Busverbindung vorhanden ist. Gleichzeitig ist am Abend regelmässig ein erheblicher Stau in Richtung Sins festzustellen. Dies zeigt aus meiner Sicht deutlich, dass der öffentliche Verkehr in diesem Gebiet unzureichend ausgebaut ist. Besonders problematisch ist die Situation auch für Kinder und Jugendliche, die Kurse, Sportklassen oder Trainings in Cham besuchen und keine direkte oder zumutbare Anbindung haben. Ich bitte Sie daher, die Einführung einer Busverbindung von Cham/Hagendorn nach Sins ernsthaft zu prüfen. Idealerweise sollte diese Verbindung auch auf den neuen Bus in Cham abgestimmt werden, welcher direkt nach Zug führt. Es ist aus meiner Sicht kaum nachvollziehbar, dass zwischen diesen Orten lediglich wenige Kilometer liegen, aber dennoch keine sinnvolle ÖV-Anbindung besteht. Eine solche Verbindung würde den Individualverkehr reduzieren, Familien entlasten und die Region verkehrstechnisch deutlich verbessern. Ich danke Ihnen für die Prüfung dieses Anliegens und bitte um eine Rückmeldung		Der Kanton Aargau anerkennt, dass zwischen Sins und Hünenberg eine Lücke im Busnetz besteht. Allerdings ist die Einführung einer zusätzlichen Buslinie ist mit erheblichen Kosten verbunden. Das erwartete Nachfragepotenzial einer solchen Linie kann die grossen Zusatzkosten derzeit nicht rechtfertigen, zumal die Verbindung Sins–Cham mit der S-Bahn sehr schnell zurückgelegt werden kann. Bei einem künftigen Bevölkerungswachstum kann eine solche Linie nochmals geprüft werden.
183	Privatperson		Sins - Dietwil - Gisikon-Root	Dietwil, Zubestrasse	ZVB	Einführung eines Halbstundestakts sowie eine Angebotsausdehnung am Abend um 2 Stunden (Angleichung an die vergleichbare Linie 50.347): Mo-Fr bis 22. 00 Uhr. So (analog Sa) bis 20.00 Uhr.		Die Nachfrage der Linie 348 rechtfertigt aktuell einen weiteren Ausbau am Abend nicht. Mit dem 2026 eingeführten zusätzlichen Abendkurs entspricht das Betriebsende zudem den kantonalen Standards für die Linie 348. Bei einer guten Nachfrageentwicklung kann die Verlängerung des Angebots am Abend in späteren Jahren nochmals geprüft werden.
184	Privatperson				ZVB	Antrag - Bemerkung Die neue Busverbindung Hünenberg-Sins würde den Hünenberger die Zugreise nach Rotkreuz/Luzern ersparen und könnten direkt von Sins per Zug Richtung Baden, Brugg, Aarau usw. reisen. Auch für die Spazierenden / Wandernden die, die Umgebung Meienberg, Auw, Alikon bis Inwil usw. wie die Hünenbergerseite, Burg Hünenberg, Limi-Hütte bis Rotkreuz wäre eine solche Busverbindung sehr hilfreich und nützlich.		Der Kanton Aargau anerkennt, dass zwischen Sins und Hünenberg eine Lücke im Busnetz besteht. Allerdings ist die Einführung einer zusätzlichen Buslinie ist mit erheblichen Kosten verbunden. Das erwartete Nachfragepotenzial einer solchen Linie kann die grossen Zusatzkosten derzeit nicht rechtfertigen. Bei einem künftigen Bevölkerungswachstum kann eine solche Linie nochmals geprüft werden.

ID	Organisation	Fahrplanfeld-Nr.	Fahrplanfeld-bezeichnung	Haltestelle	Transport-unternehmen	Eingabe	Status	Beurteilung Kanton Aargau
185	Verein Region Oberbaselbiet					Erschliessung Richtung Fricktal (Sisslerfeld/Frick) Die Menschen im Oberbaselbiet stellen fest, dass sich das Fricktal in den letzten Jahrzehnten von einer ländlich geprägten Zone zu einem Arbeitsplatzgebiet erster Güte entwickelt hat. Während die Industrie (insbesondere im Sisslerfeld) massiv expandiert ist, wurde das ÖV-Angebot nicht konsequent an diese Tatsachen angepasst. Wille der Bevölkerung: Die Einwohnerinnen und Einwohner wünschen eine drastische Erhöhung des ÖV-Anteils auf dieser Strecke. Das Regionale Entwicklungskonzept (REK) 2040 belegt, dass das aktuelle Angebot an der Realität vorbeigeht: Täglich pendeln rund 2'100 Personen aus unserer Region ins Fricktal, jedoch nutzen dabei weniger als 10% den öffentlichen Verkehr. Es wird eine neue Konzeption verlangt, welche die Wohngebiete des Oberbaselbiets konkurrenzfähig und direkt mit den gewachsenen Industriezentren im Aargau verknüpft. Die überlastete Achse Sissach–Ormingen (mit Spitzenwerten von bis zu 18'600 Fahrzeugen) könnte dadurch spürbar entlastet werden.		Die Mehrheit der Nachfrage zwischen dem Oberbaselbiet und dem Fricktal führt ins untere Fricktal und nicht ins obere Fricktal. Zwischen dem Oberbaselbiet und dem unteren Fricktal gibt es bereits eine Busverbindung. Zudem besteht mit der S-Bahn eine Umsteigeverbindung via Pratteln. Erschwerend kommt hinzu, dass die Nachfrage zwischen dem Oberbaselbiet und dem oberen Fricktal dispers von diversen Quellen zu diversen Zielen verläuft, sodass sie sich nur schwer entlang einer Buslinie bündeln lässt. Das erwartete Nachfragepotenzial einer neuen Buslinie ist zu gering um die hohen Betriebskosten einer neuen Linie zu rechtfertigen.