



REGIERUNGSRAT

2. Juli 2019

BOTSCHAFT AN DEN GROSSEN RAT

19.220

Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020 (MJP öV 2020) nach § 12 Abs. 1 lit. b des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr zur Beschlussfassung und erstatten Ihnen dazu folgenden Bericht.

Zusammenfassung

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) vom 2. September 1975 legt in § 12 Abs. 1 lit. b fest, dass dem Grossen Rat ein Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr vorzulegen sei. Der Grosse Rat beschloss am 5. März 2013 das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013 (MJP öV 2013). Er prägte mit seiner Zustimmung zum Kapitel 3 des MJP öV 2013 die Entwicklung in den Bereichen Angebot, Infrastruktur, Rollmaterial, Tarife und Marketing sowie Fahrgastinformationen und Leitsysteme in den Jahren 2013–2019. Der Standbericht zum MJP öV 2013 in Kapitel 1 der vorliegenden Botschaft zeigt die konkreten Fortschritte beim Bahn- und Busangebot sowie in ausgewählten Infrastrukturbereichen.

Die Erfahrungen mit den bisherigen Mehrjahresprogrammen 2007 und 2013 sind durchwegs positiv. Das Mehrjahresprogramm öV hat sich als Planungs- und Führungsinstrument bewährt. Mit den Planungsvorgaben des Grossen Rats konnte die Angebots- und Infrastrukturentwicklung zielgerichtet vorangetrieben werden.

Das vorliegende MJP öV 2020 ist wiederum eine Gesamtplanung für den öffentlichen Verkehr im Kanton Aargau für die nächsten rund 10 Jahre. Es ist auf den Richtplan, die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU sowie auf die aktuellen Arbeiten bei zukünftigen Bahn- und Buskonzepten abgestimmt. Gemäss ÖVG genehmigt der Grosse Rat das Mehrjahresprogramm. Genehmigungsinhalt ist das Kapitel 3 "Künftige Entwicklung des öV im Kanton Aargau". Danach folgen Botschaften für Richtplaneinträge, respektive Kreditbotschaften entsprechend dem Umsetzungsablauf. Das Kapitel 4 zeigt die geschätzten finanziellen Konsequenzen der geplanten Massnahmen auf. Dieses Kapitel wird dem Grossen Rat zur Kenntnisnahme unterbreitet und gehört demzufolge nicht zum Genehmigungsinhalt. Der Grosse Rat geht mit dem Mehrjahresprogramm öV keine finanziellen Verpflichtungen ein. Verbindliche Finanzierungsbeschlüsse werden vom Grossen Rat mit dem Aufgaben- und Finanzplan (AFP), dem Globalbudget sowie mit einzelnen Kreditvorlagen beschlossen. Der Grosse Rat entscheidet jährlich über die Höhe der Einlage in die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur.

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt hat im Rahmen der jährlichen Fahrplanverfahren und der laufenden Angebotsplanungen institutionalisierte Kontakte mit fast allen Regionalplanungsverbänden. Aus dieser Zusammenarbeit und aufgrund von vier regionalen Workshops sind die wichtigen Anliegen der Regionen bekannt und in das MJP öV 2020 eingeflossen. Je nach Anliegen wurde das MJP öV 2020 angepasst. Viele Begehren der Regionen werden im Rahmen von gemeinsamen Konzeptarbeiten beziehungsweise im Rahmen der zweijährlichen Fahrplanverfahren behandelt. Sie werden realisiert, sofern sie sinnvoll, technisch möglich und finanzierbar sind.

1. Standbericht zum Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013 (MJP öV 2013)

1.1 Einleitung

Der Grosse Rat beschloss am 5. März 2013 (GRB Nr. 2013-2350) das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013 (MJP öV 2013). Er prägte mit seiner Zustimmung zum Kapitel 3 des MJP öV 2013 die Entwicklung in den Bereichen Angebot, Infrastruktur, Rollmaterial, Tarife und Marketing sowie Fahrgastinformation und Leitsysteme in den Jahren 2013–2019. Das MJP öV 2013 war, nach dem MJP öV 2007, das zweite Mehrjahresprogramm für den öffentlichen Verkehr im Kanton Aargau.

Die Kapitel 1.2–1.4 der vorliegenden Botschaft geben einen Überblick über die Zielerreichung beim Bahn- und Busangebot und bei der Infrastruktur in den verschiedenen Bahnkorridoren. Die konkreten Entwicklungen der Zugszahlen 2007–2013–2019 sowie bei der Nachfrage 2008–2017 sind im MJP öV 2020 in den Kapitel 2.1.2 (S-Bahnen Aargau) und 2.4 (Nachfrageentwicklung im öV) aufgeführt. Weitere Entwicklungen in den Bereichen Rollmaterial, Tarifverbünde, Vertriebssysteme, Fahrgastinformation, Leitsysteme, Qualität und Sicherheit sind im MJP öV 2020 in den Kapiteln 2.5–2.8 beschrieben.

1.2 Entwicklung Bahnangebot 2013–2019

Im MJP öV 2013 sind die anzustrebenden Angebotsveränderungen in den Kapiteln 3.9.1–3.9.11 festgeschrieben, einerseits in mittelfristigen und andererseits in langfristigen Entwicklungs- beziehungsweise Optimierungsmodulen je Bahnkorridor. Viele der vorgeschlagenen mittelfristigen Angebots- und Infrastrukturmassnahmen basieren auf den Ausbausritten des Projekts S-Bahn Aargau 2016 ff. Der Grosse Rat hat am 7. Januar 2014 dem Angebotskonzept und dem Globalkredit zur S-Bahn Aargau 2016 ff. zugestimmt (GRB Nr. 2014-0323). Die Umsetzung erfolgt schrittweise und wird mit der Inbetriebnahme der durchgehenden Vierspurstrecke Olten–Aarau und der Einführung des 30-Minuten-Takts der S29 Zofingen–Olten–Aarau–Turgi im Dezember 2020 (Fahrplanjahr 2021) abgeschlossen.

Die langfristigen Angebotsmodule hängen zum Teil stark vom übergeordneten Infrastrukturausbau ab. Sie wurden vom Kanton Aargau als Input für die Bahnplanungen auf Bundesebene zum Strategischen Entwicklungsprogramm Bahn (STEP 2035) weiterverfolgt und beim Bundesamt für Verkehr eingegeben. Sie sind teilweise Bestandteil der Botschaft STEP 2035 an das Bundesparlament, die im Herbst 2018 veröffentlicht wurde und im Jahr 2019 beschlossen werden soll. Genauere Ausführungen dazu sind im MJP öV 2020 in Kapitel 3.4 zu finden.

Der Stand der Umsetzung des MJP öV 2013 bei der Bahn präsentiert sich wie folgt (Reihenfolge analog Kapitel 3.9.1–3.9.11 im MJP öV 2013):

Mittelfristige Angebotsentwicklung/ Angebotsoptimierung	Stand	Bemerkungen
Korridor Unteres Aaretal (MJP öV 2013, Kapitel 3.9.1)		
S19 Zürich–Dietikon–Koblentz in der Hauptverkehrszeit im Stunden-Takt in beide Richtungen statt Direktzüge in Lastrichtung	realisiert	Inbetriebnahme im Dezember 2015
Alle Verdichtungszüge neu ab Bahnhof Waldshut	geprüft/zurückgestellt	Realisierung bedingt Ausbau Bahnhof Waldshut und Einsatz zusätzlicher Zugkompositionen (sehr hohe Mehrkosten)
Korridor Nationalbahn (MJP öV 2013, Kapitel 3.9.2)		
Montag–Sonntag 30-Minuten-Takt ganztags bis 20 Uhr Zofingen–Lenzburg	realisiert	Inbetriebnahme im Dezember 2015
Bessere Erschliessung der Gemeinden mit neuen Haltestellen und Verlegung von Haltestellen	realisiert	Verlegung Haltestelle Küngoldingen und Ausbau der Bahnhöfe Hunzenschwil, Oberentfelden, Kölliken und Safenwil
Korridor Fricktal (MJP öV 2013, Kapitel 3.9.3)		
Zusätzliche Verdichtungszüge Basel–Rheinfelden–Stein-Säckingen in der Hauptverkehrszeit	realisiert	Das Angebot der Verdichtungszüge wurde systematisiert/leicht ausgebaut
30-Minuten-Takt Stein-Säckingen–Frick/Laufenburg (Montag–Freitag in der Hauptverkehrszeit Morgen und Abend)	Erneut in Prüfung	Zurückgestellte Arbeiten (Sanierungsmassnahme S18-635-1) aufgrund Motion im Grosse Rat (GRB Nr. 2018-0681) reaktiviert
Durchbindung Richtung Frankreich/Elsass	Geprüft/verworfen	Langfristig sollen zwei S-Bahnlinien aus dem Fricktal via Herzstück weiter Richtung EuroAirport beziehungsweise Wiesental fahren
Korridor Mittelland (MJP öV 2013, Kapitel 3.9.4)		
Durchgehender 30-Minuten-Takt Aarau–Olten mit Zwischenhalten (S23 und S26)	realisiert	Inbetriebnahme im Dezember 2018
Durchgehender 30-Minuten-Takt Turgi–Aarau (ohne Halt)–Olten–Zofingen(–Sursee)	Umsetzung Dezember 2020/Dezember 2021	Abschnitt Turgi–Aarau bereits realisiert. Weitere Teilschritte Dezember 2019 und Dezember 2020
Neue S-Bahnlinie im Stunden-Takt Muri–Brugg	realisiert	Inbetriebnahme im Dezember 2016
S3 (S11) in der Hauptverkehrszeit im 30-Minuten-Takt	realisiert	Inbetriebnahme im Dezember 2017
Zusätzliche Direktzüge Freiamt–Limmattal–Zürich (Fahrt in beide Richtungen, beschleunigt)	realisiert	Inbetriebnahme im Dezember 2017

