Öffentlicher Verkehr – Infrastruktur

M 3.2

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Die Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs sind mit Hilfe des Bundes, der Transportunternehmen, der Gemeinden und des Kantons bedürfnisgerecht auszubauen und in gutem technischen Zustand zu erhalten.

§ 2 Abs. 1 ÖVG

Mit dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) per 1. Januar 2016 ist die Zuständigkeit für die gesamte Bahninfrastruktur zum Bund übergegangen. Im Gegenzug leisten die Kantone eine jährliche Einlage in den Bahninfrastrukturfonds (BIF).

FABI

BIF

Der Ausbau der Bahninfrastruktur erfolgt in sogenannten Ausbauschritten. Der strategische Entwicklungsplan des Bundes (STEP) enthält die Infrastrukturausbauten der nächsten Jahrzehnte. Die räumliche Sicherung der Bahnvorhaben des Bundes erfolgt im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS). Im Sinne eines Leuchtturms wird im Rahmenplan Mittelland (SBB-internes Planungsinstrument) aufgezeigt, welcher Maximalbedarf an Infrastruktur nach heutigem Kenntnisstand dereinst bestehen könnte.

STEP

SIS

Rahmenplan Mittelland

Die Infrastrukturen für den strassengebundenen öV sind Sache des Kantons und der Standortgemeinden und werden gemäss Strassengesetz (StrG) und Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) finanziert. Infrastrukturen an Gemeindestrassen sind grundsätzlich durch die Gemeinden zu finanzieren. An Businfrastrukturen von regionaler Bedeutung kann der Kanton Beiträge leisten, z. B. an öV-Drehscheiben, an denen ein hohes kantonales Interesse besteht.

StrG

ÖVG

Die Ausprägung der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs ist analog zum öV-Angebot nach Raumtypen differenziert. Grundanforderungen wie das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) gelten jedoch gleichermassen für alle Raumtypen.

mobilitätAARGAU 2016

BehiG

Stand: Oktober 2024

Ausgangslage Eisenbahnvorhaben: Festlegungen Sachplan Verkehr

SIS

Die Festlegungen des Bundes im SIS werden im Richtplan als Ausgangslage übernommen. Änderungen und Anpassungen im SIS werden in der Fortschreibung des Richtplans berücksichtigt.

Vorhaben	Objektblatt SIS
Überholgleis Wettingen	OB 1.4 Limmattal
Güterumfahrungslinie Limmattal – Furttal (Variante West)	OB 1.4 Limmattal
Doppelspurausbau Döttingen – Siggenthal	OB 1.5 Baden – Koblenz
Ausbau Kreuzungsgleis Döttingen	OB 1.5 Baden – Koblenz
Vierspurausbau Pratteln – Rheinfelden	OB 2.1 Raum Basel
3. Juradurchstich	OB 2.2 Basel – Olten
Direktverbindung Aarau – Zürich	OB 8.2 Limmattal – Rupperswil
Kapazitätsausbauten Lenzburg – Zofingen	OB 8.3 Lenzburg – Zofingen

Herausforderung

Aufgrund der alleinigen Zuständigkeit des Bundes bei der Bahninfrastruktur ist der Einfluss des Kantons stark eingeschränkt. Zusätzlich von den Kantonen verlangte Massnahmen bei der Bahninfrastruktur, die vom Bund nicht vorgesehen sind, müssen die Kantone finanzieren. Es besteht die Herausforderung, die Interessen des Kantons in der Planungsregion Nordwestschweiz einzubringen.

öV-Drehscheibe

Das Verkehrswachstum in den vergangenen Jahren hat dazu geführt, dass die Kapazität der meisten öV-Drehscheiben die Nachfrage nicht mehr zu bewältigen vermag. Oftmals reicht der vorhandene Platz nicht aus, um die zunehmend im Einsatz stehenden Gelenkbusse auf dem Bahnhofplatz aufnehmen zu können.

