

Von Erfolg gekrönt: Bahn- und Busverkehr im Aargau

Reto Kobi | Abteilung Verkehr | 062 835 33 30

Der öffentliche Verkehr im Kanton Aargau wurde in den letzten 12 Jahren kontinuierlich ausgebaut. Den Grundstein aller Infrastruktur- und Angebotsausbauten bilden die Beschlüsse des Grossen Rats zum Richtplan des Kantons Aargau 1996 und zum Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2007. Der schrittweise Ausbau von Gleisanlagen und Publikumeinrichtungen ermöglichte markante Angebotsverbesserungen bei der S-Bahn. Darauf abgestimmt verdichteten die Transportunternehmen auch das Busangebot in den Aargauer Zentren und auf vielen Zubringerlinien.

Nebst den Ausbauten bei der Infrastruktur und beim Angebot entwickelten die Verantwortlichen von Kanton und Transportunternehmen auch den Abonnementsverbund weiter zum integralen Tarifverbund A-Welle. Gleichzeitig verbesserten die Unternehmen die Fahrgastinformationssysteme und richteten Leitstellen für die Busbetriebe ein. Viele Busse und Züge im Aargau wurden in den letzten Jahren durch moderne, klimatisierte Fahrzeuge ersetzt. Bis spätestens Dezember 2012 soll auf allen S-Bahnen und RegioExpress-Zügen (RE) im Aargau modernes Rollmaterial eingesetzt werden.

Markanter Angebotsausbau im Bahnverkehr seit 1998

Seit der Einführung von Bahn 2000 1. Etappe im Dezember 2004 besteht im Aargau auf der Schiene ein aufeinander abgestimmtes Netz im Fern- und Regionalverkehr. Die Kernstädte sind mit den umliegenden ausserkantonalen Zentren häufig direkt und im Halbstundentakt verbunden. Auch die wichtigsten Verbindungen innerhalb des Kantons weisen häufig mehrere Verbindungen pro Stunde auf.

Auf den meisten S-Bahn-Linien ist der durchgehende Halbstundentakt eingeführt. Die Wynental- und Suhren-

talbahn (WSB) sowie die Bremgarten–Dietikon-Bahn (BDWM Transport AG) verkehren seit 2008 bzw. 2009 den ganzen Tag im Viertelstundentakt. Auf einigen Bahnlinien (Zofingen–Lenzburg, Langenthal–Olten–Aarau–Turgi) ist der Halbstundentakt erst in den Spitzenstunden realisiert, da die Strecken bzw. Bahnhöfe zuerst modernisiert und ausgebaut werden müssen.

Dichtes Busangebot im urbanen Raum

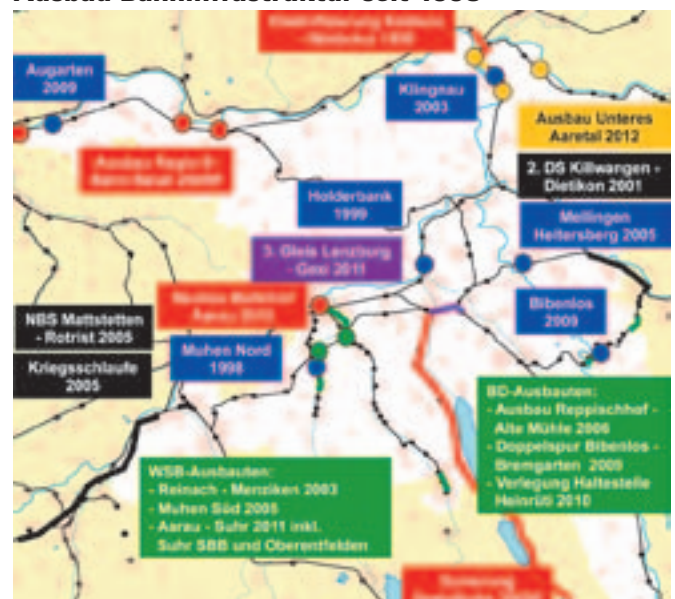
Seit 1998 wurde das Busangebot in den Kernstädten, in den urbanen Räumen und bei den Zubringerlinien markant aufgewertet. Ab Dezember 2010 verkehren in den Städten Aarau und Baden-Wettingen die Busse auf praktisch allen Linien im durchgehenden Viertelstundentakt. Die wichtigsten regionalen Buslinien weisen oft einen Halbstundentakt auf – zumindest in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend. Ausser den beiden Gemeinden Kallern und Wiliberg sind alle aargauischen Gemeinden mindestens mit einem Basisangebot erschlossen.