Mittelfristige Angebotsentwicklung/ Angebotsoptimierung	Stand	Bemerkungen
Korridor Rothrist/Zofingen–Olten (MJP öV 2013, Kapitel 3.9.5)		
Direkte schnelle S-Bahnverbindung Zofingen–Olten (ohne Halt)–Aarau(–Turgi) im 30-Minuten-Takt	Umsetzung Dezember 2020/De- zember 2021	Inbetriebnahme in Teilschritten im De- zember 2019 und Dezember 2020
Durchgehender 30-Minuten-Takt Langenthal–Olten (Montag–Samstag bis 24 Uhr)	Umsetzung Dezember 2020/De- zember 2021	Teilumsetzung bereits im Dezember 2019 vorgesehen
Korridor Wynental- und Suhrental (MJP öV 2013, Kapitel 3.9.6)		
Nachfrageentwicklung durch längere Züge abdecken	Umsetzung vorgesehen	Längere Züge und Anpassung Perrons sind Bestandteile der Ausbauplanungen
15-Minuten-Takt am Abend und an Sonntagen zu gewissen Zeiten für Ausflugsverkehr (Anschlüsse Aarau)	geprüft/zu- rückgestellt	Bestandteil der Sanierungsmassnahmen E16-635-1, S17-635-1 und S18-635-1
Korridor Seetal (MJP öV 2013, Kapitel 3.9.7)		
30-Minuten-Takt Montag–Sonntag bis 24.00 Uhr Lenzburg–Beinwil am See–Luzern	geprüft/zu- rückgestellt	Bestandteil der Sanierungsmassnahmen E16-635-1, S17-635-1 und S18-635-1
Korridor Bünzthal und Oberes Freiamt (MJP öV 2013, Kapitel 3.9.8)		
Verlängerung S26 im Stundentakt nach Olten mit allen Halten zwischen Aarau und Olten	realisiert	Inbetriebnahme im Dezember 2018
Zusätzliche Direktzüge Freiamt–Limmattal–Zürich (Fahrt in beide Richtungen, beschleunigt)	realisiert	Inbetriebnahme im Dezember 2017
Neue S-Bahnlinie im Stunden-Takt Muri–Brugg	realisiert	Inbetriebnahme im Dezember 2016
Direkte Einbindung des Freiamts in Stadtbahn Zug	geprüft/ver- worfen	Realisierung aus technisch-betrieblichen Gründen langfristig nicht vorgesehen
Verlängerung weiterer Freiamter Züge nach Aarau mindestens zur Hauptverkehrszeit	geprüft/zu- rückgestellt	30-Minuten-Takt Freiamt–Olten Be- standteil von STEP 2035 (Ersatz von S23)
Korridor Mutschellen (MJP öV 2013, Kapitel 3.9.9)		
Nachfrageentwicklung durch längere Züge abdecken	Umsetzung vorgesehen	Längere Züge und Anpassung Perrons sind Bestandteile der Ausbauplanungen
15-Minuten-Takt am Abend und an Sonntagen zu gewissen Zeiten für Ausflugsverkehr	Geprüft/zu- rückgestellt	Bestandteil der Sanierungsmassnahmen E16-635-1, S17-635-1 und S18-635-1
Zusätzliche RegioExpress (RE) in Spitzenzeiten am Morgen und Abend auf Abschnitt Berikon–Widen–Dietikon	Umsetzung vorgesehen	Zeitpunkt abhängig von der Nachfrage- und Projektentwicklung

Mittelfristige Angebotsentwicklung/ Angebotsoptimierung	Stand	Bemerkungen
Korridor Furttal und Limmattal (MJP öV 2013, Kapitel 3.9.10)		
30-Minuten-Takt S6 bis 24.00 Uhr	realisiert	Inbetriebnahme im Dezember 2013
Alle S6-Züge fahren ohne längeren Aufenthalt in Wettingen nach Baden	realisiert	Seit Dezember 2016 umgesetzt
Limmattalbahn (LTB) Killwangen-Spreitenbach–Dietikon–Zürich Altstetten im 15-Minuten-Takt	Umsetzung 2023	Arbeiten laufen termingerecht. Weitere Infos siehe MJP öV 2020 (Kapitel 2.2)
S3 in der Hauptverkehrszeit im 30-Minuten-Takt	realisiert	Inbetriebnahme im Dezember 2017
Korridor Oberes Rheintal (MJP öV 2013, Kapitel 3.9.11)		
Keine Veränderung	realisiert	Nachfrage zu gering für Verdichtungen

Die im MJP öV 2013 aufgezeigten mittelfristigen Angebotsveränderungen in den verschiedenen Bahnkorridoren sind grösstenteils umgesetzt oder stehen im Zusammenhang mit der S-Bahn Aargau 2016 ff. oder der Limmattalbahn (LTB) wenige Jahre vor der Inbetriebnahme.

Die Realisierung einiger mittelfristiger Angebotsmodule wurde aufgrund der Haushaltsanierungsmassnahmen des Kantons Aargau zurückgestellt (E16-635-1 Effizienzsteigerung Verkehrsangebot und verzögerte Umsetzung der Massnahmen gemäss dem Mehrjahresprogramm öV, S17-635-1 Verzögerungen Angebotsverbesserungen, S18-635-1 Verzögerungen bei Bahnangebotsausbauten).

Zwei vorgesehene Module können aufgrund bestehender Kapazitätsengpässe beziehungsweise zu wenig leistungsfähiger Infrastrukturen nicht umgesetzt werden (Verlängerung S26 nach Zug und 30-Minuten-Takt S26 nach Aarau). Zwei landesgrenzenüberschreitende Module (Direktverbindung Fricktal–Elsass und Zusatzzüge Unteres Aaretal direkt nach Waldshut) scheiterten an betrieblich-technischen und finanziellen Randbedingungen. Alle nicht realisierten Module werden im Rahmen der weiteren Bearbeitung der langfristigen Bahnplanungen (STEP 2035 ff.) gemeinsam mit dem Bund, den Transportunternehmen und den Nachbarkantonen/Nachbarländern geprüft.

1.3 Entwicklung des Busangebots 2007–2019

Im MJP öV 2013 sind in Kapitel 3.6.1 mögliche Angebotsveränderungen im Busverkehr ab 2013 aufgeführt. Viele der vorgeschlagenen Massnahmen wurden gemeinsam mit den Regionalplanungsverbänden, Gemeinden und Transportunternehmen geprüft. Aufgrund der beschränkten finanziellen Mittel beim Kanton und den aargauischen Gemeinden wurden nur ein Teil der im MJP öV 2013 aufgeführten Angebotsverbesserungen bis 2019 umgesetzt.

Der Stand der Umsetzung beim Bus präsentiert sich wie folgt (Liste gemäss MJP öV 2013, Kapitel 3.6):