Zwischen den Ausbaubedürfnissen an der Schnittstelle zur Bahn und der Absicht einer besseren Nutzung der Bahnhofareale entstehen oft kaum lösbare Konflikte, welche die Standortgemeinden ohne die Unterstützung des Kantons nicht alleine bewältigen können.

BehiG

Die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes erfordert von Kanton und Gemeinden besondere Anstrengungen. Die normativen Grundlagen liegen erst seit kurzem vor, sodass nun das gesamte Netz in kürzester Zeit behindertengerecht angepasst werden muss.

Hauptachsen Bus/Tram

Das Busangebot leidet auf vielen Zufahrtsstrecken in die Zentren unter dem wachsenden motorisierten Individualverkehr und den damit verbundenen Staus. Folge davon sind Verspätungen mit Anschlussbrüchen zwischen Bus und Bahn. Die ungenügende Pünktlichkeit führt zu einer eingeschränkten Attraktivität des Busangebots.

Ohne leistungsfähige neue öV-Verkehrsträger wie Trams besteht die Gefahr, dass das grosse Entwicklungspotenzial nicht genügend ausgeschöpft werden kann und die Erreichbarkeit schlechter wird.

Grenzüberschreitender öV

Eine zunehmende Bedeutung haben die grenzüberschreitenden Angebote im öffentlichen Verkehr erlangt. Damit verbunden sind grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte wie die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke oder die Trinationale S-Bahn Basel, die nicht nur mit den Nachbarkantonen, sondern auch mit dem benachbarten Ausland abgestimmt werden müssen.

Stand / Übersicht

Der Bund entwickelt die Normalspur- und Meterspurbahnen kontinuierlich weiter.

Bei der Infrastruktur für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr konnten wichtige Fortschritte erzielt und erste öV-Drehscheiben für die künftigen Anforderungen ausgebaut werden.

In der Region Limmattal wird die Limmattalbahn als schneller und leistungsfähiger Feinverteiler von Altstetten via Killwangen-Spreitenbach bis Baden schrittweise geplant und realisiert.

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze für die Businfrastruktur

A. Das Haltestellennetz ist entsprechend der Siedlungsentwicklung zu erweitern und wo zweckmässig im Rahmen der Sondernutzungsplanung zu sichern. Neue Haltestellen sind insbesondere bei neuen Wohnüberbauungen, Arbeitsplatzschwerpunkten und publikumsintensiven Einrichtungen zu erstellen.

Richtplan-Teilkarte M 3.2

B. Auf kritischen Strassenabschnitten ist die Freihaltung ausreichender Flächen für Ausbaumassnahmen vorzusehen. Als Beurteilungsgrundlage bezeichnet die Richtplan-Teilkarte M 3.2 Hauptachsen Bus die entsprechenden Räume mit (hohem) Handlungsbedarf.

C. Die öV-Drehscheiben werden entsprechend den Kriterien Angebotsqualität, Bahnhofsfrequenz, Grösse der öV-Drehscheiben sowie Bedeutung für die Erschliessung von Wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten und Wohnschwerpunkten in drei Funktionskategorien unterteilt:
- öV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung;
- öV-Drehscheibe von regionaler Bedeutung;
- Umsteigepunkt von lokaler Bedeutung.

Richtplan-Teilkarte M 3.2

D. Die Zuteilung der einzelnen öV-Drehscheiben zu einer Funktionskategorie wird gemäss Richtplan-Teilkarte M 3.2 vorgenommen und dient als Beurteilungsgrundlage für die Festlegung des Ausbaustandards und die Freihaltung ausreichender Flächen für die Ausbauinteressen.

