

Kanton Aargau, Verkehrsverbund Luzern, zofingenregio

Buskonzept Raum Zofingen-Reiden



Schlussbericht
Zürich, 28. November 2025

Oliver Frei, Lukas Gafner, Matthias Lebküchner

Impressum

Buskonzept Raum Zofingen-Reiden

Schlussbericht

Zürich, 28. November 2025

Auftraggeber

Kanton Aargau, Verkehrsverbund Luzern, zofingenregio

Projektleitung

Julie Lietha und Reto Kobi, Kanton Aargau

Thomas Schemm, Verkehrsverbund Luzern

Tobias Vogel, zofingenregio

Autorinnen und Autoren

Oliver Frei, Lukas Gafner, Matthias Lebküchner

INFRAS, Binzstrasse 23, 8045 Zürich

Tel. +41 44 205 95 95

info@infras.ch

Begleitgruppe

Armend Alili, Aargau Verkehr AG

Marco Bachmann, Aargau Verkehr AG

Roman Fischer, Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG

Christine Larbig, Aargau Verkehr AG

André Meylan, Busbetrieb Olten Gösgen Gäu AG

Philipp Schubiger, PostAuto AG

Daniel Schwarz, Kanton Solothurn

Marco Senn, Aargau Verkehr AG

Marcel Stirnimann, Kanton Solothurn

Werner Ryter, Stadt Zofingen

Philipp Steffen, Gemeinde Rothrist

Rolf Walser, Gemeinde Aarburg

Willi Zürcher, Gemeinde Reiden

Inhalt

Zusammenfassung	5
1. Ausgangslage	6
1.1. Heutiges Buskonzept Zofingen	6
1.2. Regionales Entwicklungskonzept zofingenregio	6
1.3. Vorgehen	7
2. Analyse Siedlung und Verkehr	9
2.1. mobilitätAARGAU	9
2.2. ZuMoLu	9
2.3. Räumliches Entwicklungskonzept	9
2.4. Pendelstatistik	10
2.5. Erschliessungsqualität	12
2.6. Potentiale	14
3. Analyse öV-Nachfrage und heutiges Angebot	16
3.1. Heutiges Angebot	16
3.2. Nachfrage und Auslastung	18
4. Anforderungen an künftiges Bussystem	22
4.1. Takt	22
4.2. Ansätze Liniennetzstrukturen	23
5. Handlungsbedarf	25
6. Zielbild 2040	27
7. Buskonzept 2030	30
7.1. Umsteigezeiten	30
7.2. Fahrzeiten	30
7.3. Grundkonzept 2030	32

8.	Module	38
8.1.	Teilgebiet Nord	39
8.2.	Teilgebiet Süd	46
8.3.	Weitere Elemente als Schritt Richtung Zielbild	50
8.4.	Weitere, geprüfte und verworfene Elemente	52
9.	Umsetzung	56
9.1.	Umsetzungspfad	56
9.2.	Abstimmung mit Bahnplanungen (Module N5 und S1)	57
9.3.	Elektrifizierung	57
9.4.	Fahrzeugeinsatz und -fahrzeugbedarf	58
9.5.	Infrastruktur	59
9.6.	Kostenschätzung	60
10.	Ergebnisse der Vernehmlassung	62
10.1.	Modul N5	62
10.2.	Modul S3	63
10.3.	Weitere Anpassungen	63
11.	Fazit und Handlungsempfehlungen	64
	Abkürzungsverzeichnis	66
	Anhang	67
A1.	Pendelstatistik	67
A2.	Netzgrafik Buskonzept 2030 HVZ und NVZ	69
A3.	Netzgrafiken Module	72
A4.	Längere Fahrzeiten auf der Linie 603 – weniger Kurse auf dem Abschnitt Bahnhof Rothrist – Oberwil (Grundmodul G2)	79
A5.	Aufhebung Linie 604, 15'-Takt nach Strengelbach – Vordemwald und Verlängerung Linie 601 nach Brittnau während HVZ (Modul N5)	82
A6.	Stellungnahmen im Rahmen der Vernehmlassung	85

Zusammenfassung

Die Strukturen des Busangebots im Raum Zofingen-Reiden wurde im Dezember 2004 im Zusammenhang mit Bahn 2000, 1. Etappe eingeführt. Seitdem wurden verschiedene Angebotsausbauten wie zum Beispiel die Verdichtung des Abendangebots umgesetzt. Nach rund 20 Jahren soll das Angebot im Raum Zofingen-Reiden gesamtüberprüft und – wo notwendig – angepasst werden.

Die beiden betroffenen Kantone Aargau und Luzern wie das räumliche Entwicklungskonzept (REK) des Regionalplanungsverbands zofingenregio sehen eine Verdichtung des Angebots primär in den urbanen Strukturen vor (siehe Kapitel 2). In den urbanen Räumen liegt bereits eine gute öV-Erschliessung vor, was die Auswertung der öV-Güteklassen zeigt. Wichtige Entwicklungsgebiete in der Region, insbesondere der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) entlang der Wiggertalstrasse und der ESP Reiden weisen nicht überall eine hohe öV-Erschliessungsqualität auf. Die Auswertung der Nachfragezahlen zeigt, dass auf den meisten Buslinien Kapazitätsreserven bestehen (siehe Kapitel 3). Einzelne Kurse sind gut ausgelastet, so dass primär auf den Linien 508, 601 und 603 mittelfristig Gelenkbusse eingesetzt werden sollen.

Um die langfristige Stossrichtung bei der Entwicklung des Bussystems im Raum Zofingen-Reiden zu kennen, wurde ein Zielbild 2040 entwickelt (siehe Kapitel 6). Dieses stellt den langfristigen Zustand mit Buslinien im 7.5'-Takt auf den Hauptachsen zwischen Olten, Zofingen und Rothrist und viertelstündlichen Linien auf den weiteren Hauptachsen vor. Im ländlichen Raum sollen die Buslinien langfristig im 30'-Takt verkehren.

In einem nächsten Schritt wird das Buskonzept 2030 entwickelt (siehe Kapitel 7). Mit dem Buskonzept 2030 sollen etappiert Schritte Richtung Zielbild 2040 ermöglicht werden. Als Basis für das Buskonzept 2030 dienen angepasste Fahr- und Umsteigezeiten. Das Grundkonzept 2030 umfasst auf diversen Linien leicht längere Fahrzeiten und einzelne geänderte Anschlüsse ermöglichen dadurch einen stabileren Betrieb und zuverlässigere Anschlüsse an den Bahnhöfen Zofingen, Reiden, Rothrist und Aarburg-Oftringen. Aufbauend auf dem Grundkonzept 2030 ergänzen diverse Module das Buskonzept 2030 (siehe Kapitel 8). Diese Module können – abgestimmt auf die Nachfrage und Finanzen der Besteller – in den nächsten rund zehn Jahren umgesetzt werden. Die Module ermöglichen insbesondere die Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte, aber auch Taktverdichtungen oder Angebotsanpassungen aufgrund des möglicherweise wegfallenden Bahnhalts in Brittnau-Wikon sind enthalten.

In Kapitel 9 wird die Umsetzung mit dem Umsetzungspfad, der Veränderung der Betriebskosten und dem Infrastruktur- und Fahrzeugbedarf aufgezeigt. Der letzte Teil des Berichts umfasst die Ergebnisse der Vernehmlassung und die Handlungsempfehlungen (siehe Kapitel 10 und 11).