Entwicklung der Busnetze	Stand	Bemerkungen
Neue Tangentiallinie Dättwil–Baregg–Wettingen/Neuenhof	realisiert (in der Hauptverkehrszeit)	Aufnahme der Linie ins allgemeine Angebot gemäss ÖVG nach einem dreijährigen Versuchsbetrieb
Anpassung Busnetz im Raum Mutschellen/Kelleramt/Reusstal im Zusammenhang mit der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich	realisiert	Anpassung der Fahrpläne auf die veränderten Zeiten der S-Bahnlinien. Gleichzeitig nachfragegerechter Angebotsausbau
Anpassung Busnetz Raum Niederweningen/Surbtal/Studenland im Zusammenhang mit der 4. Teilergänzungen S-Bahn Zürich	realisiert	Anpassung der Fahrpläne auf die veränderten Zeiten der S-Bahnlinien. Gleichzeitig nachfragegerechter Angebotsausbau
Busnetzergänzung im Raum Lenzburg/Hendschiken/Othmarsingen im Zusammenhang mit neuer S-Bahnlinie Muri–Brugg	geprüft/zurückgestellt	Neue Buslinie schwierig zu realisieren. Situation nach Umbau Knoten Neuhof neu beurteilen
Weiterentwicklung Busnetz im Raum Staufeu/Lenzburg/Niederlenz/Möriken-Wildegg	realisiert	Systematisierung der Linien und Anpassung/Verdichtung der Fahrpläne
Anpassung des Busnetzes im Raum Gebenstorf/Brugg/Turgi	teilrealisiert/sistiert	Ausbau Busnetz Richtung Turgi umgesetzt. RVBW-Verlängerung nach Brugg sistiert
Neue Busverbindung Hunzenschwil–Wynenfeld	geprüft/zurückgestellt	Versuchsbetrieb, finanziert durch die Gemeinden, kam bisher nicht zu Stande
Entwicklung des Busnetzes im Raum Stein-Säckingen–Sisslerfeld	pendent	Bestehendes Busangebot genügend gut. Nachfrage kann gut abgedeckt werden. Mittelfristig Handlungsbedarf im Zusammenhang mit dem Entwicklungsschwerpunkt Sisslerfeld
Anpassung des Busnetzes im Raum Zofingen/Oftringen/Rothrist (zum Beispiel im Zusammenhang mit der 2. Etappe der Wiggertalstrasse)	pendent	Bestehendes Busangebot genügend gut. Nachfrage kann gut abgedeckt werden. Mittelfristig Handlungsbedarf
Anpassung des Busnetzes im Raum Killwangen-Spreitenbach/Dietikon im Zusammenhang mit Inbetriebnahme der LTB	geprüft Umsetzung Dezember 2022	Auf LTB abgestimmtes Buskonzept geplant. Umsetzung erst zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme LTB
Busbetrieb Aarau AG (BBA)-Linienenerweiterung im Raum Torfeld Süd/Nord beziehungsweise Rohr/Buchs	geprüft/zurückgestellt	Versuchsbetrieb, finanziert durch die Gemeinden, kam bisher nicht zu Stande
Aufbau einer Bus-Längsverbindung Mutschellen (Oberwil-Lieli–Berikon–Widen–Remetschwil)	kein Handlungsbedarf mehr	Bestehendes Angebot genügend gut. Mit neuen Fahrplänen bestehen Umsteigerbindung zwischen Buslinien
Verlängerung Buslinie Dietikon–Oetwil nach Würenlos(–Wettingen)	zurückgestellt	Versuchsbetrieb, finanziert durch die Gemeinden, kam bisher nicht zu Stande

Geplante Taktverdichtungen beim Angebot	Stand	Bemerkungen
Verdichten des Busangebots im Zusammenhang mit der neuen S19 im Unteren Aaretal	realisiert	Busangebot im Raum Döttingen und Siggenthal–Würenlingen systematisiert und Angebot leicht ausgebaut
Verdichten des Busangebots im Zusammenhang mit zusätzlichen Fernverkehrshalten im Fricktal	pendent	Keine Angebotsausbauten, da Fernverkehrshalte noch nicht realisiert
Durchgehender 30-Minuten-Takt Stein–Sisseln–Lauenburg	zurückgestellt	Kein dringender Handlungsbedarf, aus finanziellen Gründen zurückgestellt
Durchgehender 30-Minuten-Takt Wettingen Tägerhard–Wettingen Bahnhof	zurückgestellt	Kein dringender Handlungsbedarf, aus finanziellen Gründen zurückgestellt
Verdichten des Busangebots im Zusammenhang mit der Verbesserung des S-Bahnangebots auf der Heitersberglinie	realisiert	Einzelne zusätzliche Busanschlüsse auf neue S3-Angebote eingeführt
Gezielter Ausbau des Wochenend-/und Abendangebot in urbanen Räumen	zurückgestellt	Kein dringender Handlungsbedarf, aus finanziellen Gründen zurückgestellt

Geplante Verbesserung Abend-, Wochenend- und Nachtangebote	Stand	Bemerkungen
Ausbau des Abendangebots auf verschiedenen Linien im ländlichen Entwicklungsraum	zurückgestellt	Kein dringender Handlungsbedarf, aus finanziellen Gründen zurückgestellt. Ausbauten im ländlichen Entwicklungsgebiet sind gemäss mobilitätAARGAU nur sehr zurückhaltend weiterzutreiben
Ausbau des Sonntagsangebot auf verschiedenen Linien im ländlichen Entwicklungsraum	realisiert	Sonntagsangebot auf den Linien Bremgarten–Hermetschwil und Stein–Oeschgen–Frick eingeführt
Ausbau des Nachtangebots beim Bus, abgestimmt auf die bestehenden Nacht-S-Bahnen	zurückgestellt	Kein dringender Handlungsbedarf, aus finanziellen Gründen zurückgestellt

Im Busverkehr mussten, aufgrund der angespannten finanziellen Lage im Kanton Aargau, während der Umsetzungsphase des Mehrjahresprogramms öV Prioritäten gesetzt werden. Die vorhandenen Mittel mussten vor allem für zwingend nötige Angebote, die sich aufgrund von Taktänderungen bei den übergeordneten S-Bahnen ergaben, eingesetzt werden. Auch die Gemeinden waren sehr zurückhaltend in der Einführung neuer Buslinien beziehungsweise bei der Finanzierung von Versuchsbetrieben.

Im MJP öV 2020 wird in Kapitel 2.3.2 ausgeführt, dass die Erschliessung der Gemeinden durch Buslinien/Busangebote bereits 2013 einen guten Stand hatte. Die Karten zum Taktangebot in den Haupt- und Nebenverkehrszeiten zeigen dabei, dass ein grosser Teil der Bevölkerung mit einem guten öV-Angebot erschlossen ist. Lücken bestehen vor allem am Wochenende und am Abend, wobei zu diesen Zeiten die Nachfrage einiges kleiner ist als unter der Woche und in den Hauptverkehrszeiten.

1.4 Infrastrukturentwicklung Schiene im Kanton Aargau seit 2013

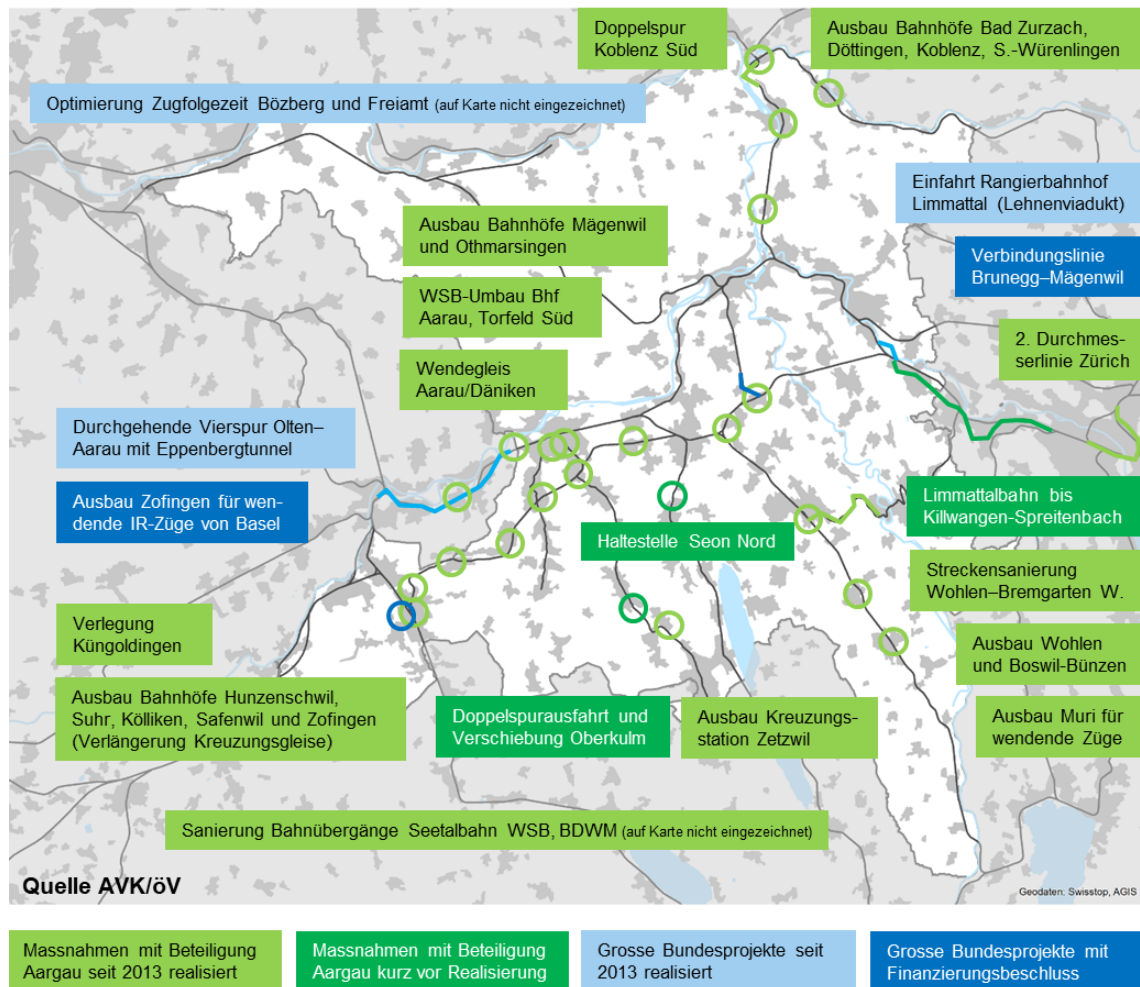
Das MJP öV 2013 gliedert in den Kapiteln 3.9.1–3.9.11 die Infrastrukturentwicklung in drei Kategorien: laufende Massnahmen, Infrastrukturmodul 1 (mittelfristig), Infrastrukturmodul 2 (langfristig).

