

## Öffentlicher Verkehr – Angebot

# M 3.1

### Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Der Kanton fördert zusammen mit den Gemeinden den öffentlichen Verkehr im Interesse einer nachhaltigen Umwelt-, Energie-, Wirtschafts- und Siedlungspolitik sowie einer guten Erschliessung aller Gebiete. Er soll ein ausreichendes Angebot gewährleisten.

§ 1 Abs. 1 ÖVG

Der Richtplan ist Teil eines umfassenden Regelwerks zum öffentlichen Verkehr des Bundes und des Kantons. Die Beschlüsse zum öV-Angebot sind abgestimmt auf die Strategie mobilitätAARGAU sowie auf das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr.

mobilitätAARGAU 2016  
MJP öV 2020

Die Ausgestaltung des Fernverkehrsangebots inkl. Haltepolitik ist Sache des Transportunternehmens. Der Bund gibt im Rahmen der Konzessionserteilung, die in der Regel über 10 Jahre läuft, die Minimalerschliessung vor. Der Fernverkehr wird nach marktwirtschaftlichen Kriterien geführt, das heisst, die Angebote sind kostendeckend zu betreiben.

Angebot Fernverkehr

Im Regionalverkehr (S-Bahn, Tram und Bus) ist der Kanton Aargau gemeinsam mit dem Bund und den Nachbarkantonen in der Rolle des Bestellers. Der Kanton kann seine Vorgaben durchsetzen, da er gemeinsam mit dem Bund und den Nachbarkantonen die Angebote bestellt und finanziert. Grenzen der Realisierung werden jedoch v. a. im Schienenverkehr durch die knappen Knoten- und Streckenkapazitäten gesetzt.

Angebot Regionalverkehr

Die Entwicklung des Bahnangebots im Kanton Aargau wird geprägt durch die Strategischen Entwicklungsprogramme STEP 2025 und STEP 2035, die beide auf der gesetzlichen Grundlage der Finanzierung des Ausbaus der Bahninfrastruktur (FABI) erarbeitet wurden. Den Entwicklungsschritten STEP 2025 und STEP 2035 werden in den Jahren ab 2040 weitere Ausbauschritte mit Infrastruktur- und Angebotsselementen im Aargau folgen.

FABI  
STEP

### Herausforderung

Die nationalen Bahn-Hauptachsen, die durch den Kanton Aargau führen, sind sehr stark ausgelastet. Ein weiterer Angebotsausbau kann – ohne Neubaustrecke Aarau–Zürich – nur umgesetzt werden, wenn das gesamte Angebot im Güter-, Personenfern- und Regionalzugsverkehr systematisiert wird.

Kapazitätsengpass

Einflussnahme auf  
öV-Planungen

Der Kanton Aargau muss darauf hinwirken, dass das heute gut vernetzte Angebot mit den nächsten Ausbausritten ab STEP 2035 weiterhin funktioniert und weiter verbessert wird. Mit frühzeitiger Einflussnahme auf die langfristigen Bahnplanungen des Bundes können positive Entwicklungen für die Aargauer Städte und Regionen erwirkt werden. Durch eine bestmögliche Fahrplanlage des Fernverkehrs sollen gute Voraussetzungen für die Anschlüsse des Regionalverkehrs geschaffen werden.

Die Bahnangebote haben einen langen planerischen Vorlauf und sind mit dem Bund und den Nachbarkantonen abzustimmen. Anpassungen im Busnetz werden meistens den aktuellen Bedürfnissen entsprechend und relativ kurzfristig vorgenommen.

Im Regionalverkehr bestehen folgende Herausforderungen:

- starke Nachfragesteigerungen zu den ausserkantonalen Zentren Zürich, Basel, Bern, Luzern und Zug, in Kernstädten und urbanen Räumen;
- hoher Finanzbedarf für Angebotsbestellungen;
- wegen starker Fahrplanvernetzung können nicht sämtliche Anschlüsse sichergestellt werden;
- eingeschränkte Fahrplangestaltungsmöglichkeiten auf Einspurstrecken der Bahn;
- Behinderung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs durch Überlastung der Strassen / Stau.

