



## Medienmitteilung

### **Stark vernetzt und dicht vertaktet: Die Bedürfnisse der Nordwestschweiz im Bahnangebot bis 2030**

**Basel, 28. November 2014 – Die Planungsregion Nordwestschweiz hat ihre Bedürfnisse zum künftigen Regionalverkehrsangebot formuliert und heute beim Bund eingereicht. Auf den Hauptachsen im Zulauf zu den Zentren sind im Regionalverkehr systematische 15-Minuten-Takte vorgesehen, insbesondere in den Räumen Basel, Solothurn und Olten – Aarau – Lenzburg sowie im Zulauf auf Zürich. Auf nahezu allen weiteren Strecken wird ein durchgehender 30-Minuten-Takt angestrebt, wie auch auf der Verbindung Biel – Delémont – Basel.**

Heute hat die Planungsregion Nordwestschweiz ihre Vorstellung vom künftigen Regionalverkehrsangebot für den Ausbauschritt 2030 beim Bund eingereicht. Obwohl in den kommenden Jahren bereits einige Angebotsausbauten beschlossen sind, wird das Sitzplatzangebot auf vielen Strecken nicht ausreichen. Auf zentrumsnahen Abschnitten wird es sogar zu wenige Stehplätze geben. Weitere Ausbauten sind deshalb bis 2030 dringend notwendig, wenn die Nordwestschweiz als zweitwichtigste Wirtschaftsregion in der Schweiz auch künftig als Wirtschaftsstandort attraktiv sein will.

Wie kaum woanders in der Schweiz prallen in der Nordwestschweiz die Interessen im Personenfern-, Güter- und Regionalverkehr aufeinander, erst recht, wenn alle drei Verkehre dieselbe Bahninfrastruktur benutzen. Für die Nordwestschweiz ist ein attraktives Angebot im Personenverkehr unverzichtbar, um die Zentren und ländlichen Räume der Planungsregion optimal miteinander und mit den Nachbarräumen zu vernetzen. Um das wachsende Mobilitätsbedürfnis auch im Hinblick auf das Raumentwicklungskonzept Nordwest- verträglich zu bewältigen, hat sich die Region für eine abgestimmte Siedlungsentwicklung mit guter Bahnerschliessung entschlossen.

Die Eingabe der Planungsregion Nordwestschweiz umfasst eine Reihe von Angebotselementen, die für 2030 eine ausreichende Kapazität des regionalen Bahnverkehrs gewährleisten sollen. Grundsätzlich wird auf nahezu allen Strecken ein durchgehender 30-Minuten-Takt angestrebt. Wo die Nachfrage dies rechtfertigt, im Speziellen auf Hauptachsen im Zulauf zu den Zentren, sind im Regionalverkehr systematische 15-Minuten-Takte vorgesehen, insbesondere in den Räumen Basel, Solothurn und Olten – Aarau - Lenzburg sowie im Zulauf auf Zürich.

Die folgenden vier Kernelemente sind für die Planungsregion von übergeordneter Bedeutung und bilden Schlüsselmassnahmen.

- Durchmesserlinien für eine trinationale Regio-S-Bahn Basel mit Viertelstundentakt im inneren Agglomerationsgürtel sowie neuen Direktverbindungen quer durch die Agglomeration und in die Kernstadt
- Kapazitätserweiterung (Olten -) Aarau - Zürich mit S-Bahn Ausbau Aargau und Taktverdichtungen im Fernverkehr, z. B. Viertelstundentakt Olten - Zürich
- Halbstundentakt Biel - Delémont - Basel mit Einbindung in die Knoten Biel und Basel, stündlich direkt nach Lausanne-Genf
- Kapazitätserweiterung Biel - Olten (- Zürich) mit halbstündlichen S-Bahnen, halbstündlichem IR (Halte Grenchen Süd - Solothurn - Oensingen - Egerkingen) und halbstündlichem IC (Halt Solothurn) und vollständiger Einbindung in den Fernverkehrsknoten Biel

Am 9. Februar 2014 haben Volk und Stände der Vorlage zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) deutlich zugestimmt. Eine zentrale Säule von FABI ist das Strategische Entwicklungsprogramm, das in mehreren Ausbausritten umgesetzt werden soll. Die Massnahmen für den Ausbausritt 2025 hat die Bundesversammlung im Juni 2013 verabschiedet. Bereits wird in den Planungsregionen mit Hochdruck am nächsten Ausbausritt 2030 gearbeitet. Die Erfahrung zeigt, dass die Entwicklung der Bahninfrastruktur in langen Zeiträumen geplant werden muss. Die Planungsregion Nordwestschweiz besteht vollständig oder teilweise aus den Gebieten der Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern (östlich von Biel und Langenthal), Jura und Solothurn.

### **Planungsregionen im nationalen Kontext**

Die sechs Planungsregionen reichen ihre Vorstellungen zur künftigen Angebotsplanung bis Ende November beim Bundesamt für Verkehr (BAV) ein. Anschliessend werden alle Eingaben in einer Gesamtbeurteilung koordiniert und bewertet, so dass ein kohärentes Netz entsteht. Der Bahninfrastrukturfonds (BIF) gibt den Rahmen – auch den finanziellen Rahmen – verbindlich vor. Das BAV hat die Aufgabe, die aus dem BIF verfügbaren Mittel zuzuteilen und zu priorisieren. Die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV), in welcher die Regionen durch ihre politischen Mandatsträger vertreten sind, bekennt sich zum Prozess und den Rahmenbedingungen.

### **Beilage:**

Broschüre „Stark vernetzt und dicht vertaktet: Die Vorstellungen der Region Nordwestschweiz zum Bahnangebot im Jahr 2030“

**Weitere Auskünfte erteilen:**

**Kanton Aargau**

Regierungsrat Stephan Attiger, Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau

Tel. 062 835 32 04 (ruft zurück)

**Kanton Basel-Landschaft**

Regierungsrätin Sabine Pegoraro, Vorsteherin Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft

Tel. 061 552 55 81

**Kanton Basel Stadt**

Regierungsrat Hans-Peter Wessels, Vorsteher Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Tel. 061 267 91 80

**Kanton Bern**

Christian Aebi, Co-Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern

Tel. 079 358 08 41

**Kanton Jura**

Regierungsrat Philippe Receveur, Vorsteher des Bau- und Umweltdepartements des Kantons Jura

Tel. 079 346 12 42

**Kanton Solothurn**

Ludwig Dünbier, Abteilungsleiter öffentlicher Verkehr, Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau, Tel. 032 627 25 30