Die wichtigsten Angebotsschritte seit 1998



Neue S-Bahn-Linien und höhere Frequenzen im Taktfahrplan machen das Bahnfahren attraktiv.

Ausbau Bahninfrastruktur seit 1998



Dichtere Fahrpläne und ein attraktives Streckennetz machen einen Ausbau der Bahninfrastruktur notwendig.

Raum
Landschaft

Infrastrukturausbauten bei Bahn und Bus

Auf der Ost-West-Transversale durch den Aargau konnten mit der 2. Doppelspur Killwangen-Spreitenbach-Dietikon, den Ausbauten zwischen Olten und Däniken sowie der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist wichtige Voraussetzungen für die Bahn 2000 geschaffen werden. Als nächster Schritt wird im Dezember 2010 das dritte Gleis Lenzburg-Gexi eröffnet, sodass die S26 aus dem Freiamt wieder halbstündlich nach Lenzburg fährt.

Der Aargau beteiligte sich mit namhaften Beiträgen an der Regio-S-Bahn im Fricktal und unterstützt auch die Modernisierung der Bahnhöfe im Unteren Aaretal. Der Kanton verfolgte in den letzten 12 Jahren die Ausbaustrategie, mit neuen Bahnhöfen und Bushaltestellen den öffentlichen Verkehr (öV) näher an die Bevölkerung zu bringen. Seit der Eröffnung der neuen Haltestelle Mellingen Heitersberg und der Inbetriebnahme der S3 im Dezember 2004 profitieren das Reusstal und der Rohrdorferberg von schnellen Verbindungen ins Limmattal, nach Zürich und nach Lenzburg-Aarau.

Die WSB sowie die BDWM Transport AG verbesserten ihre Infrastruktur schrittweise. Die eigenen Trassees entlang der WSB in Muhen, zwischen Reinach und Menziken sowie im Kor-



Foto: SBB

Die Inneneinrichtung der FLIRT-Fahrzeuge bietet den Kundinnen und Kunden viel Komfort.

ridor Aarau-Suhr brachten Fahrzeitverkürzungen für die Fahrgäste und eine Verbesserung der Sicherheit sowohl im öV als auch im motorisierten Strassenverkehr. In den urbanen Räumen besteht vor allem beim Busverkehr noch grösserer Handlungsbedarf, da die Busse im Stau stecken bleiben und die Anschlüsse auf die Züge nicht mehr sichergestellt werden können. Die Umsetzung der verschiedenen Verkehrsmanagementprojekte ist wichtig und wird dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr helfen, Marktanteile zu gewinnen.

Besserer Komfort mit neuen Zügen und Bussen

Der Einsatz der Gelenkbetriebswagen der Seetalbahn war der Start für das neue Rollmaterial im Kanton Aargau. Seit 2002 verkehren die attraktiven Fahrzeuge zwischen Lenzburg und Luzern sowie auf der Nationalbahn Zofingen-Lenzburg. Die Regio-S-Bahn Basel fährt seit 2008 mit FLIRT-Fahrzeugen. Ab Dezember 2010 geht es Schlag auf Schlag weiter mit der Rollmaterialerneuerung, dann verkehren auch FLIRT im Freiamt und zwischen Aarau und Turgi. Ebenfalls bis Ende Jahr wird das Rollmaterial der Bremgarten-Dietikon-Bahn und der Wyental- und Suhrentalbahn vollständig umgerüstet sein. Danach kommen die S23 (Langenthal-Lenzburg-Baden), die S27 (Baden-Koblentz/Waldshut) und die S29 (Langenthal-Aarau-Turgi) an die Reihe: Spätestens ab Dezember 2011 sind diese S-Bahnen mit modernen DOMINO-Fahrzeugen der SBB ausgerüstet. Ab Dezember 2012 wird ebenfalls der RegioExpress Olten-Wettingen mit neuen Doppelstockzügen fahren. Das heisst, ab diesem Zeitpunkt werden alle Taktzüge mit klimatisiertem, behindertengerechtem und fahrgastfreundlichem Rollmaterial unterwegs sein.