Seit 2013 konnten – mit Ausnahme der Haltestelle Reinach Eien – fast alle Projekte der Kategorie "laufende Massnahmen" abgeschlossen werden. Die beiden Projekte Doppelspurausfahrt Oberkulm mit Verschiebung der Haltestelle Oberkulm sowie die neue Haltestelle Seon Nord stehen kurz vor Beschlussfassung beziehungsweise vor der Umsetzung. Der Vierspurausbau Olten–Aarau mit dem Eppenbergtunnel geht voraussichtlich im Dezember 2020 in Betrieb. Grosse und teure Projekte, wie zum Beispiel der Lehnenviadukt in Killwangen-Spreitenbach (direkte Einfahrt von Baden in den Rangierbahnhof Limmattal) oder der Vierspurausbau Olten–Aarau, finanzierte dabei der Bund. Der Kanton Aargau beteiligte sich mit Kreditbeschlüssen bis 2016 teilweise an Ausbauten der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB): Bahnhof- und Streckenausbauten im unteren Aaretal (GRB Nr. 2010-0801) und S-Bahn Aargau 2016 ff. (GRB Nr. 2014-0323) beziehungsweise Vorfinanzierungsanteile an der 2. Durchmesserlinie nach Zürich Oerlikon. Bis Ende 2015 finanzierte der Kanton Aargau auch seinen Anteil aus den Leistungsvereinbarungen mit den Meterspurbahnen der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) und der BDWM Transport AG, mit deren Mitteln nebst dem Substanzerhalt zum Beispiel die Streckensanierung Bremgarten West–Wohlen oder der Stationsumbau Zetzwil realisiert wurden.

Ein grosser Teil der mittelfristigen Infrastrukturmassnahmen im MJP öV 2013 ist Bestandteil der Beschlüsse des Grossen Rats zur S-Bahn Aargau 2016 ff. oder ist mit den Bundesprogrammen zur zukünftigen Entwicklung Bahninfrastruktur (ZEB), zum Strategischen Entwicklungsprogramm Bahn 2025 (STEP 2025) beziehungsweise mit den drei bisherigen Agglomerationsprogrammen oder den Leistungsvereinbarungen mit den Bahnen beschlossen worden.

Die mittelfristigen und langfristigen Infrastrukturmassnahmen des MJP öV 2013, die nicht bereits umgesetzt sind oder deren Finanzierung nicht bereits beschlossen ist, werden im Rahmen der Folgeplanungen zu STEP 2035 wieder thematisiert, technisch abgeklärt und mit Kosten-Nutzen-Analysen priorisiert. Einige Projekte des MJP öV 2013 wurden in die Botschaft des Bundesrats zu STEP 2035 aufgenommen. Im Rahmen der STEP 2035-Planungen ergaben sich auch neue Projekte (zum Beispiel Kreuzungsbauwerk WSB/SBB in Oberentfelden). Es ist auch denkbar, dass ein Teil der Projekte in die Folgebeschlüsse zu STEP 2035 beziehungsweise in die nächsten Agglomerationsprogramme oder Leistungsvereinbarungen aufgenommen wird.

Folgende Abbildung gibt einen Überblick über die seit 2013 realisierten oder kurz vor der Realisierung stehenden Projekte.



1.5 Verkehrsmanagementprojekte und Multimodale Verkehrsdrehscheiben

Im MJP öV 2013 waren in Kapitel 3.7 Aussagen zu Verkehrsmanagementprojekten (VM-Projekte) und in Kapitel 3.8 zu multimodalen Verkehrsdrehscheiben sowie zur kombinierten Mobilität formuliert.

Der aktuelle Stand der Umsetzung bei den VM-Projekten präsentiert sich wie folgt: Die Massnahmen des Verkehrsmanagements der Region Baden–Wettingen sind zu einem grossen Teil umgesetzt. Weitere Verkehrsmanagementprojekte: Konzeptarbeiten für die Räume Aarau, Brugg–Windisch und das Wiggertal sind abgeschlossen und erste Massnahmen sind umgesetzt oder werden demnächst realisiert. Auch in den Regionen Limmattal, Lenzburg, Mutschellen, Rheinfelden und Wohlen ist mittelfristig bis langfristig ein Verkehrsmanagement vorgesehen. Die Massnahmen werden teilweise vom Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme unterstützt. Die Umsetzung erfolgt entlang von Kantonsstrassen koordiniert mit ordentlichen kantonalen Strassenbauvorhaben unter der Federführung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt (Abteilung Tiefbau). Die Gemeinden sind für die Massnahmen entlang der Gemeindestrassen zuständig.

Im Kanton Aargau gibt es 39 öV-Drehscheiben von unterschiedlicher Bedeutung: lokale, regionale beziehungsweise kantonale Bedeutung. An diesen Schnittstellen zum übergeordneten Verkehrssystem der S-Bahnen und des Fernverkehrs konzentrieren sich die Fahrgastströme und die verschiedensten Verkehrsträger auf engem Raum. Die untenstehende Zusammenstellung der Ausbauten von öV-Drehscheiben seit 1996 zeigt, dass in den letzten Jahren vor allem Massnahmen an grösseren

Bahnhöfen beziehungsweise Fernverkehrshaltepunkten und wichtigen Bahn-Bus-Umsteigepunkten umgesetzt wurden. Folgende 12 öV-Drehscheiben sind um- und ausgebaut:

Bahnhof	Umsetzung	Ausgeführte Massnahmen
öV-Drehscheiben kantonaler Bedeutung gemäss MJP öV 2020 (Kapitel 3.8.4)		
Zofingen	1996/2016	Bahnhofplatz/Busterminal und Park+Ride-Anlage (1996); Nachrüstung behindertengerechte Buskanten und Fahrgastinformationssystem bei Dach- und Belagssanierung (2016)
Baden	2001	Neubau Mittelperron, zentrale Personenunterführung, Busterminal West mit Busrampe und Busterminal Ost
Mellingen Heitersberg	2004	Neubau SBB-Haltestelle, Busterminal, Park+Ride- und Bike+RideAnlagen
Wettingen	2013	Umgestaltung Bahnhofplatz/Busterminal, Bike+Ride-Anlage
Aarau	2010/2013	Neubau Bahnhofgebäude (2010), Umgestaltung Bahnhofplatz/Busterminal (2013)
Brugg	2014	Neubau Busterminal Campus und Verlängerung Personenunterführung Mitte
Siggenthal–Würenlingen	2017	Neubau Bahnstation/Busterminal
Stein-Säckingen	2017	Umgestaltung Bahnhofplatz/Busterminal
öV-Drehscheiben regionaler Bedeutung gemäss MJP öV 2020 (Kapitel 3.8.4)		
Aarburg–Oftringen	2008	Umgestaltung Bahnhofplatz mit Busterminal, Bike+Ride-Anlage
Berikon-Widen	2009	Umgestaltung Busterminal und Neubau Überdachung
Suhr	2010	Umgestaltung Bahnhofplatz/Busterminal, Bike+Ride-Anlage
Bad Zurzach	2014	Umgestaltung Bahnhofplatz/Busterminal

An vielen Orten besteht noch Handlungsbedarf insbesondere auch aufgrund der Anforderungen des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG). Im MJP öV 2020 ist der Ausbau der öV-Drehscheiben ein Schwerpunkt (siehe MJP öV 2020, Kapitel 3.8.5).

2. Politische Vorstösse im Grossen Rat des Kantons Aargau

Im Grossen Rat sind verschiedene Aufträge, Motionen und Postulate zum Thema öffentlicher Verkehr hängig, die in das MJP öV 2020 eingeflossen sind.