1. Ausgangslage

1.1. Heutiges Buskonzept Zofingen

Das Busangebot in der Region Zofingen und Umgebung wurde letztmals im Zusammenhang mit Bahn 2000 1. Etappe im Dezember 2004 (Fahrplan 2005) überprüft und angepasst. Seither hat sich das Angebot wie folgt entwickelt:

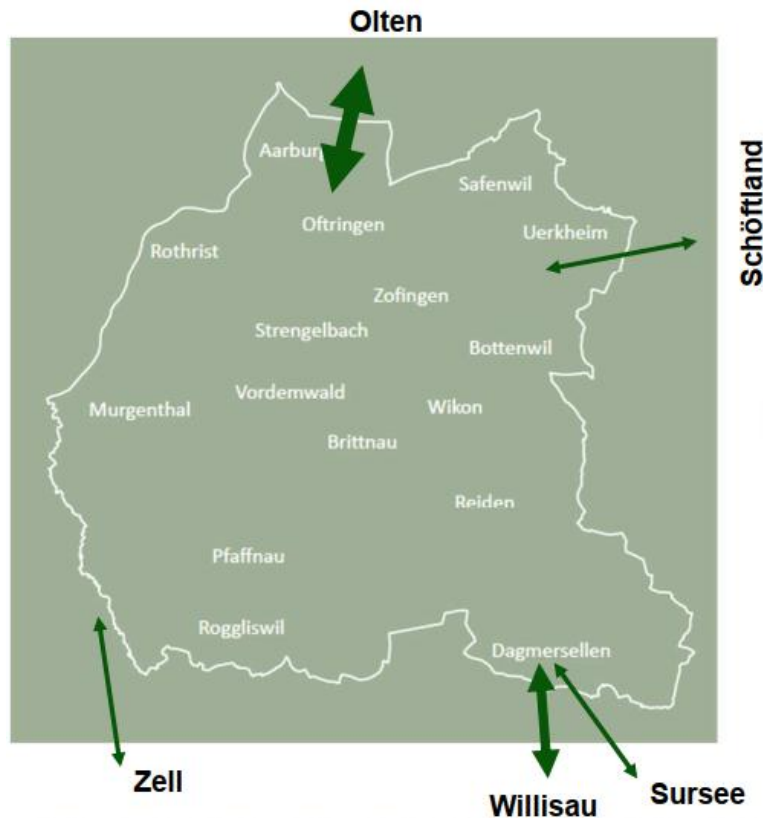
- Die damals eingeführten Grundstrukturen mit entsprechenden Anschlüssen auf die Bahn bestehen auf den Linien Richtung Aarburg-Oftringen, Rothrist, Brittnau, Uerkheim und Reiden praktisch unverändert.
- Im Korridor Richtung Strengelbach – Vordemwald wurde das Angebot seither neu auf die Fernverkehrszüge zur halben und vollen Stunde in Zofingen ausgerichtet und das Angebot in den Spitzenzeiten auf dem Abschnitt Zofingen – Vordemwald Post zum 15'-Takt verdichtet.
- Auf den meisten Linien in der Region Zofingen wurden die Angebote über die letzten 20 Jahre schrittweise verdichtet bzw. das Abend- und Wochenendangebot verbessert.
- Mit der Inbetriebnahme der neuen S-Bahnlinie S29 (Sursee–) Zofingen – Aarau – Turgi ergaben sich ab Dezember 2020 zusätzliche Anschlüsse zwischen Bus und Bahn in Aarburg-Oftringen und Zofingen. Im Gegenzug fiel der RE-Halt Aarburg-Oftringen weg.

Das Buskonzept in der Region Zofingen soll nun nach über 20 Jahren im Auftrag der beiden Besteller Kanton Aargau und Verkehrsverbund Luzern sowie dem Regionalplanungsverband zofingenregio gesamtheitlich überprüft und angepasst werden.

1.2. Regionales Entwicklungskonzept zofingenregio

Der Regionalplanungsverband Zofingenregio veröffentlichte im Februar 2024 das regionale Entwicklungskonzept (REK). Damit bekennt sich die Region zu den darin enthaltenen Handlungsleitsätzen und Massnahmen. Zofingenregio und die Gemeinden geben sich im REK den Auftrag, zusammen mit den zuständigen Kantonen Aargau und Luzern, das öV-Angebot in der Region zu überprüfen. Die Studie umfasst das Gebiet des Regionalverbands zofingenregio (siehe Abbildung 1 inkl. Gemeinde Holziken).

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet



Quelle: REK zofingenregion.

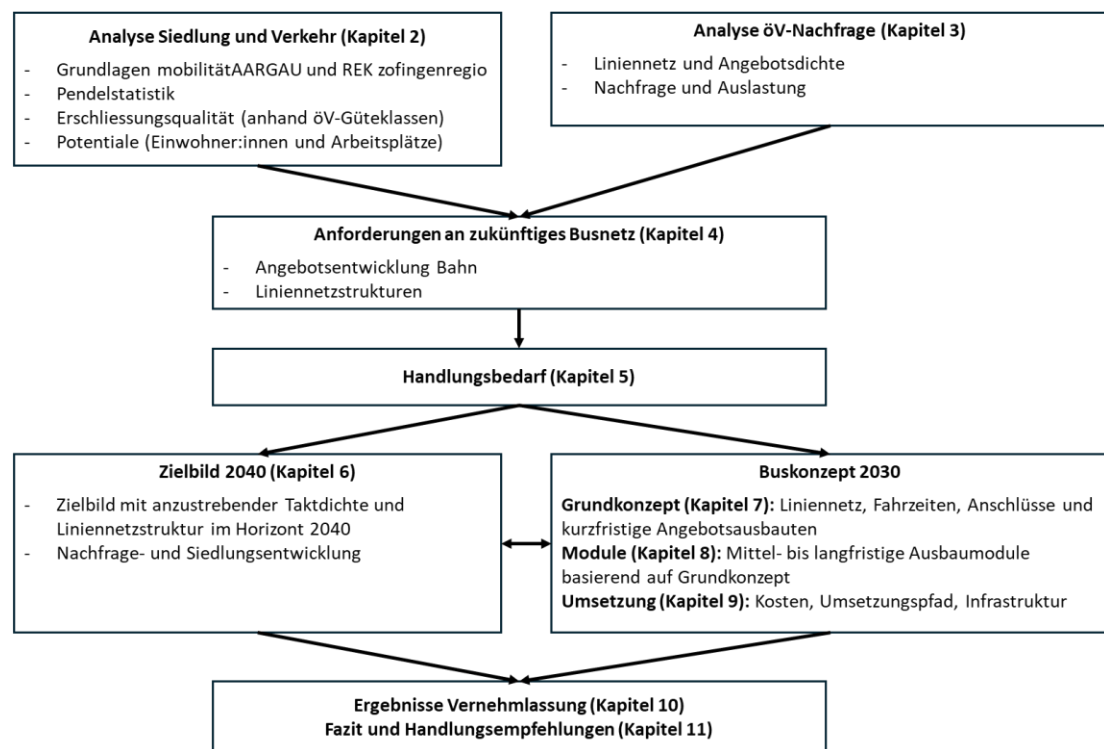
1.3. Vorgehen

In Abbildung 2 ist das Vorgehen und der Aufbau des Berichts dargestellt. Die Analyse erfolgt zweiteilig. In Kapitel 2 werden die relevanten Grundlagen zu Siedlung und Verkehr analysiert. Neben den Zielsetzungen aus dem REK werden auch die Erschliessungsqualität und die zukünftigen Potentiale untersucht. In Kapitel 3 wird die Nachfrage und Auslastung auf dem bestehenden öV-Netz ausgewertet. In Kapitel 4 werden die Anforderungen an das zukünftige Buskonzept definiert und in Kapitel 5 der Handlungsbedarf für das angepasste Buskonzept zusammengefasst.

Das Zielbild 2040 (in Kapitel 6) zeigt die zukünftig anzustrebenden Liniennetzstrukturen und Taktichten auf. Auch wird aufgezeigt, welche Zusammenhänge und Folgerungen auf die Siedlungsentwicklung bestehen. Im Buskonzept 2030 wird der genaue Fahrplan mit den Anschlüssen aufgezeigt. Das Grundkonzept ist die Basis mit angepassten Fahrzeiten, Anschlüssen und kurzfristig umzusetzenden Angebotsausbauten (siehe Kapitel 7). Abgestimmt auf die Siedlungs- und Nachfrageentwicklung sowie die zur Verfügung stehenden Mittel für

Angebotsausbauten können verschiedene Module auf dem Grundkonzept aufbauend umgesetzt werden (siehe Kapitel 8). Diese Massnahmen stellen Schritte in Richtung der Umsetzung des Zielbilds 2040 dar. Der Umsetzungspfad, die Kostenfolge, die notwendige Infrastruktur und der Fahrzeugbedarf werden in Kapitel 9 aufgezeigt. Am Schluss des Berichts folgen die Ergebnisse der Vernehmlassung und das Fazit (Kapitel 10 und 11).

Abbildung 2: Vorgehen und Aufbau Bericht



Grafik INFRAS.

2. Analyse Siedlung und Verkehr

2.1. mobilitätAARGAU

Im Kanton Aargau setzt die Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU gezielt räumliche Akzente und differenzierte Ziele pro Raumtyp für die einzelnen Verkehrsmittel, wodurch die Mobilität zukunftsgerecht und nachhaltig gestaltet werden kann. Ziel ist ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem, das die künftigen Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft abdeckt sowie die Erreichbarkeit als wichtigen Standortfaktor sicherstellt. mobilitätAARGAU definiert drei strategische Stossrichtungen:

- Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen
- effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern
- Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten

Zu den drei Stossrichtungen werden Ziele festgelegt und Strategien bestimmt, mit denen die Ziele erreicht werden sollen. Der öV soll insbesondere auf den Achsen in die Kernstädte sowie zwischen den Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen gefördert werden. In ländlichen Entwicklungsräumen steht die Angebotsplanung mit dem Optimieren des bestehenden Angebots im Vordergrund.