E. Die Infrastruktur von öV-Drehscheiben ist zukunftsgerichtet zu planen und für attraktive, durchgehende Transportketten im Personenverkehr verkehrsträgerübergreifend auszubauen. Dazu sind folgende Massnahmen zu prüfen und in Abstimmung mit der Funktionskategorie umzusetzen:
- leistungsfähige Busterminals mit Kapazitätsreserven für die Bewältigung der wachsenden Mobilität;
- Erleichtern des Umsteigens mit baulichen Massnahmen und durch Kommunikationsmassnahmen;
- weitere Massnahmen gemäss Richtplankapitel M 5.1.

Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

1. Planungsanweisungen für die Eisenbahninfrastruktur

1.1 Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, dass der künftige Trasseebedarf von Fern-, Regional- und Güterverkehr mit einem gut ausgebauten Bahnnetz sichergestellt wird. Mit der Planungsregion Nordwestschweiz setzt sich der Kanton für die notwendigen Ausbauten des Bahnnetzes ein.

1.2 Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, dass bei sich abzeichnenden Trasseekonflikten zwischen Güter- und Personenverkehr die erforderlichen Kapazitäten auf dem Schienennetz geschaffen werden.

1.3 Auf eingleisigen Nebenbahnlinien setzt sich der Kanton für die Trasseefreihaltung von künftigen Doppelspurausbauten oder zusätzlichen Kreuzungsstellen ein.

1.4 In Korridoren, die sich für ein Tramsystem eignen, sind die notwendigen Trassees freizuhalten.

1.5 Für die Anpassung der Publikumsanlagen an gesteigerte Erfordernisse des Verkehrs wie Frequenzentwicklung, Anpassungen an das Behindertengleichstellungsgesetz oder mehr Personen sind für die künftigen Ausbauten wie Perronverlängerungen für längere Züge die notwendigen Flächen freizuhalten.

2. Eisenbahnvorhaben: Festsetzung

2.1 An der Realisierung der Ausbau- und Ergänzungsprojekte der Bahninfrastruktur besteht ein hohes kantonales Interesse. Die folgenden Vorhaben sind festgesetzt: Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinde	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Eiken, Kaisten, Laufenburg	Leistungssteigerung Stein-Säckingen – Laufenburg und 2. Perronkante Bahnhof Laufenburg	210	D2 – F2
Reinach	Neue Haltestelle Reinach Eien	68	H8
Turgi / Baden – Koblenz	Doppelspurausbauten Turgi – Siggenthal und Döttingen – Koblenz	20a	H1 – I3
Unterkulm	Eigentrassierung Unterkulm Mitte	22	G8
Unterkulm	Eigentrassierung Unterkulm Süd	55	G8

3. Eisenbahnvorhaben: Zwischenergebnis

3.1 An der Trasseefreihaltung für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes besteht ein kantonales Interesse. Die folgenden Vorhaben sind als Zwischenergebnis aufgenommen: Richtplan-Gesamtkarte

Gemeinde	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Aarau	Entflechtung AVA / Hintere Bahnhofstrasse	80	F6
Boniswil	Neue Haltestelle Alliswil (Boniswil)	60	H7
Koblenz – Bad Zurzach / Zurzach	Doppelspurausbauten Koblenz – Bad Zurzach	20b	I1
Lenzburg, Othmarsingen, Hendschiken	Verknüpfungsbauwerke im Raum Gexi	26	H5 – H6
Killwangen – Baden	Weiterführung Limmattalbahn bis Baden	83	J4/5
Spreitenbach	Neue Haltestelle Asp	110	K5
Wettingen	Neue Haltestelle Tägerhard	64	J4
Oftringen	Neue Haltestelle Oftringen Zentrum	78	D7