Priorisierung

Die beschränkten Mittel sind dort zu konzentrieren, wo die Potenziale und Verkehrsströme hoch sind und das Strassennetz überlastet ist. In diesen Gebieten erhöht ein gut ausgebauter S-Bahn- und Busverkehr den öV-Anteil am Gesamtverkehr und entlastet die Strassen.

Das Busnetz in den Kernstädten, urbanen Räumen, entlang der Ländlichen Entwicklungsachsen und im ländlichen Entwicklungsgebiet muss laufend den Nachfragebedürfnissen und den Konzepten im Schienenverkehr angepasst werden. Wo die Nachfrage im ländlichen Entwicklungsgebiet ungenügend ist, kann das öV-Angebot durch alternative Betriebsformen ersetzt oder ergänzt werden.

In Gebieten mit markanter Siedlungsentwicklung können Trams langfristig eine attraktive Ergänzung bzw. Alternative zu den bestehenden Busangeboten bieten.

### **Stand / Übersicht**

Die Entwicklung des Bahnangebots im Kanton Aargau wird massgebend von übergeordneten Planungen des Bundes geprägt. Die Bahnplanungen für die Zustände 2025 und 2035 sind weit fortgeschritten und der Bundesrat hat mit dem Netznutzungskonzept 2035 die Basis für die Angebote 2025 und 2035 gelegt.

Der Grosse Rat beschliesst mit dem Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr eine wichtige Planungsgrundlage zu den öV-Entwicklungen auf kantonaler Ebene. Im Richtplan werden die raumrelevanten Elemente des Mehrjahresprogramms festgelegt.

Mit der Fertigstellung der S-Bahn Aargau ab 2016, nach Abschluss des Vierspurausbaus Olten–Aarau mit Eppenbergtunnel, wird ein wichtiger Meilenstein beim öV-Angebot erreicht. Bis spätestens im Jahr 2024 sollen die S-Bahnlinien auf allen wichtigen Bahnachsen im Halbstundentakt verkehren.

Der Kanton Aargau baute in den letzten Jahren das Busangebot kontinuierlich aus. Dabei wurde das Angebot beim Busverkehr v.a. auf die veränderten Bahnangebote abgestimmt, damit ein attraktives öV-Gesamtangebot besteht. In vielen Gebieten überarbeitete der Kanton gemeinsam mit den Transportunternehmen und den Gemeinden das seit Jahren historisch gewachsene Angebot. Insbesondere in dicht besiedelten Räumen und entlang wichtiger Verbindungsachsen konnte die Attraktivität der Buslinien durch Angebotsverdichtungen und bessere Anschlüsse auf die Bahn gesteigert werden. In den ländlichen Entwicklungsräumen konnten die Busangebote gehalten werden.

Die Qualität der öV-Erschliessung an einem Standort wird als öV-Güteklasse bezeichnet. Sie ergibt sich aus der Art des Verkehrsmittels, dem Kursintervall und der Distanz zur Haltestelle.

öV-Güteklasse

Unterschieden werden Bushaltestellen, Bahnhöfe und Bahnknoten. Bahnknoten werden durch den Fernverkehr bedient und weisen mehr als acht Abfahrten pro Stunde in der Hauptverkehrszeit auf. Als Kursintervall gilt der durchschnittliche Abstand zwischen den Abfahrten des jeweiligen Verkehrsmittels zwischen 6 und 20 Uhr (Montag bis Freitag). Gezählt werden die Abfahrten in der Hauptrichtung ohne Rücksicht auf den Abstand zwischen den Fahrten.