2.2. ZuMoLu

Im Kanton Luzern gibt der Bericht Zukunft Mobilität im Kanton Luzern (ZuMoLu) die Stossrichtungen für die Planung der Mobilität vor. Beim öffentlichen Verkehr sind die Zentren untereinander mit direkten, schnellen und leistungsfähigen öV-Verbindungen zu vernetzen sowie die Anbindung an umliegende ausserkantonale Zentren zu verbessern. Die regionale und lokale öV-Erschliessung ist entsprechend den definierten raumtypischen Zielsetzungen zu verbessern.

In den Räumen mit dichten Siedlungen wird die Mobilität mit der Förderung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln und einer guten Erreichbarkeit der Zentren mit kollektiven Verkehrsmitteln bewältigt. Die Erschliessung innerhalb des ländlichen Raumes mit kompakten Siedlungen ist durch ein Netz für flächeneffiziente Verkehrsmittel sichergestellt. Die Zentren sind von den umliegenden Gemeinden mit kollektiven Verkehrsmitteln attraktiv und zuverlässig erreichbar.

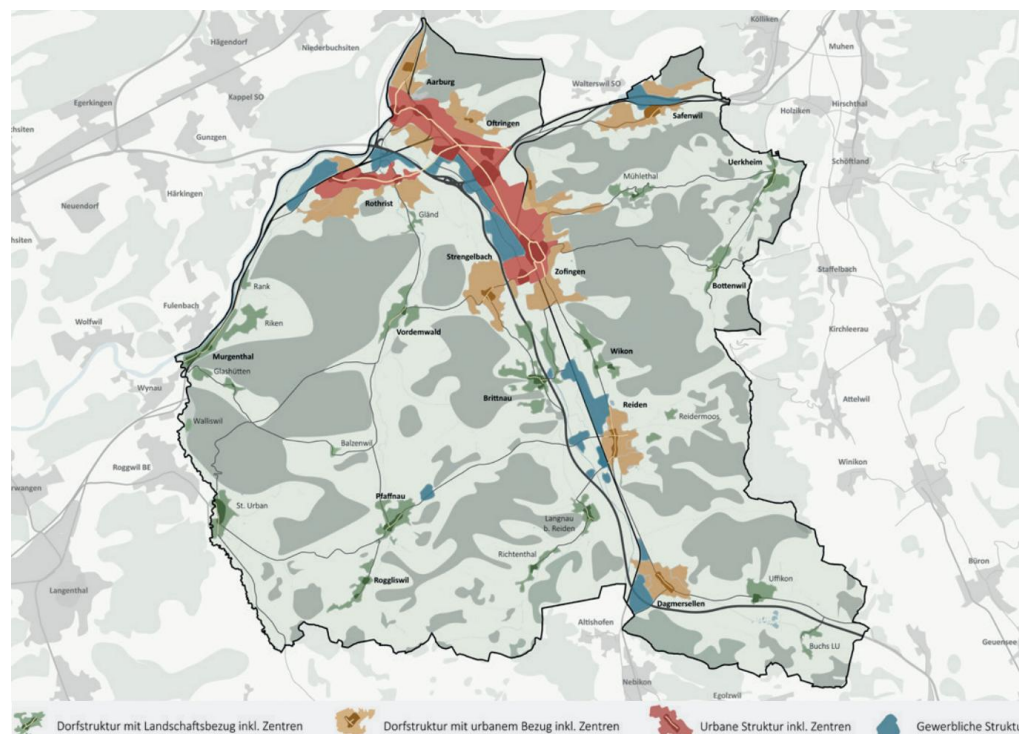
2.3. Räumliches Entwicklungskonzept

Der Regionalplanungsverband Zofingenregio veröffentlichte im Februar 2024 das regionale Entwicklungskonzept (REK). Damit bekennt sich die Region zu den darin enthaltenen Handlungsleitsätzen und Massnahmen. Die künftige räumliche Entwicklung soll nicht entlang politischer

Grenzen, sondern in funktionalen Räumen gedacht werden. Damit sind Räume gemeint, die räumlich zusammenhängen und sich ergänzen. Konzepte auf kantonaler Stufe teilen oftmals ganze Gemeinden gemäss ihren politischen Grenzen einem Raumtyp zu. Eine funktionsräumliche Betrachtung erlaubt jedoch, dass in einer Gemeinde auch mehrere unterschiedliche Raumstrukturen vorhanden sein können (z.B. ein urbaner Kern und ein ländlicher Ortsteil).

Das Denken und Handeln in funktionalen Räumen entspricht dabei den Zielen und Ausrichtungen in der Strategie mobilitätAARGAU des Kantons Aargau. Der Fokus liegt dabei auf einem taktverdichteten Busangebot innerhalb der urbanen Strukturen sowie einem verbesserten öV-Angebot ausserhalb der urbanen Strukturen.

Abbildung 3: funktionale Räume gemäss räumliches Entwicklungskonzept



Quelle: REK zofingenregio.

2.4. Pendelstatistik

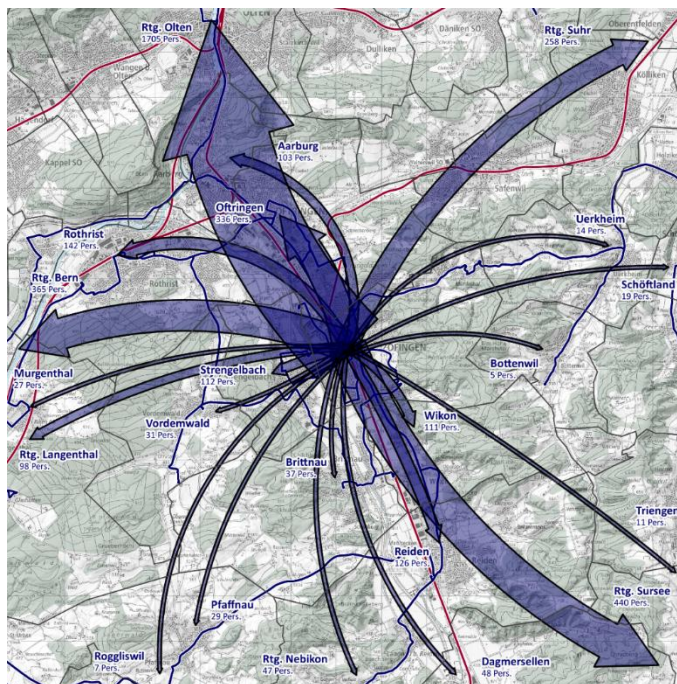
Die Pendlerströme wurden anhand der Gemeindematrix des BFS für das Jahr 2020 ausgewertet. Diese Daten enthalten alle Berufspendler:innen und lassen keine Unterscheidung nach gewähltem Verkehrsmittel zu. Die Darstellung erfolgt aus Sicht des Wohnorts und zeigt die

Wegpendler für die Gemeinden Zofingen, Oftringen, Rothrist und Reiden. Dazu wurden die Ströme, welche über den Raum hinaus führen je nach wahrscheinlichster Reiseroute zusammengefasst (z.B. Pendlerstrom nach Zürich oder Basel ist im Strom «Rtg. Olten» enthalten). Die Erkenntnisse lassen sich in den folgenden wichtigsten Punkten zusammenfassen:

- Bei den nördlichen Gemeinden Zofingen, Oftringen und Rothrist zeigt der Hauptpendlerstrom Richtung Olten
- Bei der Gemeinde Reiden zeigt die Hauptpendlerichtung nach Luzern (Rtg. Sursee). Der Strom Richtung Olten ist aber nur unwesentlich kleiner.
- Der stärkste Strom innerhalb des Raums Zofingen mit über 800 Personen ist von Oftringen nach Zofingen.
- Weitere starke, innerregionale Ströme mit rund 300 bis 400 Personen sind:
 - Zofingen nach Oftringen
 - Oftringen nach Aarburg und Oftringen nach Rothrist
 - Rothrist nach Zofingen
 - Reiden nach Zofingen

Abbildung 4 und Abbildung 5 zeigen die Auswertung der Gemeinden Zofingen und Reiden.