Foto: Abteilung Verkehr

Seit 2010 verfügt die Bremgarten-Dietikon-Bahn über neue Diamant-Züge.

Grosse Nachfrage auf den S-Bahnen

Am 1. Oktober 2009 machte der öffentliche Verkehr in den Aargauer Medien grosse Schlagzeilen: «Die Aargauer fahren mehr S-Bahn» hiess die Titelgeschichte. Die Zahlen der letzten Jahre sprechen für sich. Von 2005 bis 2008 stiegen die zurückgelegten Personenkilometer in aargau-

ischen S-Bahnen von 500 auf 630 Millionen. Das laufend verbesserte Angebot mit dichteren Fahrplänen im Aargau selber und in den grossen Zentren Zürich, Basel und Luzern führte in den S-Bahnen zu einem überdurchschnittlichen Passagieranstieg.

Am Beispiel der S26 Aarau–Lenzburg/Othmarsingen–Rotkreuz kann die Entwicklung der letzten 10 Jahre ein-

druckvoll nachgezeichnet werden. Während die gefahrenen Zugkilometer von 2000 bis 2010 um 35 Prozent zunahm (beispielsweise Halbstundentakt im Oberen Freiamt ab 2007), stieg die Nachfrage in den Zügen um 75 Prozent. Durch Produktivitätsfortschritte, optimierten Rollmaterialesinsatz und Mehreinnahmen aufgrund der vielen zusätzlichen Fahrgäste sind die Abgeltungen im Freiamt im Jahr 2010 sogar tiefer als im Jahr 2000.

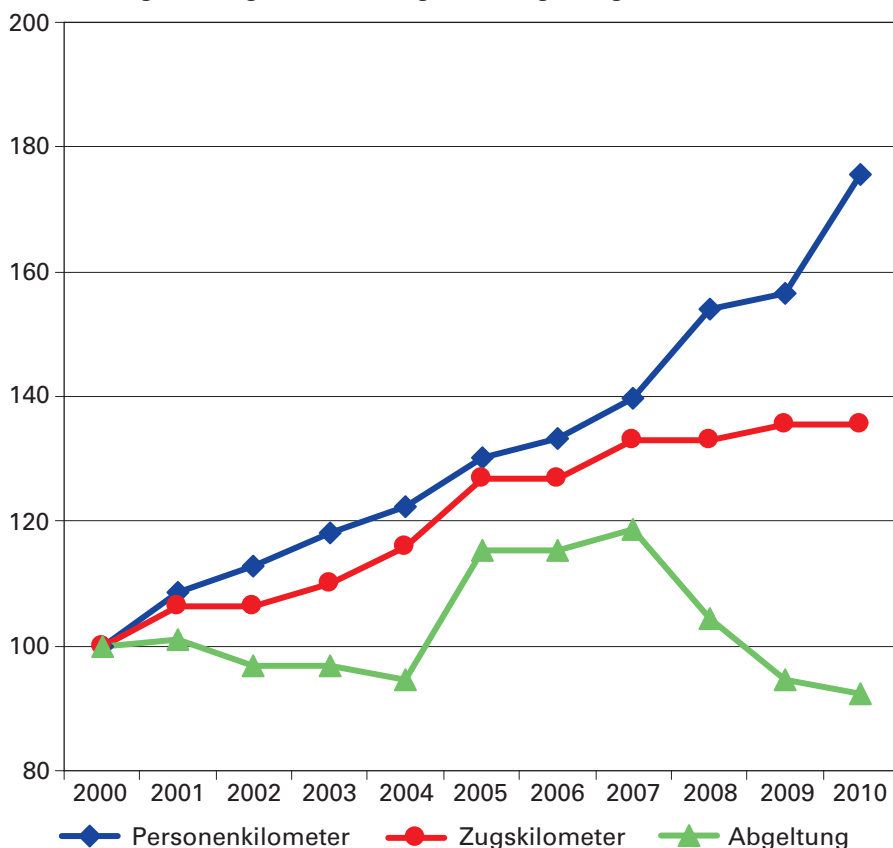
Bestes Beispiel eines erfolgreichen öV-Angebots ist die 2005 eröffnete Haltestelle Mellingen Heitersberg (S3). Zählungen in den ersten vier Betriebsjahren zeigen, dass die Anzahl ein- und aussteigender Fahrgäste von 2005 bis 2009 um 75 Prozent zugenommen hat. Mit mehr als 3000 Fahrgästen sind die während der Planungsphase prognostizierten Zahlen bereits erreicht. Die S3 hat mit 80 Prozent die höchste Kostendeckung unter den Aargauer S-Bahnen. Gleichzeitig sind die Busse nach Baden weiterhin gut besetzt und das Angebot Baden–Reusstal und Baden–Rohrdorferberg konnte weiter verdichtet werden.