#### Haltestellenkategorie

Kursintervall (Mo–Fr, 06–20 Uhr)	Art des Verkehrsmittels		
	Bahnknoten	Bahnlinie	Tram/Bus
< 5 Min.	I	I	II
5 bis < 10 Min.	I	II	III
10 bis < 20 Min.	II	III	IV
20 bis < 40 Min.	III	IV	V
40 bis ≤ 60 Min.	IV	V	VI
> 60 Min.	–	–	VII

#### Zuteilung der Güteklassen A–F zu den Haltekategorien

Haltestellen- kategorie	Erreichbarkeit der Haltestelle (Distanz)			
	≤ 300 m	301–500 m	501–750 m	751–1000 m
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B	Klasse C
II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D
III	Klasse B	Klasse C	Klasse D	Klasse E
IV	Klasse C	Klasse D	Klasse E	Klasse E
V	Klasse D	Klasse E	Klasse E	Klasse F
VI	Klasse E	Klasse E	Klasse F	–
VII	Klasse F	Klasse F	–	–

Ausgehend von den Haltestellenkategorien I bis VII kann das Baugebiet abhängig von der Erreichbarkeit der Haltestellen für Fussgänger in Erschliessungsgüteklassen eingeteilt werden. Die in der Tabelle aufgeführten Distanzen in Luftlinie berücksichtigen mittlere Umwegfaktoren von 20 bis 30 %. Bei besonderen Umständen (z. B. schwierige Topografie, grössere Höhendifferenzen) wird die nächsttiefere Klasse gewählt oder die Fusswegdistanz entsprechend vergrössert.

## BESCHLÜSSE

### Planungsgrundsätze

- A. Der Kanton Aargau entwickelt das Bahn- und Busangebot abgestimmt auf die Raumtypen des Raumkonzepts Aargau, auf die Festlegungen in der Strategie mobilitätAARGAU, auf die Bevölkerungs- und Nachfragezahlen und koordiniert mit der Siedlungsentwicklung.
- B. Der Kanton Aargau richtet sein Bahnangebot auf die grossen Verkehrsströme in die aargauischen Kernstädte und in Richtung der Agglomerationen Zürich, Basel, Luzern und Zug sowie der Hauptstadtregion Bern aus. Dabei strebt er gute Verbindungen zwischen den Hochschulstandorten der Nordwestschweiz untereinander und den übrigen Hochschulen der Schweiz an.
- C. Mit attraktiven Bahnangeboten zwischen Kernstädten, Ländlichen Zentren und Urbanen Entwicklungsräumen soll ein höherer Anteil Personenfahrten mit dem öffentlichen Verkehr abgewickelt werden. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ist durch eine optimale örtliche und zeitliche Verknüpfung des Personenfern-, S-Bahn- und Busverkehrs weiterzuentwickeln.
- D. Der Kanton Aargau koordiniert die Angebotskonzepte der Transportunternehmen und setzt sich für optimale Transportketten zwischen Bahn und Bus, zwischen motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr sowie zwischen dem Fuss-/Veloverkehr und dem öffentlichen Verkehr ein. Der Kanton Aargau bietet Abendangebote an, soweit diese eine genügende Nachfrage aufweisen. Er bestellt auch ein nachfrageorientiertes Nachtangebot, das primär an den Wochenenden angeboten wird.
- E. Der Kanton Aargau überprüft im Rahmen des Bestellverfahrens die bestehenden S-Bahn- und Busangebote linienbezogen auf die Kriterien Nachfrage und Kostendeckung und passt das Angebot an. Er kann aus Gründen der Nachfrage, des betrieblichen Ablaufs oder der Gewährung von Anschlüssen an übergeordnete Verkehrsmittel Angebotsreduktionen beziehungsweise -verdichtungen vorsehen.
- F. Die Qualität der öV-Erschliessung an einem bestimmten Standort wird als öV-Güteklasse bezeichnet. Sie ergibt sich aus der Art des Verkehrsmittels, dem Kursintervall und der Distanz des Standorts zur Haltestelle.