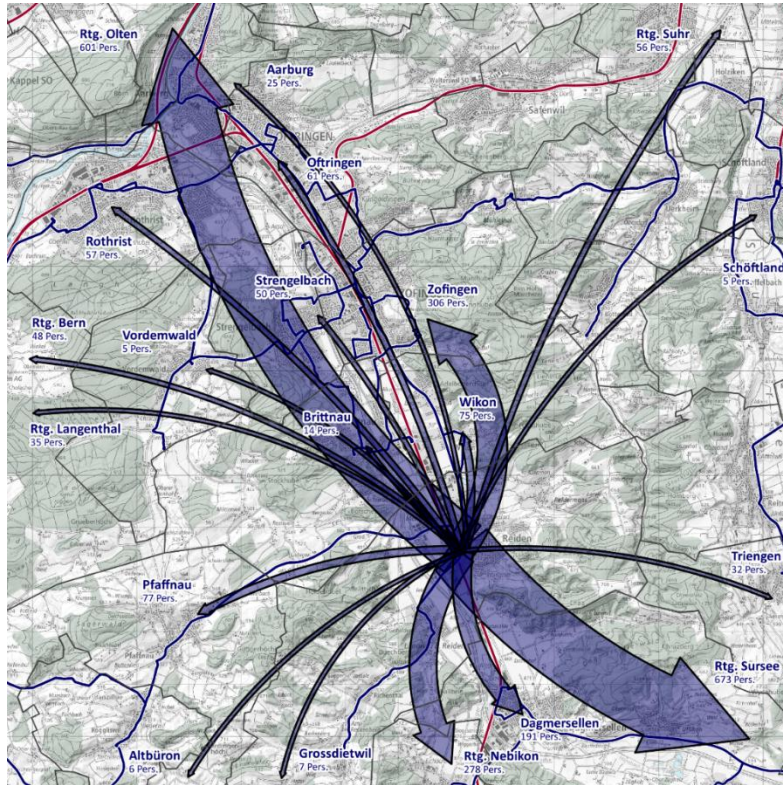
Abbildung 4: Berufspendlerinnen und -pendler mit Wohnort Zofingen



Anzahl erwerbstätige Pendlerinnen und Pendler unabhängig des gewählten Verkehrsmittels

Grafik: INFRAS. Daten: Pendlermobilität: Gemeindematrix 2020, BFS. Hintergrund: SWISSTOPO, Kanton Aargau, Kanton Luzern.

Abbildung 5: Berufspendlerinnen und -pendler mit Wohnort Reiden



Anzahl erwerbstätige Pendlerinnen und Pendler unabhängig des gewählten Verkehrsmittels

Grafik: INFRAS. Daten: Pendlermobilität: Gemeindematrix 2020, BFS. Hintergrund: SWISSTOPO, Kanton Aargau, Kanton Luzern.

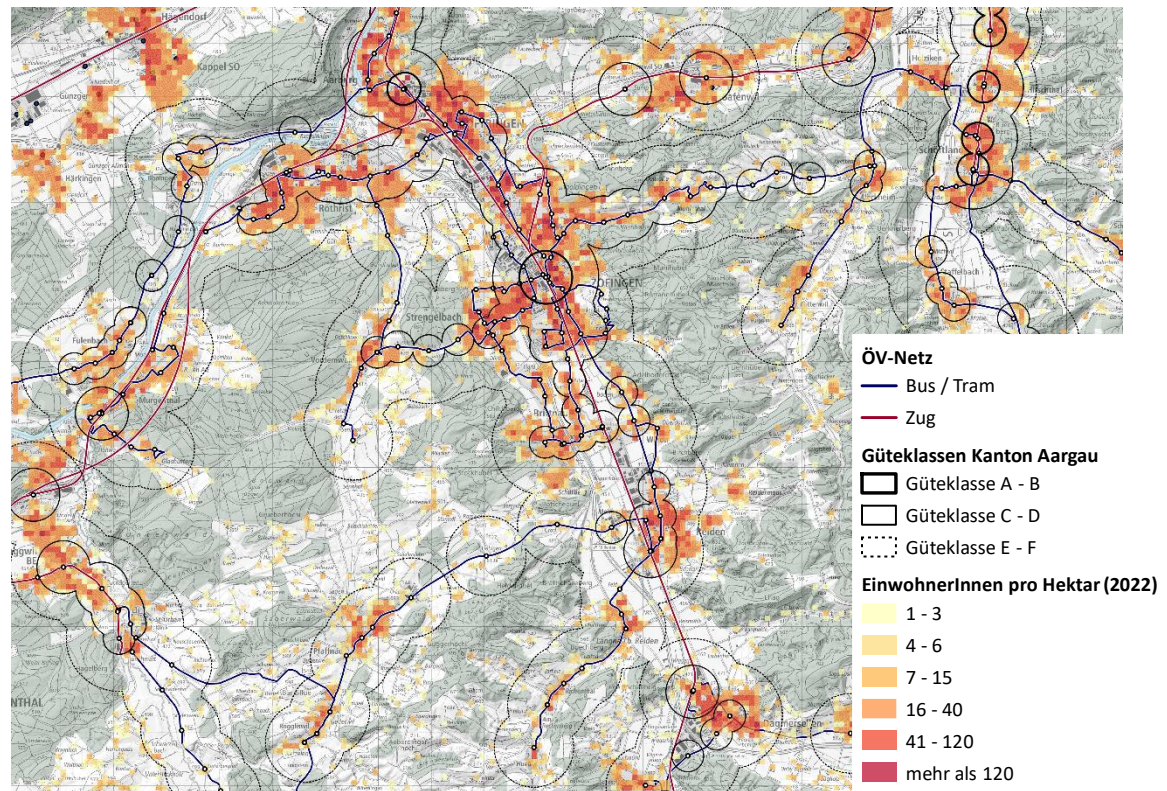
2.5. Erschliessungsqualität

Für die Beurteilung der Erschliessungsqualität werden die Hektarrasterdaten der Bevölkerung und der Beschäftigten mit der Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr verglichen. Für die Beurteilung der Erschliessung wird die Definition der öV-Güteklassen des Kantons Aargau verwendet¹ und die Berechnungen um die Gebiete im Kanton Luzern erweitert.

Abbildung 6 zeigt, dass der überwiegende Teil der Bevölkerung an den öffentlichen Verkehr angebunden ist (mindestens öV-Güteklasse E oder F). Die hohen Bevölkerungsdichten liegen grösstenteils in den Klassen C und D (15'- oder 30'-Takt Bus).

¹ Definition siehe <https://www.ag.ch/media/kanton-aargau/bvu/mobilitaet-und-verkehr/oeffentlicher-verkehr/angebotsqualitaet/2022-03-25-dokumentation-web.pdf>

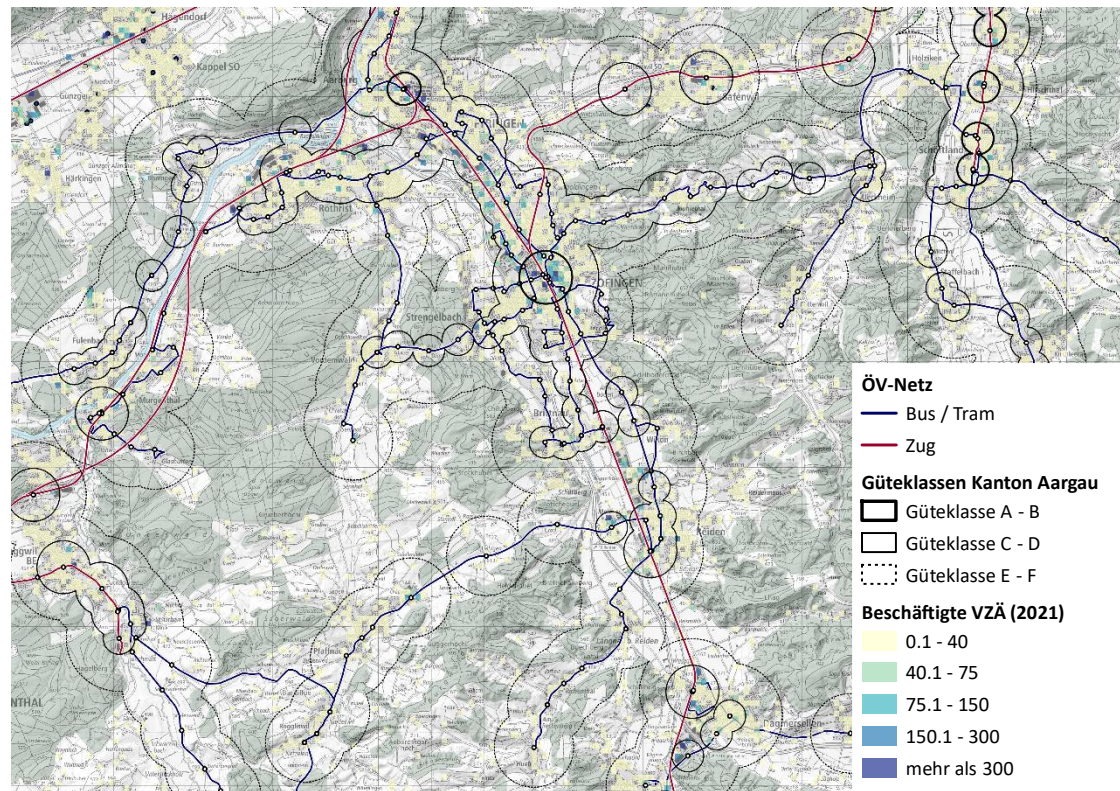
Abbildung 6: Räumliche Erschliessungsqualität Bevölkerung.