Ausblick

Die kontinuierlich steigende Nachfrage der letzten Jahre wird sich in Anbetracht der Prognose über die Bevölkerungsentwicklung in ähnlichem Rahmen fortsetzen. Der Kanton ist gefordert, die steigende Nachfrage weiterhin mit attraktiven Angeboten im öffentlichen Verkehr zu befriedigen. Neben der Erschliessung der Wohn- und Arbeitsgebiete innerhalb des Kantons und in die angrenzenden Agglomerationen wird der Aargau auch künftig für eine adäquate Einbindung ins nationale und internationale öV-Netz kämpfen. Eine starke Nachfrage ist dabei das beste Argument, Bund und SBB von guten Fernverkehrsangeboten zu überzeugen.

S26 Aarau–Lenzburg/Othmarsingen–Rotkreuz

Entwicklung von Angebot, Nachfrage und Abgeltung

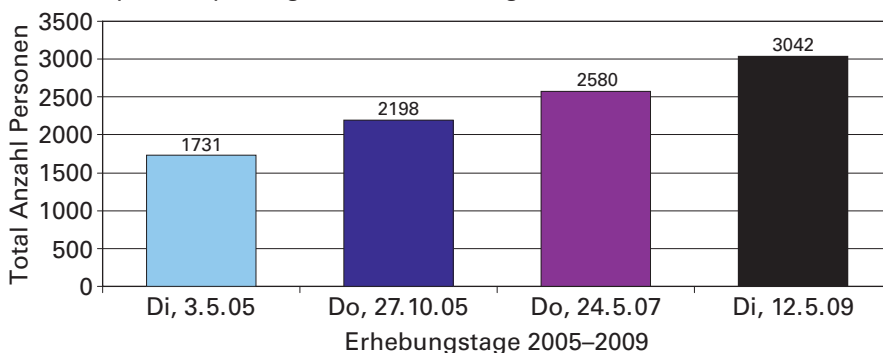


Die zurückgelegten Personenkilometer – hier am Beispiel der S26 – nehmen stetig zu.

Quelle: Offerten SBB 2000–2010

Mellingen Heitersberg: Eine Erfolgsgeschichte

Total Frequenzen pro Tag (Ein- und Aussteigende)



An der Haltestelle Mellingen Heitersberg hat die Anzahl ein- und aussteigender Fahrgäste von 2005 bis 2009 um 76 Prozent zugenommen.

Quelle: Zählungen BVU