Geschäftsnummer GR-Beschluss	Rubrum des politischen Vorstosses	Behandlung im MJP öV 2020 (mit Kapitelhinweisen)
(11.297) GRB Nr. 2012-1810 vom 13. März 2012	Motion der GLP-Fraktion vom 13. September 2011 betreffend Richtplaneintrag eines schienengebundenen Mittelverters in der Agglomeration Baden (Aare-, Reuss-, Limmattal-Bahn); Entgegennahme als Postulat	Die Weiterentwicklung der Stadtbahnsysteme ist in Kapitel 3.5.2 skizziert. Speziell wird dabei auf die aktuell laufenden und geplanten Arbeitsschritte für die Weiterführung der LTB bis Baden eingegangen.
(12.5) GRB 2012-1980 vom 19. Juni 2012	Auftrag Herbert Strelbel, CVP, Muri (Sprecher), und Matthias Jauslin, FDP, Wohlen, vom 10. Januar 2012 betreffend Schaffung einer regelmässigen, direkten und schnellen Bahnanbindung für den Personenverkehr des Kantons Aargau via Freiamt an das Jahrhundertbauwerk NEAT	Im Kapitel 3.3.1 wird ausgeführt, dass die SBB keine Fernverkehrsleistungen im Freiamt betreiben. Dabei wird auch auf die Tabelle 3.3-1 in Kapitel 3.3.2 verwiesen, in der ein RE (Olten-)Aarau-Lenzburg-Wohlen-Arth-Goldau aufgeführt ist.
(12.313) GRB Nr. 2013-0164 vom 27. August 2013	Postulat Roland Agustoni, GLP, Rheinfelden, vom 4. Dezember 2012 betreffend Engagement und Beitrag zum "Code 24" (Rotterdam-Genua)	Die grosse Bedeutung des Güterverkehrs im STEP 2035 ist in Kapitel 3.4.2 beschrieben. Die Entwicklungsmöglichkeiten für die S-Bahn im Fricktal sind ohne Streckenausbauten beschränkt (Kapitel 3.4.7).
(13.118) GRB Nr. 2013-0214 vom 17. September 2013	Postulat Dr. Lukas Pfisterer, FDP, Aarau, vom 28. Mai 2013 betreffend Ausbau des Eppenbergtunnels für "mehr Bahn und mehr Bahnhof in Aarau"	Ausführungen zu STEP 2025 im Fernverkehr in Kapitel 3.3.1 und im S-Bahnverkehr in Kapitel 3.3.2. Aarau profitiert kurz- und mittelfristig von mehr Bahnverbindungen. Auch langfristig wird Aarau mit dem STEP 2035 noch besser erschlossen (Kapitel 3.4.3).
(17.258) GRB Nr. 2018-0681 vom 15. Mai 2018	Motion Roland Agustoni, GLP, Rheinfelden, vom 7. November 2017 betreffend Verdichtung des Bahnangebotes der Regio-S-Bahn Stein-Säckingen-Laufenburg	Ein Angebotsausbau zwischen Stein-Säckingen und Laufenburg ist nicht Bestandteil des STEP 2035. Die Weiterbearbeitung dieses Projekts ist in Kapitel 3.4.7 skizziert.
(17.312) GRB Nr. 2018-0674 vom 15. Mai 2018	Motion Marianne Binder-Keller, CVP, Baden (Sprecherin), Herbert Strelbel, CVP, Muri, und Hans-Ruedi Hottiger, parteilos, Zofingen, vom 12. Dezember 2017 betreffend Einsatz der aargauischen Regierung für den Standort Aargau beziehungsweise Bekämpfung der Standorteinbusse im Zusammenhang mit dem Bahnausbau Schritt "Step 2030/35"	Die Hauptaussagen der Motion sind in die Kapitel 3.4.1–3.4.4 eingeflossen. Der Aargau setzt sich für die Aufrechterhaltung der attraktiven Direktverbindungen im Personenverkehr ein.
(18.220) GRB Nr. 2019-1094 vom 5. März 2019	Motion Andreas Meier, CVP, Klingau, vom 13. November 2018 betreffend öffentlicher Verkehr ohne Verbrennungsmotoren, Entgegennahme als Postulat	Wichtige Aussagen der Motion sind ins Kapitel 3.9.3 eingeflossen. Der Kanton Aargau wird zusammen mit den Transportunternehmen sinnvolle Einsatzgebiete für Elektrobusse und eine Priorisierung der Linien für den Umstieg festlegen.

Neben den oben aufgeführten Aufträgen, Motionen und Postulaten sind in den letzten Jahren verschiedene Interpellationen zum Thema öffentlicher Verkehr vom Regierungsrat beantwortet worden (zum Beispiel betreffend kürzeren öV-Reisezeiten im Seetal und Wynental). Soweit wie möglich und sinnvoll sind auch diese ins MJP öV 2020 eingeflossen beziehungsweise wurden in den Workshops zum MJP öV 2020 thematisiert.

3. Strategie mobilitätAARGAU

Mit der Strategie mobilitätAARGAU setzte der Grosse Rat gezielt räumliche Akzente und beschloss differenzierte Ziele für die einzelnen Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen. Diese Ziele und die dazugehörigen Strategien bilden die Grundlagen des MJP öV 2020 und flossen in die einzelnen Kapitel zur zukünftigen Entwicklung im Kanton Aargau ein. Bereits in den bisherigen öV-Mehrjahresprogrammen wurde eine differenzierte öV-Entwicklung postuliert. So wurde das Bahn- und Busangebot jeweils nicht in allen Gemeinden gleich stark ausgebaut, sondern je nach Raumtyp und Nachfragepotenzial unterschiedlich gefördert. In den Städten Baden und Aarau fahren die Busse zum Beispiel auf fast allen Linien im durchgehenden 15-Minuten-Takt. Demgegenüber werden abgelegene Gemeinden im ländlichen Entwicklungsraum nur stündlich oder sogar weniger bedient.

4. Rechtsgrundlagen, Handlungsbedarf und Umsetzung

Das ÖVG legt in § 12 Abs. 1 lit. b fest, dass dem Grossen Rat ein Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr vorzulegen sei. Nach 2007 und 2013 wird dem Grossen Rat hiermit das dritte Mehrjahresprogramm öV unterbreitet.

Die Erfahrungen mit den bisherigen Mehrjahresprogrammen öffentlicher Verkehr sind durchwegs positiv. Das Mehrjahresprogramm öV hat sich als Planungs- und Führungsinstrument bewährt. Mit den Planungsvorgaben des Grossen Rats konnte die Angebots- und Infrastrukturentwicklung zielgerichtet vorangetrieben werden. Die Gemeinden beteiligen sich seit 2018 nicht mehr an den Kosten des öV-Angebots. Ihre Anliegen zum öV-Themen werden in vielen Regionen mit öV-Arbeitsgruppen laufend einbezogen.

Mit den Änderungen der gesetzlichen Grundlagen, mit Bahninfrastrukturfonds auf Bundesebene und Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur im Kanton Aargau, verlagern sich die Schwerpunkte im MJP öV 2020 gegenüber dem MJP öV 2013.

Die konkreten Angebots- und Infrastrukturplanungen im Bahnverkehr wurden in den letzten Jahren unter Federführung des Bundes und in Abstimmung mit den Transportunternehmen bearbeitet. Die Kantone wurden einbezogen. Die Resultate der Planungen zu STEP 2025 und STEP 2035 flossen ins MJP öV 2020 ein. Die dazugehörige Finanzierung des Infrastrukturausbaus wird vom eidgenössischen Parlament im Jahr 2019 beschlossen. Im MJP öV 2020 wird einerseits der vorgesehene Angebots- und Infrastrukturausbau dargestellt und andererseits wird auch die teilweise unterschiedliche Einschätzung einzelner Problemstellungen durch den Kanton Aargau verdeutlicht.

Mit der Schaffung des Fonds Spezialfinanzierung der öV-Infrastruktur wurden die Voraussetzungen geschaffen, um die ausserhalb der Bahninfrastrukturfinanzierung laufenden öV-Projekte zielgerichtet weiter zu entwickeln und die Finanzierung zu sichern. Mit dem MJP öV 2020 werden vor allem auch die Massnahmen zur Entwicklung der Businfrastruktur (Verkehrsmanagementprojekte, öV-Drehscheiben) konkretisiert.

5. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung

Die Realisierungszeiten von öV-Projekten sind häufig sehr lang. Alle bisher bekannten mittel- und langfristigen Angebots- und Infrastrukturplanungen und Projekte sind ins MJP öV 2020 eingeflossen. Das Mehrjahresprogramm öV ist eine Gesamtplanung für den öffentlichen Verkehr im Kanton Aargau für die nächsten 10 Jahre. Die Berichterstattung im MJP öV 2020 deckt dabei nicht nur die nächsten 10 Jahre ab, sondern beschreibt auch den Bahnausbau Schritt STEP 2035 und gibt einen Ausblick über die Angebotsentwicklungen mit dem Zielhorizont 2050. Die langfristigen Planungen sind auch Grundlage für die Abklärungen im Rahmen des regionalen Gesamtverkehrskonzepts Ostaargau (OASE).

6. Auswertung der Mitwirkung der Regionen

Das ÖVG legt in § 11 Abs. 2 lit a fest, dass sich die Regionalplanungsverbände an der Entwicklung des Mehrjahresprogramms beteiligen. Zu diesem Zweck wurden im Frühjahr 2019 vier regionale Workshops durchgeführt. Die Einschätzung der Regionalplanungsverbände zum Entwurf des MJP öV 2020 war durchwegs positiv. Es wurde generell festgestellt, dass das Bahn- und Busangebot und das Rollmaterial im regionalen Personenverkehr in den letzten Jahren kontinuierlich verbessert wurde und die öV-Erschliessung im Kanton Aargau auf einem guten Stand ist.