Grafik INFRAS. Daten: STATPOP 2022, BFS, öV-Güteklassen Kanton Aargau, ergänzt für Gebiete im Kanton Luzern. Hintergrund: SWISSTOPO, Kanton Aargau, Kanton Luzern.

Bei den Beschäftigten zeigt sich ebenfalls eine gute Erschliessung. Insbesondere die hohen Dichten rund um den Bahnhof Zofingen sind sehr gut erschlossen. Die Arbeitsplätze an der Wiggertalstrasse sind grundsätzlich erschlossen, jedoch ist die Querung der Bahn in der Modellierung der öV-Güteklassen nicht berücksichtigt.

Abbildung 7: Räumliche Erschliessungsqualität Beschäftigte.

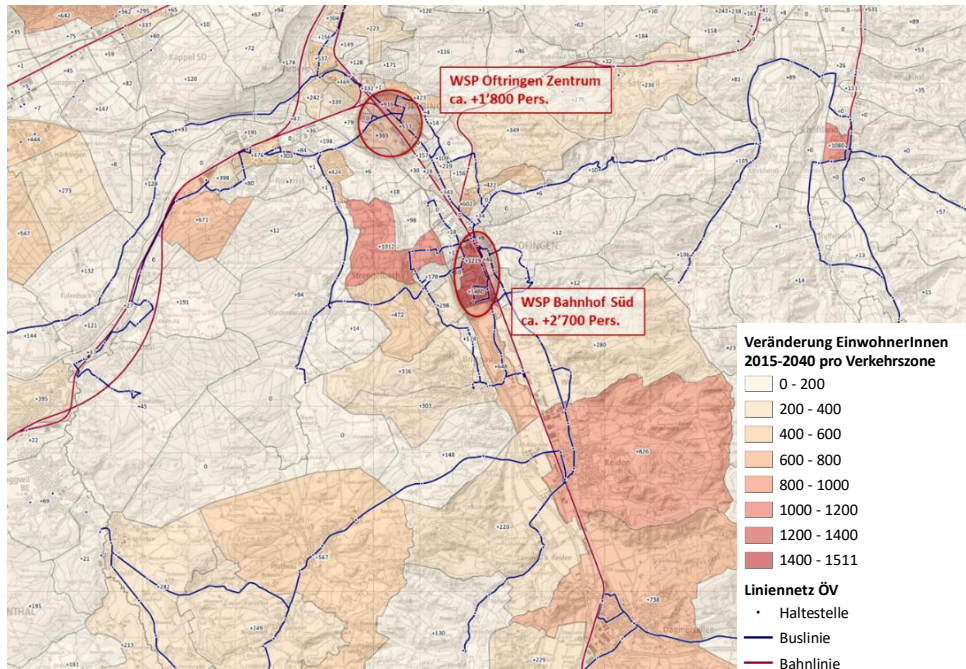


Grafik INFRAS. Daten: STATENT 2021, BFS, öv-Güteklassen Kanton Aargau, ergänzt für Gebiete im Kanton Luzern. Hintergrund: SWISSTOPO, Kanton Aargau, Kanton Luzern.

2.6. Potentiale

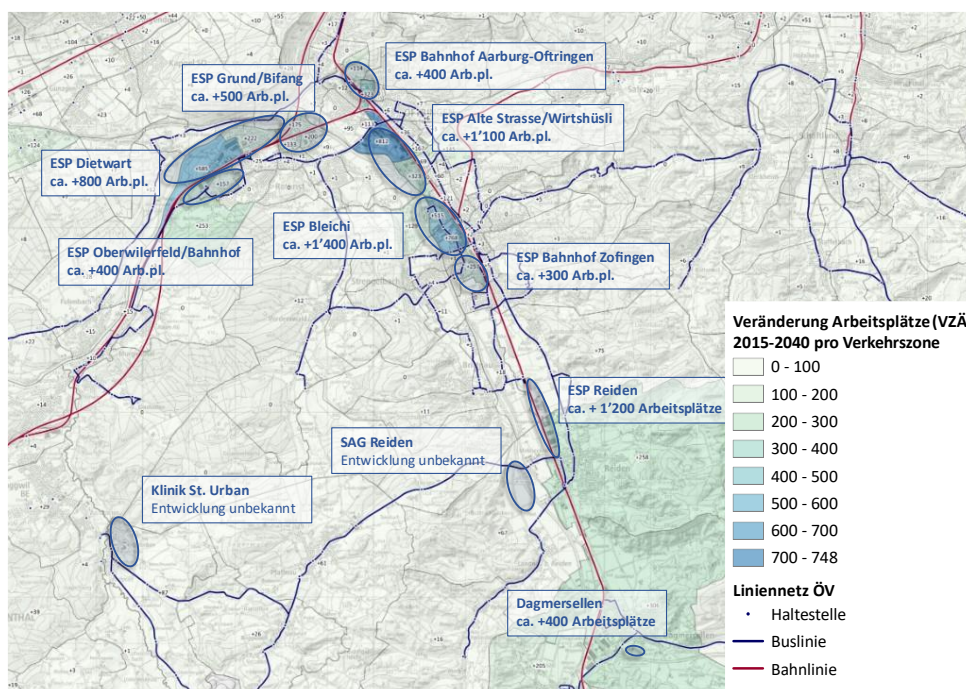
Um die zusätzlichen Potentiale für den öffentlichen Verkehr zu ermitteln, werden die zukünftigen Entwicklungsflächen analysiert. Dies umfasst einerseits grosse Flächen für zusätzliche Wohnungen, andererseits Arbeitsplatzentwicklungsgebiete. Relevant sind mittlere und grosse Potentiale, welche zusätzliche Linien oder Taktverdichtungen auf bestehenden Linien erfordern. Kleinere Entwicklungen können in aller Regel mit den bestehenden Linien abgedeckt werden.

Abbildung 8: Nachfragepotentiale Bevölkerung



Grafik INFRAS. Daten: GVM, Kanton Aargau, Hintergrund SWISSTOPO, Kanton Aargau, Kanton Luzern.