## **Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen**

### **1. Planungsanweisungen zum Personenfernverkehr**

- 1.1 Der Kanton Aargau setzt sich beim Bund dafür ein, dass sein Gebiet optimal und marktgerecht mit dem nationalen und internationalen Bahnverkehr erschlossen wird. Sofern die optimale Anbindung der Aargauer Kernstädte an den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) in Bern, Basel und Zürich nicht gelingt, ist ein eigener HGV-Halt zu verlangen.
- 1.2 Der Kanton Aargau setzt sich beim Bund dafür ein, dass Aarau als Haupthalteort im Aargau auf der Ost-West-Transversale von hochwertigen Verbindungen Zürich–Bern (–Westschweiz/Berner Oberland) und Zürich–Biel (–Westschweiz) bedient wird.
- 1.3 Der Kanton Aargau setzt sich beim Bund dafür ein, dass die Fernverkehrsverbindungen systematisiert werden und grundsätzlich im 30-Minuten-Takt verkehren. Auf den Hauptachsen Aarau–Lenzburg–Zürich, Aarau–Brugg–Baden und Brugg–Baden–Zürich sollen durch die Überlagerung von zwei Halbstundentakten schnelle Verbindungen im ungefähren 15-Minuten-Takt angeboten werden.
- 1.4 Der Kanton Aargau setzt sich beim Bund dafür ein, dass für die Aargauer Bevölkerung möglichst viele Direktverbindungen angeboten werden und die Aargauer Kernstädte höchstens mit einmaligem Umsteigen mit allen wichtigen Schweizer Zentren verbunden sind. Die Räume Aarau/Lenzburg und Brugg/Baden sollen direkt an den Flughafen Zürich sowie direkt an die Hauptstadtregion Bern angebunden werden.
- 1.5 Der Kanton Aargau setzt sich beim Bund dafür ein, dass im Freiamt der Haltepunkt Wohlen von schnellen und direkten Verbindungen zwischen der Nordwestschweiz und dem Tessin profitiert.

### **2. Planungsanweisungen für das S-Bahnangebot**

- 2.1 Das S-Bahnangebot wird auf die Veränderungen im Fernverkehrsangebot abgestimmt und auf die Inbetriebnahme von Infrastrukturausbauten weiterentwickelt.
- 2.2 Die Bahnplanungen im Aargau werden auf grenzüberschreitenden Linien mit den Nachbarkantonen und mit den deutschen und französischen Partnern abgestimmt.

Richtplan-Teilkarte M 3.1 I

2.3 Als strategische Stossrichtungen für die bereits realisierten oder zukünftigen Angebotskonzepte im S-Bahnverkehr sind die Planungsvorgaben Entwicklung und Optimierung mit der entsprechenden Angebotsdichte festgesetzt.

#### Vorgaben Entwicklung

- Verbindungen in die Metropolzentren Zürich und Basel herstellen;
- Kernstädte und Urbane Entwicklungsräume durch S-Bahn attraktiv verbinden, in Ergänzung zum Personenfernverkehr;
- Einbindung der nachfragestarken Ländlichen Entwicklungsachsen in Kernstädte stärken;
- durch dichtes S-Bahnangebot optimale Anschlüsse an das Fernverkehrsnetz gewährleisten.

Angebotsdichte:

- in der Regel Halbstundentakt, teilweise Verdichtung zum Viertelstundentakt in Spitzenzeiten;
- auf nachfragestarken Linien durchgehender Viertelstundentakt (> 8000 Fahrgäste pro Tag auf dem meistbelasteten Teilstück einer Linie).

#### Vorgaben Optimierung

- Bahnangebot entlang der übrigen Ländlichen Entwicklungsachsen und der Bahnlinien im ländlichen Raum nachfragebezogen entwickeln;
- Einbindung der übrigen Ländlichen Entwicklungsachsen in Kernstädte gewährleisten;
- gezielter Ausbau der kombinierten Mobilität gemäss Richtplankapitel M 5.1.