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt hat im Rahmen der jährlichen Fahrplanverfahren und der Angebotsplanungen institutionalisierte Kontakte mit fast allen Regionalplanungsverbänden. Es bestehen Fahrplangruppen, die engen Kontakt zum Departement Bau, Verkehr und Umwelt pflegen. Aus diesen Kontakten sind die wichtigen Anliegen der Regionen bekannt und konnten in das MJP öV 2020 einfließen.

Anlässlich der vier halbtägigen Workshops mit den Regionen wurden Ideen für weitere Verbesserungen im öffentlichen Verkehr eingebracht. Auf einige wichtige Angebotselemente, die im Rahmen der Workshops oder bereits vorgängig gemeinsam mit den Regionen diskutiert wurden, soll an dieser Stelle eingegangen werden.

6.1 Anliegen im Schienenverkehr

Grundsätzlich bestätigten die Regionalplanungsverbände die Stossrichtungen, die im MJP öV 2020 in den Kapitel 3.3 (Bahn-Entwicklungsschritt STEP 2025), 3.4 (Bahn-Entwicklungsschritt STEP 2035) und 3.5 (Entwicklungen bei der LTB und Stadtbahnsysteme) festgelegt sind.

Bei der Beurteilung der regionalen Anliegen zum Schienenverkehr ist zu beachten, dass die SBB für die Angebote im Fernverkehr abschliessend zuständig sind (marktwirtschaftlicher Bereich, siehe auch MJP öV 2020 Kapitel 1.1.4). Ausserdem sind die Kapazitätsprobleme auf der Ost-West-Achse auch nach dem Vierspurausbau Olten–Aarau (Eppenbergtunnel) weiterhin hoch, da die doppelspurigen Anschlussstrecken Rapperswil–Lenzburg/Brugg und Olten–Zofingen/Langenthal die mittelfristige Angebotsentwicklung weiterhin einschränken, beziehungsweise prägen.

In den Workshops wurden folgende prioritäre Anliegen zum Schienenverkehr formuliert:

Anliegen der Region(en)	Beurteilung aus Sicht Kanton (mit Kapitelhinweise im MJP öV 2020)
Die Direktverbindung Baden–Brugg–Aarau–Bern muss auch langfristig weiter angeboten werden (mindestens in der Hauptverkehrszeit); gegebenenfalls Lösung mit Flügelzugkonzepten suchen.	Kanton setzt sich im Rahmen der weiteren Arbeiten zu STEP 2035 und den darauffolgenden Angebotsschritten für die Aufrechterhaltung der Direktverbindung Baden–Bern ein (Kapitel 3.4.1 und 3.4.3). Lösungen mit der Verlängerung von in Aarau endenden Zügen in der Hauptverkehrszeit wurden bereits beim Bund eingegeben. Je nach der Entwicklung der Technologie sollen auch andere Lösungen wie zum Beispiel Flügelzugskonzepte (das heisst, das Auftrennen von einer Doppelzugkomposition in zwei Einzelzüge, die getrennt voneinander weiterfahren) geprüft werden.
Umsetzung Haltestelle Tägerhard (Verknüpfung mit LTB-Verlängerung nach Baden) von 2035 anstreben.	Haltestelle Tägerhard ist zentrales Element einer zukünftigen Verlängerung der LTB nach Baden. Finanzierung entweder durch Aargau anstreben (Kapitel 3.4.7) oder in einen nächsten STEP des Bundes integrieren.
In STEP 2035 ist ein Bruch der S36 in Bad Zurzach vorgesehen, womit mit dem Umsteigezwang nach Koblenz/Waldshut ein weiterer Attraktivitätsverlust eintritt (Einkaufsverkehr D). Es wird bedauert, dass der Ausbau des Anschlusses Waldshut nicht umgesetzt wird.	Systematisierung des Fernverkehrs im Mittelland führt zu geänderten Abfahrts-/Ankunftszeiten der Züge in Baden. Damit muss die S-Bahn nach Bad Zurzach angepasst werden. Heutiges Konzept mit stündlichen alternierenden S-Bahn-Verläufen im Raum Koblenz–Waldshut/Bad Zurzach funktioniert nicht mehr (Kapitel 3.4.4). Neu fahren die S-Bahnen im Unteren Aaretal immer halbstündlich gleich und enden in Bad Zurzach (300 m lange Doppelstockkompositionen). Richtung Bülach kann in beide Richtungen in wenigen Minuten umgestiegen werden.
Es ist anzustreben, dass die S19 auch im STEP 2035 bis Koblenz respektive langfristig bis Bad Zurzach verkehrt. Vorliegende Lösung zu STEP 2035 wird abgelehnt.	Die Weiterentwicklung des Angebots im Unteren Aaretal wird Bestandteil der Eingabe zum nächsten STEP-Ausbau schritt sein. Dabei sollte auch Bad Zurzach von einer direkten S-Bahn via Limmattal nach Zürich profitieren können (siehe Zielbild S-Bahn 2050 in Kapitel 3.11.3).
30-Minuten-Takt Stein-Säckingen–Laufenburg und neue Haltestelle Sisslerfeld.	Abklärungen wurden aufgrund einer überwiesenen (17.258) Motion im Grossen Rat gestartet. Der Regionalplanungsverband beziehungsweise die öV-Gruppe ist in die Abklärungen einbezogen. Im MJP öV 2020 sind Hinweise auf die Motion und den allfälligen Ausbaubedarf von Angebot und Infrastruktur im Kapitel 3.4.7 eingefügt.
FV-Halte Möhlin und Stein-Säckingen halbstündlich möglichst schnell umsetzen.	Gemäss aktuellen Auskünften der SBB ist die Einführung des Flugzughalts in Stein-Säckingen im Dezember 2020 geplant und die Fernverkehrshalte in Möhlin sind auf Dezember 2024 vorgesehen (Kapitel 3.3.1).
Elektrifizierung Hochrhein: Tarifintegration notwendig, Forderung nach IR-Halt Laufenburg (D).	Tarifintegration ist wichtiges Anliegen, das spätestens im Zusammenhang mit der Elektrifizierung Basel–Waldshut–Erzingen(–Schaffhausen) realisiert werden muss (Kapitel 3.10). Machbarkeit und Nachfragepotenzial des IR-Halts Laufenburg (D) wird in den weiteren Planungen abgeklärt.
Umsetzung einer Direktverbindung von Aarau in die Westschweiz (Lausanne und Genf) bei STEP 2035.	Die Aufrechterhaltung der Direktverbindung zwischen dem Kanton Aargau und der Westschweiz ist eine zentrale Forderung des Kantons Aargau zum STEP 2035 (Kapitel 3.4.3). Es gibt Lösungsansätze, die jedoch vom Bundesamt für Verkehr in der letzten Konzeptphase zum STEP 2035 verworfen wurden.
Zunehmende Zugzahlen führen zu längeren Schrankenschliesszeiten auf der Strecke Lenzburg–	Problematik der längeren Schliesszeiten, im Zusammenhang mit der Erhöhung der Zugzahlen auf der Nationalbahn, ist erkannt. Der Kanton Aargau setzt sich beim Bund für eine nachfragegerechte Lösung der Probleme ein.