Abbildung 9: Nachfragepotentiale Arbeitsplätze



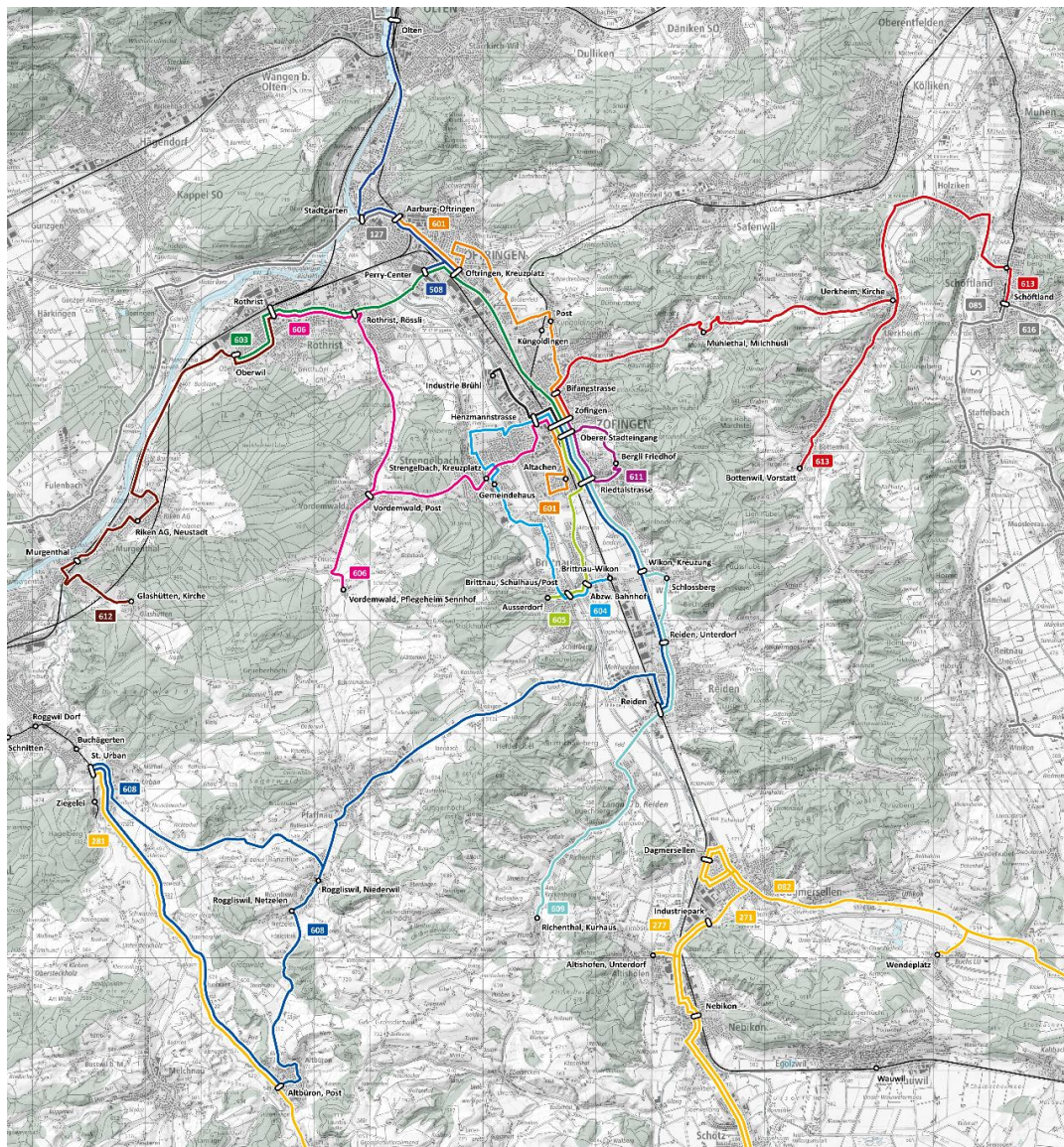
Grafik INFRAS. Daten: GVM, Kanton Aargau, Hintergrund: SWISSTOPO, Kanton Aargau, Kanton Luzern.

3. Analyse öV-Nachfrage und heutiges Angebot

3.1. Heutiges Angebot

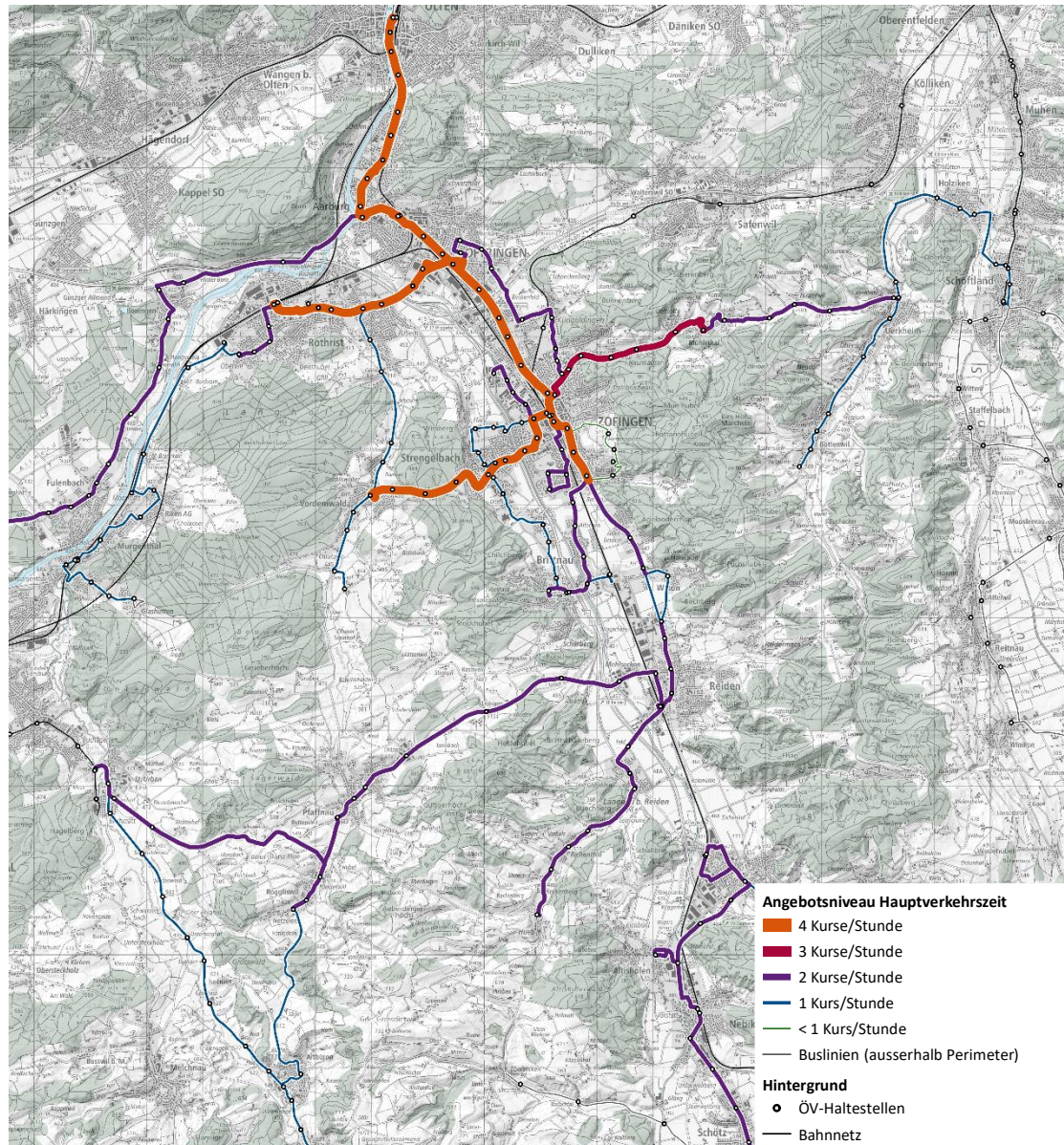
Der Untersuchungsraum wird heute (Fahrplan 2025) von den Linien 601 bis 613 der Aargau Verkehr (AVA), der Linie 508 der BOGG nach Olten sowie den PostAuto-Linien im Raum Dagersellen erschlossen. In Abbildung 10 ist das Liniennetz gemäss Fahrplan 2025 dargestellt. Die Gemeinden Safenwil und Kölliken werden durch die S28 Zofingen – Lenzburg erschlossen.