Angebotsdichte:

- in der Regel Halbstundentakt;
- auf nachfrageschwachen Linien oder Linienästen in der Regel Stundentakt (< 2000 Fahrgäste pro Tag auf dem meistbelasteten Teilstück einer Linie).

### 3. Planungsanweisungen für das Tram- und Busangebot

3.1 Das Tram- und Busangebot wird abgestimmt auf die Veränderungen beim Personenfernverkehr und bei den S-Bahnen Aargau weiterentwickelt.

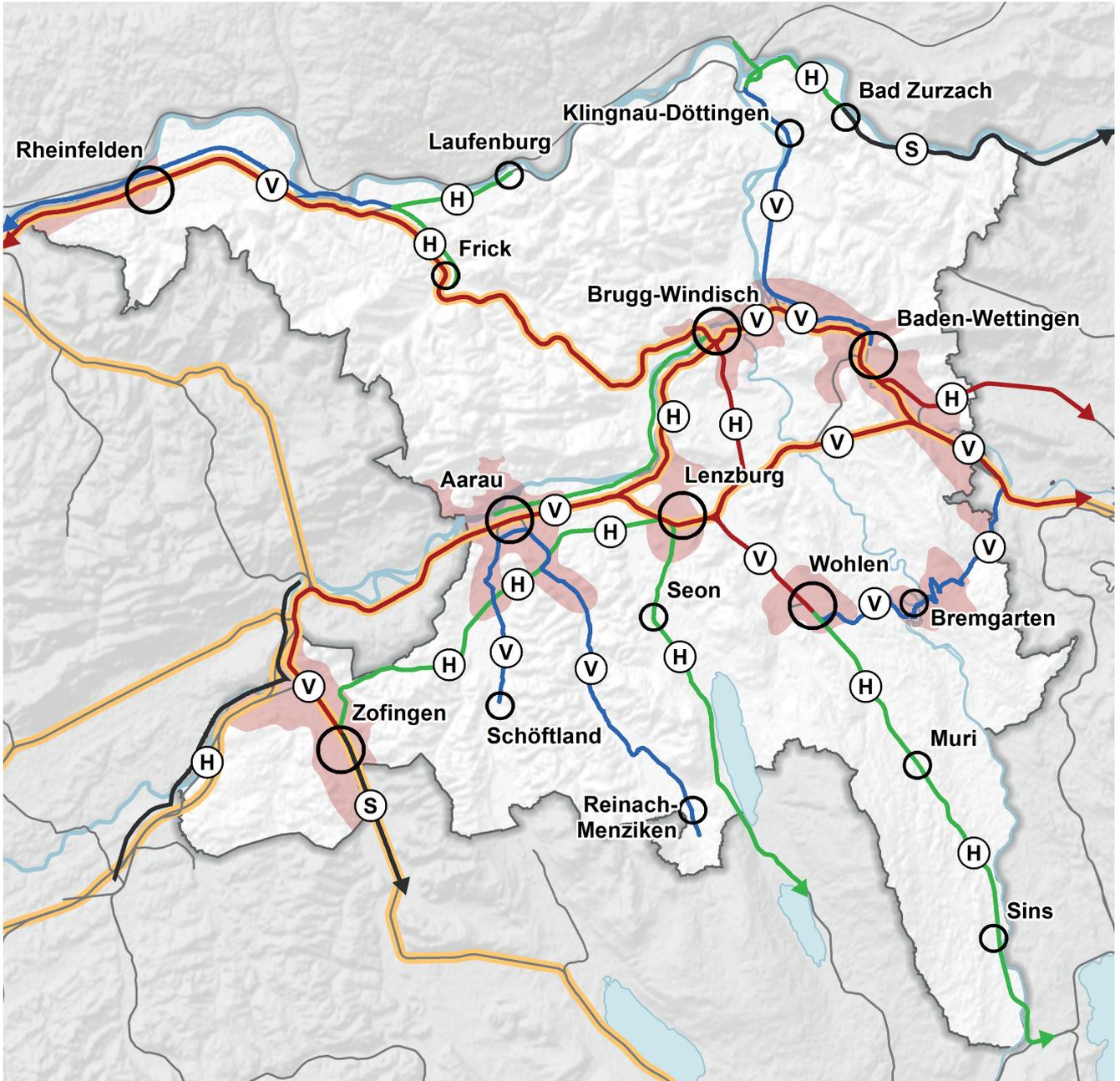
- In den Kernstädten und Urbanen Entwicklungsräumen werden dicht besiedelte Gebiete mit einer guten Angebotsdichte erschlossen.
- Gemeinden im engeren Einzugsbereich von Ländlichen Entwicklungsachsen profitieren mit Anschlussbuslinien indirekt auch vom guten S-Bahnangebot.
- Gemeinden im Einzugsbereich der Metropolitanräume Zürich und Basel sind mit den Zentren entweder durch direkte Buslinien oder mit guten Zubringerlinien auf die S-Bahn Zürich beziehungsweise die trinationale S-Bahn Basel (trireno) zu erschliessen.
- Die Angebote auf grenzüberschreitenden Linien sind mit den Nachbarkantonen und den benachbarten Landkreisen in Deutschland abzustimmen.
- Der Kanton Aargau stellt in Ländlichen Entwicklungsräumen eine Basiserschliessung sicher. Dabei stehen das Optimieren des bestehenden Angebots und alternative Erschliessungslösungen im Vordergrund.