Anliegen der Region(en)	Beurteilung aus Sicht Kanton (mit Kapitelhinweise im MJP öV 2020)
Zofingen und den entsprechenden Auswirkungen auf den MIV/ Busverkehr. Die Region wünscht sich eine Sanierung beziehungsweise Beseitigung von stark belasteten Bahnübergängen.	Das Bundesamt für Verkehr hat, gemeinsam mit der Abteilung Verkehr, die Gemeinden separat über die Entwicklungen informiert. Die Abteilung Verkehr wird abgestimmt mit dem Bund entsprechende Abklärungen machen.
Der Bahnhof Oftringen Zentrum ist aus regionaler Sicht sehr wichtig für die Zentrumsentwicklung, für den Wohnschwerpunkt von kantonaler Bedeutung und für die regionale öV-Drehscheibe mit drei Buslinien.	Die Haltestelle Oftringen Zentrum ist im kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis festgelegt, aber nicht Bestandteil von STEP 2035. Gemäss STEP 2035 könnten die S-Bahnen Basel–Zofingen im 30-Minuten-Takt halten. Der Kanton anerkennt die Bedeutung der Haltestelle aus den drei erwähnten Gründen und setzt sich zusammen mit der Region/Gemeinde beim Bund und der SBB für die Realisierung ein (Abklärungen auch zu Realisierung in STEP 2025 und separate Finanzierung gemäss Kapitel 3.4.7).
Konkretisierung der Inbetriebnahme von Elementen aus STEP 2035 gefordert.	Die Konkretisierung wird nach dem Beschluss des Bundesparlaments zu STEP 2035 erfolgen. Der Kanton Aargau hofft, dass wichtige Verbesserungen im Mittelland bereits vor 2035 erfolgen. Konkrete Aussagen zu den Realisierungszeitpunkten der einzelnen Angebote von STEP 2035 werden ein Schwerpunkt des nächsten Mehrjahresprogramm öV sein (siehe auch Kapitel 3.2.1).
Umbau Bahnhof Lenzburg ist für Region sehr wichtiges Anliegen.	Der Umbau Bahnhof Lenzburg hat für den Kanton Aargau sehr grosse Dringlichkeit und hohe Priorität. Die entsprechenden Gelder für den Ausbau des Bahnhofs Lenzburg sollen mit den Parlamentsbeschlüssen auf Bundesebene im Jahr 2019 genehmigt werden (Kapitel 3.4.5).
Bezüglich STEP AS2035 besteht der Wunsch, die Verbindung Lenzburg–Brugg–Baden wieder zu optimieren.	Langfristige Verschlechterungen auf der Verbindung Lenzburg–Brugg–Baden ergeben sich wegen der Systematisierung des Bahnangebots und den damit verbundenen 15-Minuten-Takten im Fernverkehr (Kapitel 3.4.4). Der Kanton Aargau setzt sich im Rahmen der weiteren Optimierung von STEP 2035 für bessere öV-Verbindungen Lenzburg–Brugg–Baden ein. Wenn sich aufgrund der Kapazitätsprobleme keine Lösungen mit der Bahn umsetzen lassen, sind Lösungen mit schnellen, direkten Buslinien zu prüfen.
Insbesondere bei der S42 sollte durch den Verzicht auf einzelne Güterverkehrstrassen oder eine Optimierung der Trassen im Heitersberg weiterhin eine Durchbindung nach Zürich möglich sein.	Der Kanton setzt sich für die langfristige Aufrechterhaltung der S42 vom Freiamt via Heitersberglinie bis nach Zürich ein. Im MJP öV 2020 ist in Kapitel 3.4.4 erwähnt, dass sich der Kanton für den Verzicht auf einzelne Güterverkehrstrassen einsetzt, damit die S42 möglich wird.
Möglichst baldige Umsetzung der Freiamter Konzeptidee mit Aufteilung der S25 in zwei Abschnitte Muri–Othmarsingen (mit Anschluss an S11 in beide Richtungen) und Brugg–Othmarsingen (mit Anschluss an S11 in beide Richtungen).	Vorgeschlagenes Konzept, mit zwei endenden S-Bahnen in Othmarsingen, ist Bestandteil des STEP 2035. Dafür notwendiger Ausbau der Gleisanlagen in Othmarsingen wird mit STEP 2035 finanziert. Kanton setzt sich für möglichst baldige Realisierung ein. Inwieweit das vorgeschlagene Konzept auch bei einem Bahnhofumbau Lenzburg dienen könnte (weniger Züge in Lenzburg, keine S23 mehr, S26 wendet nicht mehr in Lenzburg, sondern fährt weiter halbstündlich nach Aarau) ist abzuklären.
Halbstündliche Bedienung aller Halte mit der S26. Betrifft Benzenschwil und/oder Mühlau (in STEP 2025).	Der Kanton Aargau setzt sich weiterhin für den 30-Minuten-Takt an allen Bahnhöfen im Oberen Freiamt ein. Die verschiedenen Baustellen in Mägenwil und Lenzburg in den nächsten Jahren erschweren die Lösungsfindung. Als Alternative: Abklärungen zu Erschliessungslösungen mit Bus.

Anliegen der Region(en)	Beurteilung aus Sicht Kanton (mit Kapitelhinweise im MJP öV 2020)
Verstärkte Einflussnahme des Kantons beim Bund um gegebenenfalls. Infrastrukturmassnahmen aus STEP 2035 vorzuziehen.	Der Kanton ist in dieser Richtung aktiv. Wichtigste Infrastrukturelemente, die aus Sicht des Kantons Aargau möglichst bald gebaut werden sollen sind: Ausbau Othmarsingen, um S-Bahnen aus Brugg und dem Freiamt dort wenden zu können und Kreuzungsbauwerke S28/WSB in Oberentfelden.

6.2 Vorschläge für den Ausbau des Busnetzes

An den Workshops forderten die Regionalplanungsverbände zusätzliche Busverbindungen, die die Gemeinden besser erschliessen und das öV-Netz vervollständigen. Einzelne Anliegen wurden in die Listen im MJP öV 2020 in Kapitel 3.7 aufgenommen. Insbesondere verlangten die Vertreter mehrerer Regionalplanungsverbände den Ausbau des Randstunden- und Wochenendangebots in Kernstädten und urbanen Räumen (Taktlücken füllen, längere und dichtere Takte, keine Taktwechsel am Wochenende gegenüber Werktagen). Auch diese Stossrichtung wurde in die Listen im MJP öV 2020 in Kapitel 3.7 aufgenommen.

Forderungen nach gezielten Taktverdichtungen auf einzelnen Linien wurden nicht ins MJP öV 2020 aufgenommen. Sie werden im Rahmen der institutionalisierten Kontakte beziehungsweise des ordentlichen Fahrplanverfahrens behandelt.

Folgende Bus-Anliegen wurden nicht in die Listen aufgenommen, da die zu erwartende Nachfrage und die Kostendeckung der zusätzlichen Angebote zu klein sind (zum Beispiel Kostendeckung unter 20 %), Alternativverbindungen bestehen oder die Gemeinden diese Verbindungen vor allem wegen internen Schulbeziehungen verlangen:

- Neue Buslinie Obersiggenthal–Freienwil–Niederweningen
- Ersatz Buslinie Niederweningen–Kaiserstuhl durch Niederweningen–Bad Zurzach
- Neue Tangentialbusverbindung Eigenamt–Schinznach Bad
- Verbesserung Busanbindung von Auenstein nach Wildegg
- Neue Buslinie Schupfart–Frick
- Neue Busverbindung (Laufenburg–)Obersulz–Mönthal(–Brugg)
- Neue Buslinie Muhen–Kölliken
- Neue Buslinie Ruedertal–Schlierbach
- Bessere Buserschliessung des Aarauer Schachens
- Neue Busverbindung Seetal–Muri

Diese von den Gemeinden gewünschten Buslinien erschliessen keine zusätzlichen Wohn- oder Arbeitsplatzgebiete. Sie schaffen ausschliesslich neue Verbindungen und konkurrenzieren das bestehende Bahn- und Busangebot. Ein Ausbau ist aufgrund der schlechten Wirtschaftlichkeit und der beschränkten finanziellen Mittel in der Umsetzungsperiode des MJP öV 2020 nicht vorgesehen. Gemäss der Strategie mobilitätAARGAU ist im ländlichen Entwicklungsraum im öV ein Basisangebot bereitzustellen. Mit den Sonderleistungen, gemäss ÖVG, haben die Gemeinden immer die Möglichkeit eigene Angebotsideen zu verwirklichen (vgl. vorliegende Botschaft, Kapitel 7.3).

6.3 Weitere prioritäre Inputs aus den Regionen

Drei weitere Themen wurden in mehreren regionalen Workshops diskutiert. Sie sind auch aus Sicht des Kantons wichtig und ins MJP öV 2020 aufgenommen worden:

- Die Regionen beklagen sich, dass die Busse immer häufiger, an mehreren und zusätzlichen Orten und zeitlich länger im Stau stecken bleiben. Die Umsetzung der Verkehrsmanagementprojekte (siehe MJP öV 2020, Kapitel 3.8.3) muss aus Sicht der Regionen prioritär bearbeitet werden. Massnahmen zur Bevorzugung der Busse und zur Sicherung der Anschlüsse auf die übergeordneten Verkehrsmittel müssen zeitnah umgesetzt werden. Die entsprechenden Finanzierungsanteile müssen durch die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur gesichert werden.
- Aus Sicht der Regionen sollte die Umstellung der Busse auf der Elektromobilität vom Kanton (siehe MJP öV 2020, Kapitel 3.9.3) stärker gefördert werden. In der Beantwortung der (18.220) Motion von Andreas Meier, CVP, Klingnau, vom 13. November 2018 betreffend öffentlicher Verkehr ohne Verbrennungsmotoren, hält der Regierungsrat fest, dass die Förderung der Elektromobilität grundsätzlich zu unterstützen sei. Der Regierungsrat hat die Chancen der Elektromobilität erkannt und ist bereit deren Einsatz zu fördern. Die im MJP öV 2020 eingestellten Finanzmittel für die Infrastruktur der Elektromobilität wurden entsprechend erhöht und bilden den aktuellen Planungsstand von Verwaltung und Transportunternehmen ab.
- Die Regionen fordern vom Kanton die Unterstützung von Gemeinden bei der Verbesserung von Randstunden- und Wochenendangeboten im ländlichen Entwicklungsraum durch andere Betriebsformen. Dies vor allem auch, da der Ausbau dieser Angebote vor allem im ländlichen Entwicklungsraum aufgrund der hohen Kosten und der tiefen Nachfrage in den nächsten Jahren nicht vorgesehen ist. Aus Sicht der Regionen sollten Betriebsformen wie Taxito, Rufbussystem, Taxilösungen usw. auch finanziell unterstützt werden.