Abbildung 10: Liniennetz Raum Zofingen, Fahrplan 2025



Grafik INFRAS. Daten: Kanton Aargau, Kanton Luzern. Hintergrund: SWISSTOPO

Abbildung 11: Angebotsdichte Bus Raum Zofingen, Fahrplan 2025



Grafik INFRAS. Daten: Kanton Aargau, Kanton Luzern. Hintergrund: SWISSTOPO

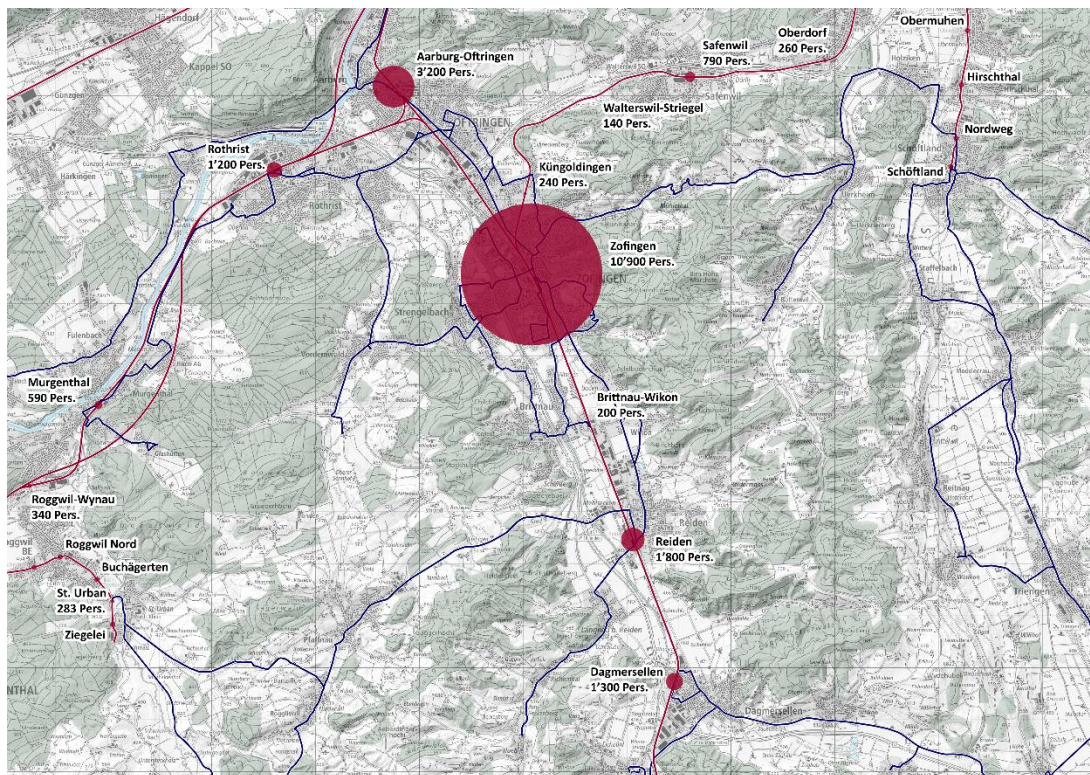
Die Hauptlinien im urbanen Raum verkehren in aller Regel im 30'- oder 15'-Takt. Einzelne Ergänzungslinien (wie die Linie 604) oder Linien im ländlichen Entwicklungsraum verkehren im 60'-Takt (Aussenäste nach Rothrist und Pflegeheim Sennhof der Linie 606, die Linie 612 oder 613). In Abbildung 11 ist die Angebotsdichte aller Linien dargestellt. Zudem ist zu beachten, dass auf einzelnen Linien, gerade im ländlichen Entwicklungsraum, der Schulverkehr heute einen wesentlichen Teil der Nachfrage darstellt. Die Linie 612 zwischen Rothrist und Glashütten

ist stark auf den Schulverkehr ausgerichtet. Auch auf der Linie 613 nach Bottenwil werden für den Schulverkehr mehrere Zusatzkurse während der Schulzeit angeboten.

3.2. Nachfrage und Auslastung

Ein erster Hinweis auf die Verteilung der Nachfrage im Raum Zofingen geben die Frequenzdaten (ein- und aussteigende Personen) an den Bahnhöfen. Der Nachfrageschwerpunkt liegt mit 10'900 Personen pro Werktag am Bahnhof Zofingen. An zweiter Stelle steht der Bahnhof Aarburg-Oftringen mit 3'200 Personen. Rothrist, Reiden und Dagmersellen weisen mit 1'200–1'800 Personen wiederum rund die Hälfte auf. Am Bahnhof Brittnau-Wikon steigen täglich rund 200 Personen vom Zug ein und aus. Dabei ist zu beachten, dass in Brittnau-Wikon nur ein Stundentakt (S29) angeboten wird.

Abbildung 12: Passagierfrequenzen an den Bahnhöfen 2023



Grafik INFRAS. Daten: Passagierfrequenzen SBB 2023. Hintergrund: SWISSTOPO, Kanton Aargau, Kanton Luzern.

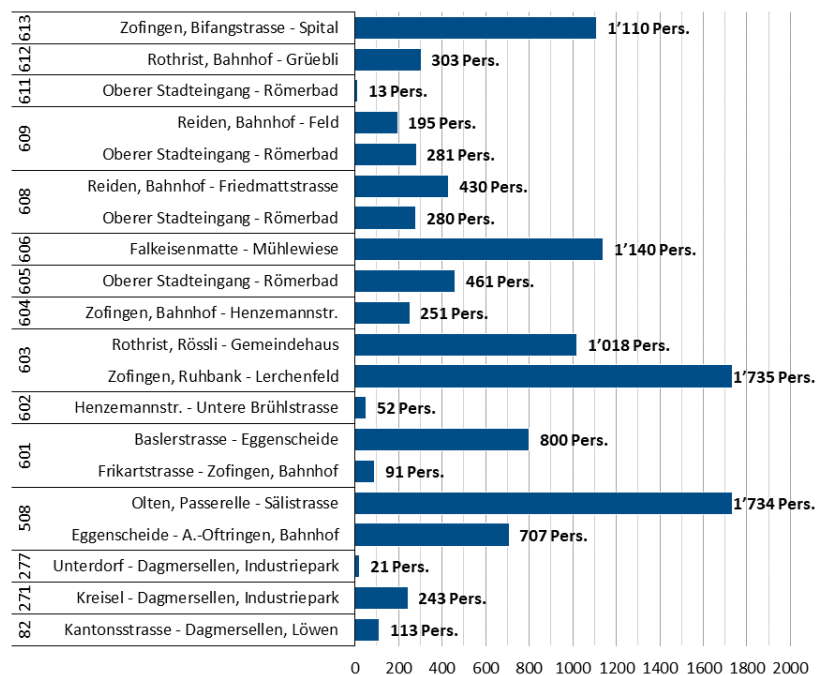
Für die Auswertung der Nachfrage im Busverkehr wurde jeweils die Nachfrage im Abschnitt einer Linie mit den höchsten Nachfragewerten betrachtet (sog. stärkster Querschnitt). Die höchste Nachfrage im Untersuchungsgebiet weisen die Linien 508 zwischen Aarburg-Oftringen und Olten und 603 zwischen Zofingen und Oftringen Kreuzplatz mit etwas mehr 1'700

Personen/Tag im stärksten Querschnitt auf (siehe Abbildung 13). Auch die Linie 606 nach Strengelbach und die Linie 613 im Mühlethal weisen vergleichsweise hohe Nachfragewerte auf.

Sehr tiefe Frequenzen weisen die Linie 601 Richtung Altachen und die Linie 602 bis Brühlstrasse auf. Auch die Linie 611 weist tiefe Frequenzen auf, es verkehren jedoch nur einzelne Kurse pro Tag. Bei den Linien in Dagmersellen sind ebenfalls tiefe Frequenzen festzustellen, wobei hier zu beachten ist, dass diese Linien stärker belastete Querschnitte ausserhalb des Untersuchungsgebiets aufweisen.

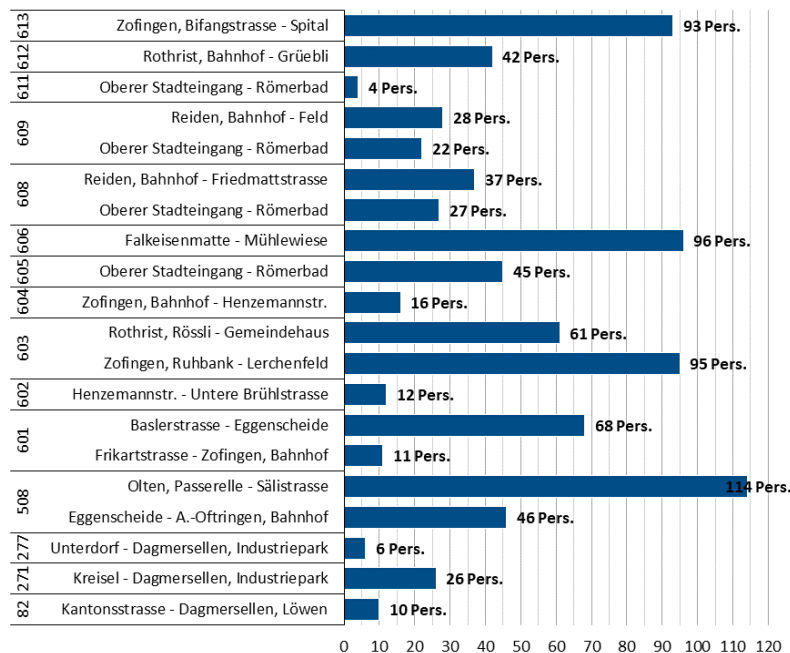
Bei den Belastungen in der Spitzenstunde (siehe Abbildung 14) zeigt sich grundsätzlich ein ähnliches Bild. Die Linien 508, 603, 606 und 613 transportieren an einem durchschnittlichen Tag rund 100 Personen in der Spitzenstunde in Lastrichtung. Bei der Auswertung der stärksten belasteten Kurse zeigt sich, dass an einzelnen Tagen bei diesen Kursen die Kapazitätsgrenze erreicht wird.