Richtplan-Teilkarte M 3.1 II

3.2 Die Buslinien im Aargau werden in drei Funktionskategorien unterteilt:

- Buslinien mit regionaler Erschliessungsfunktion;
- Buslinien im Einzugsbereich aargauischer Kernstädte und Urbaner Entwicklungsräume;
- Buslinien mit überregionaler Verbindungsfunktion.

Richtplan-Teilkarte M 3.1 I S-Bahnangebot

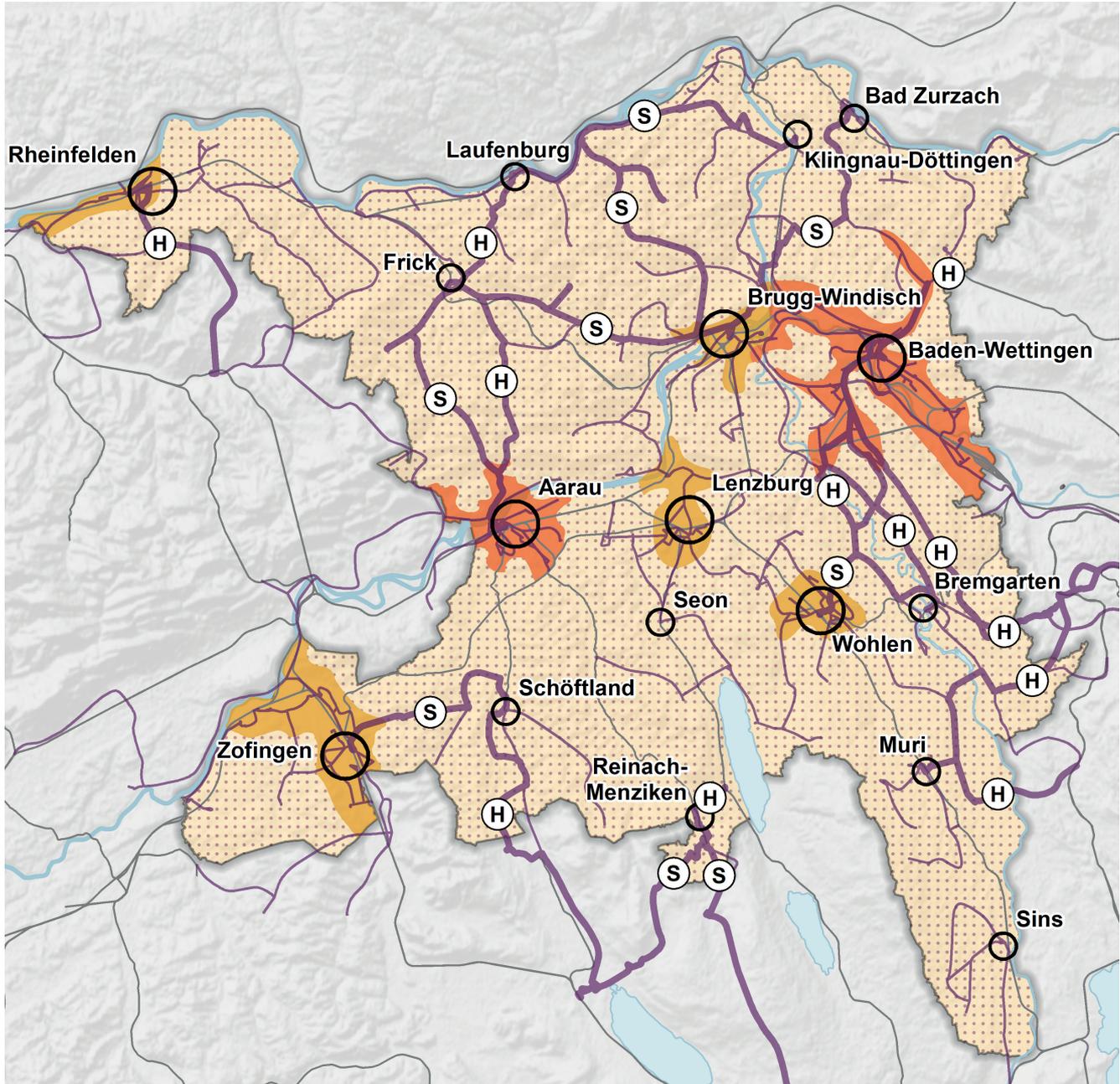


Ausgangs-  
lage      Richtplan-  
aussage

Planungsvorhaben im Regionalzugsverkehr in Verkehrskorridoren

	Bahnlinie für Verbindung von Urbanen Entwicklungsräumen und Kernstädten
	Bahnlinie entlang nachfragestarker Ländlicher Entwicklungsachsen
	Bahnlinie entlang übriger Ländlicher Entwicklungsachsen
	Bahnlinie im Ländlichen Entwicklungsraum
	Stundentakt als Regelfall
	Halbstundentakt als Regelfall
	Viertelstundentakt beziehungsweise 4 Züge pro Stunde als Regelfall
	Schienennetz / Übergeordnetes Fernverkehrsnetz
	Kernstadt / Ländliches Zentrum
	Urbaner Entwicklungsraum

Richtplan-Teilkarte M 3.1 II Busangebot



Ausgangslage	Richtplanaussage
	<p> Buslinie mit regionaler Erschließungsfunktion mindestens Basisangebot je nach örtlicher Situation Stunden- (S), Halbstunden- (H) oder Viertelstundentakt (V)</p>
	<p> Buslinie im Einzugsbereich von Kernstädten und Urbanen Entwicklungsräumen</p> <p> mindestens Halbstundentakt als Regelfall (H)</p> <p> mindestens Viertelstundentakt als Regelfall (V)</p>
	<p> Buslinie mit überregionaler Verbindungsfunktion</p> <p> Stundentakt als Regelfall</p> <p> Halbstundentakt als Regelfall</p>
	Buslinie
	Schienennetz
	Kernstadt / Ländliches Zentrum