7. Auswirkungen

7.1 Personelle und finanzielle Auswirkungen auf den Kanton

Das Mehrjahresprogramm öV 2020 hat keine personellen Auswirkungen auf den Kanton. Die finanziellen Auswirkungen in den Jahren 2020–2023 sind auf den Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2020–2023 abgestimmt. In den Zahlen des AFP 2020–2023 sind auch die Einsparungen aufgrund des öV-Moduls "Öffentlicher Bahn- und Busverkehr", die im Rahmen der Gesamtsicht Haushaltsanierung erzielt wurden, enthalten. Der Finanzbedarf ab 2024 hält die Randbedingungen gemäss 10-jähriger Finanzperspektive des Regierungsrats ein.

Der Grosse Rat geht mit dem Mehrjahresprogramm öV keine finanziellen Verpflichtungen ein. Das Kapitel 4 des MJP öV 2020 "Kosten und Finanzierung" ist nicht Genehmigungsinhalt. Verbindliche Finanzierungsbeschlüsse werden vom Grossen Rat mit dem AFP, dem Globalbudget sowie mit einzelnen Kreditvorlagen beschlossen. Der Grosse Rat entscheidet jährlich über die Höhe der Einlage in die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur.

Die im MJP öV 2020 aufgezeigte Entwicklung bei den Angeboten, beim Rollmaterial und bei der Infrastruktur ist abhängig von der Finanzierbarkeit durch den Kanton. Allenfalls ist eine zusätzliche Priorisierung der öV-Angebote beziehungsweise der öV-Infrastrukturvorhaben, im Sinne einer rollenden Planung, unumgänglich.

7.2 Auswirkungen auf die Wirtschaft, auf die Gesellschaft und auf die Umwelt

Der öV ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und trägt im Kanton Aargau stark zur Standortattraktivität der Aargauer Regionen bei. Mit dem im MJP öV 2020 vorgesehenen etappenweisen öV-Ausbau wird diesem Umstand Rechnung getragen.

Die Prognosen zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung und zum Verkehrswachstum zeigen, dass die Mobilität auch in Zukunft stark ansteigen wird. Mit dem Wandel der Bevölkerungsstruktur (Veränderungen im Altersaufbau) und des Mobilitätsverhaltens wird der öV zukünftig an Bedeutung gewinnen. Der öV übernimmt insbesondere in den Agglomerationen eine wichtige Entlastungsfunktion und trägt wesentlich zu einer effizienten und nachhaltigen Bewältigung der Mobilität bei.

Ein sinnvoller Ausbau des öffentlichen Verkehrs unterstützt die Nachhaltigkeitsziele des Kantons. Im Kontext der aktuellen Diskussionen um den Klimawandel soll mit zusätzlichen Bahn- und Busangeboten sowie alternativen Antriebsarten eine mögliche Verhaltensänderung unterstützt werden.

7.3 Auswirkungen auf die Gemeinden

Eine gute öV-Erschliessung ist für die Gemeinden im Kanton Aargau von grosser Bedeutung. Nach den Festlegungen in der Strategie mobilitätAARGAU sollen aber nicht alle Gebiete mit einem dichten öV-Angebot erschlossen werden. Die Kernstädte und Gemeinden in urbanen Räumen sowie an Entwicklungsachsen profitieren von einem guten Bahn- oder Busangebot. Im ländlichen Entwicklungsgebiet sind dem öV-Ausbau Grenzen gesetzt (siehe auch Kapitel 3).

Die Aargauer Gemeinden beteiligen sich seit 2018 nicht mehr an der Finanzierung des öV-Angebots. Ausnahmen sind bei sogenannten Versuchsbetrieben vorgesehen. In den letzten Jahren wurden einige Angebotsverbesserungen und insbesondere auch neue Buslinien von Gemeinden oder Dritten initiiert und die Angebote während eines Versuchsbetrieb während 3 Jahren bestellt und finanziert. Der Kanton hat gemäss § 5 Abs. 2 ÖVG die Möglichkeit, sich während der Versuchsphase mit Sonderleistungen zu höchstens 25 % an den von Gemeinde oder Dritten bestellten Angeboten zu beteiligen. Bei genügender Nachfrage und Kostendeckung übernahm der Kanton, nach einem dreijährigen Versuchsbetrieb, die Leistungen ins allgemeine Angebot gemäss ÖVG.

Die Lösung mit Versuchsbetrieben hat sich bewährt, zumal die öV-Erschliessung durch den Kanton seit über 20 Jahren nach einheitlichen Kriterien und Grundsätzen weiterentwickelt wurde. Mit dem Instrument des Versuchsbetriebs ist gewährleistet, dass sich die Gemeinden an neuen Angeboten beteiligen und nur dort das Angebot ausgebaut wird, wo Nachfrage und Kostendeckung die Anforderungen des Kantons erfüllen.

Viele Buslinien im ländlichen Entwicklungsraum haben sehr grosse Bedeutung für den Schulverkehr. Im Zusammenhang mit den Konzeptänderungen im Busverkehr oder bei Umstrukturierungen in den Schulen wird beim Planen auf die optimale Koordination der Busfahrpläne mit den Stundenplänen geachtet. In urbanen Räumen und entlang der Entwicklungsachsen fahren die Busse und Züge häufig den ganzen Tag im 30-Minuten-Takt, und die Abstimmung der Stundenpläne auf die öV-Angebote ist ohne Probleme möglich.

In den ländlichen Entwicklungsgebieten fahren die Busse häufig nur im Stundentakt oder weisen sogar Taktlücken auf. Gerade in diesen Gebieten ist es eine Herausforderung, die Stundenpläne auf die Taktfahrpläne der Busse abzustimmen. Bei der Zusammenlegung von Schulstandorten ist die Koordination und die Anpassung der Stundenpläne mit dem auf das übergeordnete Taktsystem ausgerichteten Busnetz wichtig und erfordert auch eine gewisse Flexibilität der Schulen. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt und die Transportunternehmen sind daran interessiert, dass Schülerinnen und Schüler die öV-Angebote benützen und so zu einer besseren Auslastung und Kostendeckung im ländlichen Entwicklungsraum beitragen.

Die Leistungen des Kantons haben aufgrund von Kosten-/Nutzenüberlegungen aber Grenzen. Grundsätzlich sollen Angebote auf den Schulbeginn am Morgen (häufig 7.30 Uhr und 8.30 Uhr) sowie auf den Schulschluss am Nachmittag (häufig nach 16.30 Uhr und nach 17.30 Uhr) ausgerichtet sein. Aufgrund der Taktfahrpläne und der Anschlüsse ans übergeordnete Bahnnetz müssen gewisse Wartezeiten vor Schulbeginn beziehungsweise vor Heimfahrt in Kauf genommen werden. Einige Gemeinden verlangen vom Kanton auch Hinfahrten zum Schulbeginn um 9.15 Uhr und um 14.15 Uhr beziehungsweise Rückfahrten bereits um 15.45 Uhr. Der zusätzliche Buseinsatz führt jedoch, wenn er nicht ins übergeordnete Taktgefüge integriert werden kann, zu hohen Zusatzkosten. Diese werden nicht ins allgemeine Angebot aufgenommen, sondern sind von der Gemeinde zu tragen.

7.4 Auswirkungen auf die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen

Das MJP öV 2020 ist abgestimmt auf die Bahnplanungen des Bundes zu STEP 2025 und STEP 2035 sowie auf die öV-Planungen der Nachbarkantone. Die Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Stellen beim Bund und bei den Nachbarkantonen ist institutionalisiert und funktioniert sehr gut. Die konkreten Umsetzungsplanungen geschehen sowohl bei der Bahn als auch beim Bus in enger Abstimmung mit dem Bund und den Nachbarkantonen.

Antrag

1.

Die Planungsabsichten gemäss Kapitel 3 des Mehrjahresprogramms öffentlicher Verkehr 2020 (Entwurf vom 2. Juli 2019) werden genehmigt.

2.

Die Kosten und Finanzierung gemäss Kapitel 4 des Mehrjahresprogramms öffentlicher Verkehr 2020 (Entwurf vom 2. Juli 2019) werden zur Kenntnis genommen. Die Entwicklung der öV-Abgeltungen und der öV-Infrastrukturen ist abhängig von der Finanzierbarkeit und werden jährlich über den Aufgaben- und Finanzplan (AFP) beschlossen.

3.

Der Regierungsrat wird mit der Umsetzung des Mehrjahresprogramms öffentlicher Verkehr 2020 als Planungsvorgabe beauftragt.

Regierungsrat Aargau

Beilage

- Entwurf Mehrjahresprogramm öV 2020 (MJP öV 2020) vom 2. Juli 2019