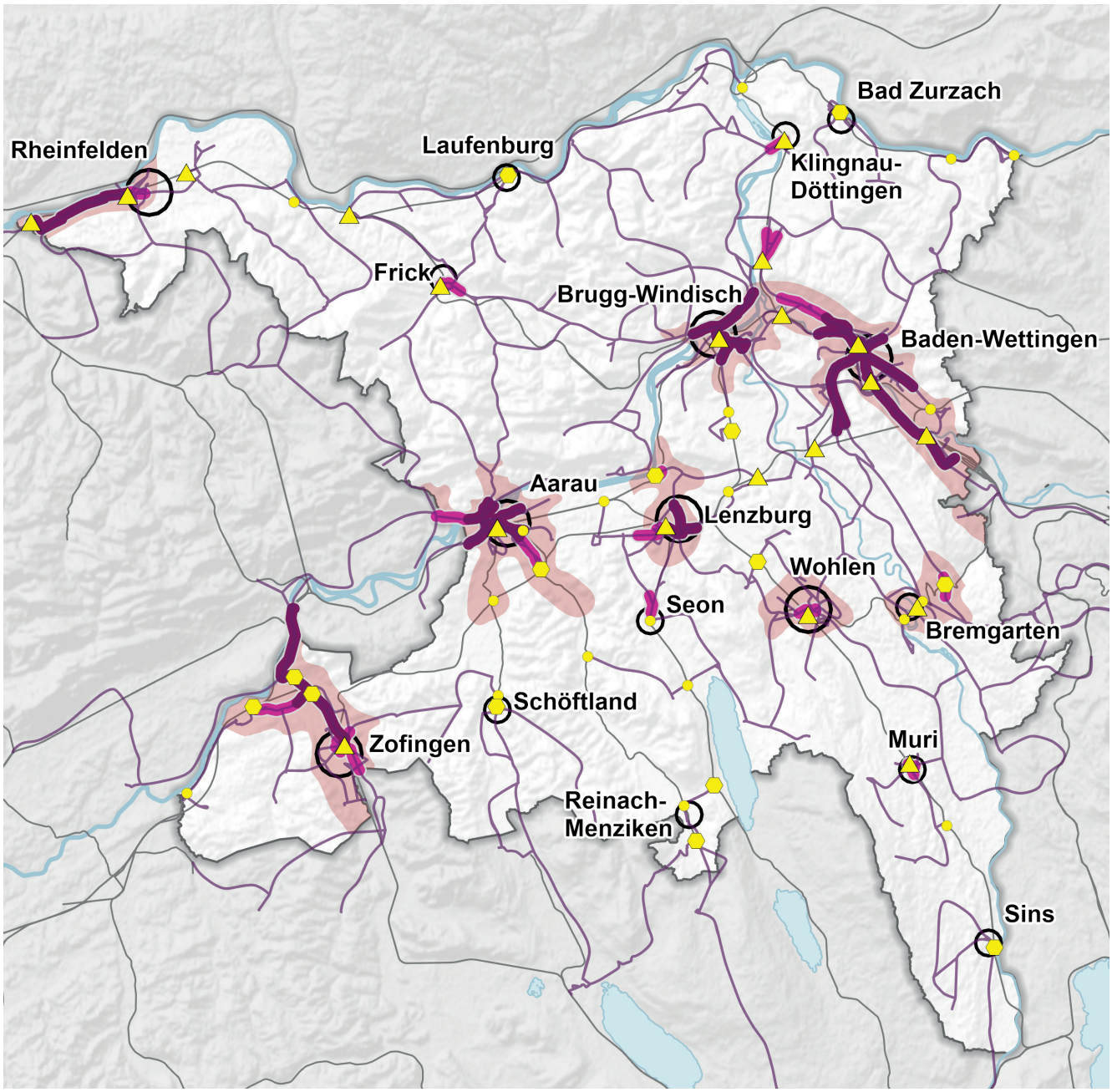
Richtplan-Gesamtkarte

4. Eisenbahnvorhaben: Vororientierung

4.1 Die nachstehenden Projektideen sind für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes als Vororientierung aufgenommen:

Gemeinde	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
Aarau – Menziken	Doppelspurabschnitte im Wynental	72	F6 – H9
Aarau – Schöftland	Doppelspurabschnitte im Suhrental	71	F6 – F8
Bremgarten – *Dietikon (ZH)*	Doppelspurabschnitte Bremgarten – Dietikon	74	J7 – K5
Hendschiken – Muri	Mehrspurausbau im Freiamt (3. Gleis)	82	H6 – K11
Schafisheim	Neue Haltestelle Schoren	77	G6
Seon	Neue Haltestelle Seon Birren	69	G6
Rheinfelden – Stein	Mehrspurausbau Rheinfelden – Stein-Säckingen	50	A2 – D2
Turgi / Baden, Baden	3. Gleis Turgi – Baden (partiell) inklusive Entflechtung	81	I3 – J4
Wettingen – Würenlos	Ausbau der Linie Wettingen – Würenlos – Regensdorf	63	J4 – L4
Wohlen	Neue Haltestelle Wohlen Bifang	75	I7
Wohlen – Bremgarten	Doppelspurabschnitte Wohlen – Bremgarten	73	I7 – J7
Rupperswil, Lenzburg	Streckenausbau Rupperswil – Lenzburg	1	G5 – H6
Brugg, Windisch	Leistungssteigerung Knoten Brugg	202	H4
Killwangen, Neuenhof	Entflechtungsbauwerk Killwangen-Spreitenbach	203	J5
Holderbank, Brugg	Überholgleise im Raum Holderbank – Schinznach Bad	204	G4, G5
Muri	4. Perronkante und Wendegleis Bahnhof Muri	205	J8
Buchs, Rupperswil	Verzweigungsbauwerk Rupperswil West	206	G5
Aarau, Buchs, *Eppenberg-Wöschnau (SO)*	Unterfahrung Aarau inklusive Entflechtungsbauwerke	207	E6 – F5
Aarau, *Eppenberg-Wöschnau (SO), Schönenwerd (SO)*	Verzweigungsbauwerk Eppenberg-Wöschnau	208	E6
Eiken	Neue Haltestelle Sisslerfeld	211	E2
Bremgarten	Neuer Depot- und Werkstattstandort Bremgarten West	212	J7

Richtplan-Teilkarte M 3.2 Hauptachsen Bus



Ausgangs-lage	Richtplan-aussage	
		Hauptachse Bus mit hohem Handlungsbedarf
		Hauptachse Bus mit Handlungsbedarf
		ÖV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung[1]
		ÖV-Drehscheibe von regionaler Bedeutung[1]
		Umsteigepunkt von lokaler Bedeutung[1]
		Buslinie
		Schienennetz
		Kernstadt / Ländliches Zentrum
		Urbaner Entwicklungsraum

[1] Ortsbezeichnungen gemäss Tabelle auf nächster Seite.

ÖV-Drehscheiben und Umsteigepunkte

ÖV-Drehscheiben von kantonaler Bedeutung	ÖV-Drehscheiben von regionaler Bedeutung	Umsteigepunkte von lokaler Bedeutung
Aarau	Aarburg-Oftringen	Benzenschwil
Baden	Bad Zurzach	Boniswil
Bremgarten	Beinwil am See	Bremgarten Bibenlos-Sonnenhof
Brugg	Berikon-Widen	Bremgarten West
Döttingen	Birr	Buchs AG
Frick	Dottikon-Dintikon	Kaiserstuhl AG
Kaiseraugst	Laufenburg	Koblenz
Killwangen-Spreitenbach	Menziken	Lupfig
Lenzburg	Oftringen	Mumpf
Mägenwil	Rothrist	Murgenthal
Mellingen Heitersberg	Schöftland	Oberentfelden
Möhlin	Sins	Othmarsingen
Muri AG	Suhr	Reinach AG Nord
Rheinfelden	Wildegg	Rümikon AG
Siggenthal-Würenlingen		Rupperswil
Stein-Säckingen		Schöftland Nordweg
Turgi		Seon
Wettingen		Teufenthal AG
Wohlen		Würenlos
Zofingen		