Abbildung 13: Nachfrage (Anzahl Personen/Tag) durchschnittlicher Werktag Raum Zofingen, 2023



Grafik INFRAS. Daten: Nachfragezahlen 2023, AVA, BOGG und PostAuto.

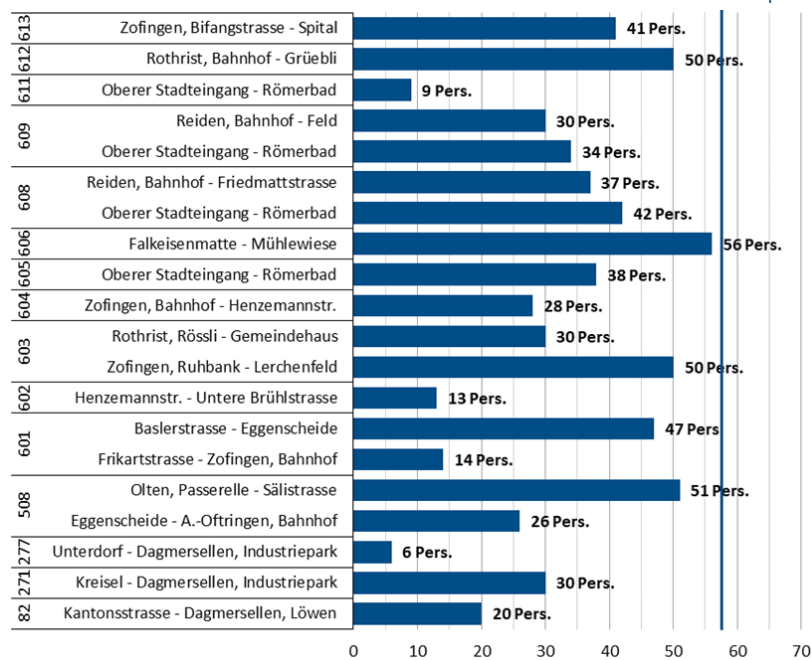
Abbildung 14: Anzahl Personen in Spitzenstunde in Lastrichtung und Linie, 2023



Grafik INFRAS. Daten: Nachfragezahlen 2023, AVA, BOGG und PostAuto.

Abbildung 15: Auslastung Spitzenkurs in Lastrichtung, 2023

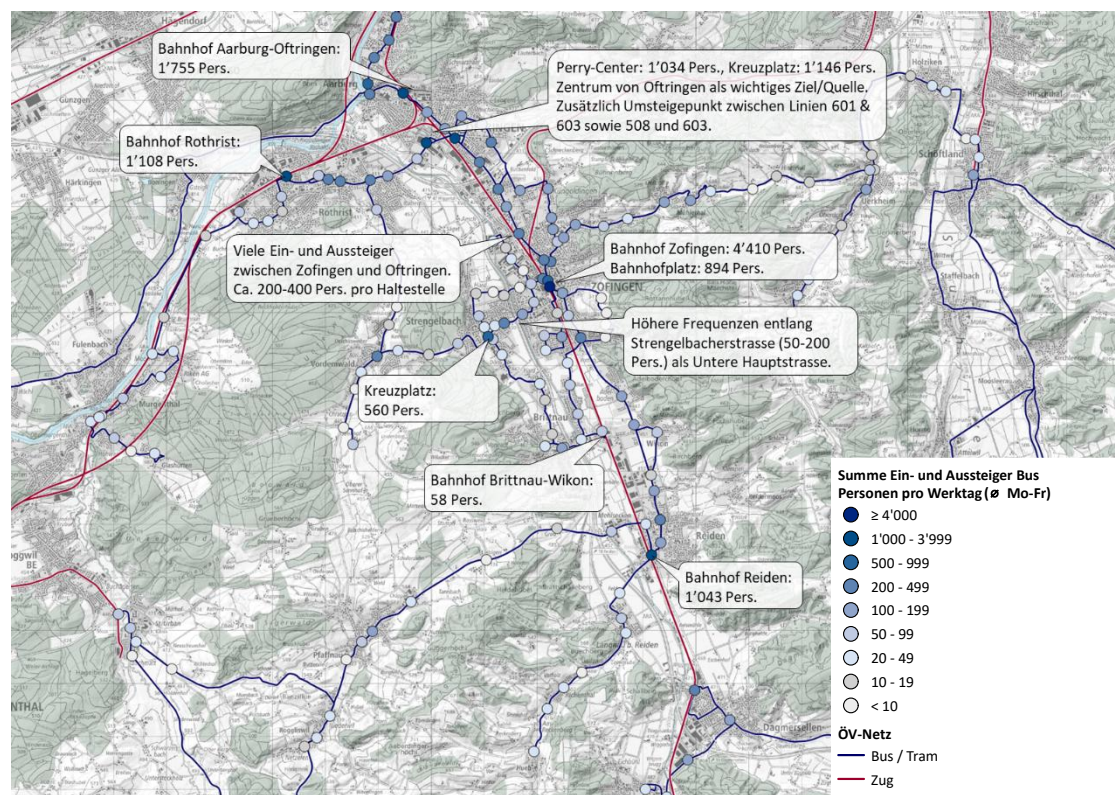
Kapazitätsgrenze
Stehplätze bei 3 Pers./m²



Grafik INFRAS. Daten: Nachfragezahlen 2023, AVA, BOGG und PostAuto.

Zusätzlich zur Auslastung wurde auch die Nachfrageverteilung im Busnetz analysiert. Dazu wurden die Passagierfrequenzen an den Bushaltestellen ausgewertet. Neben den Bahnhöfen, welche aufgrund der Umsteigebeziehungen viele Ein- und Aussteiger aufweisen, sind im Zentrum von Oftringen (inkl. Perry-Center) und im Korridor zwischen Oftringen und Zofingen hohe Frequenzen zu verzeichnen. Des Weiteren ist eine erhöhte Nachfrage entlang der Strengelbacherstrasse und zwischen Reiden und Zofingen zu erkennen.

Abbildung 16: Passagierfrequenzen an den Bushaltestellen 2023



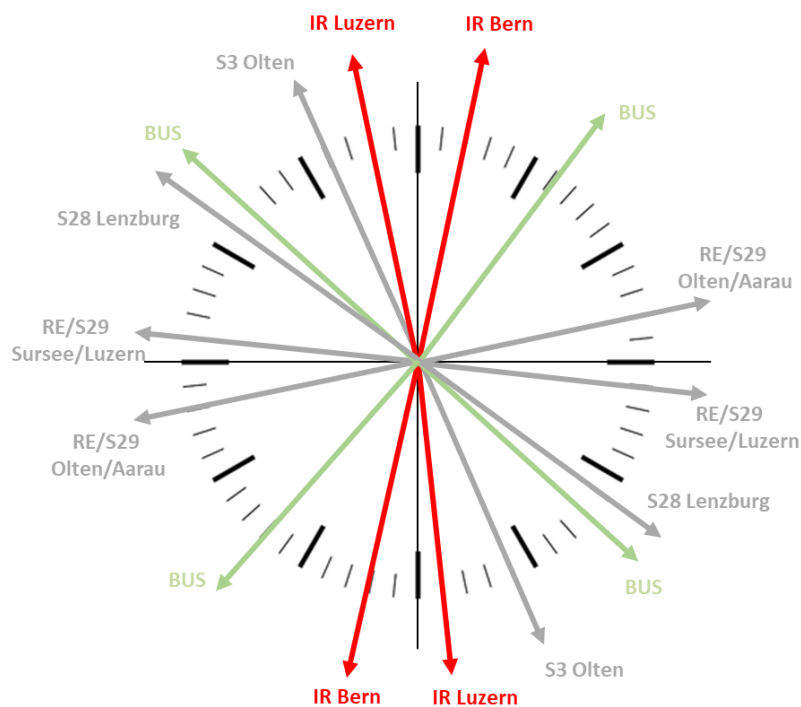
Grafik INFRAS. Daten: Nachfragezahlen 2023, AVA, BOGG und PostAuto. Hintergrund: SWISSTOPO, Kanton Aargau, Kanton Luzern.

4. Anforderungen an künftiges Bussystem

4.1. Takt

Im Busnetz Zofingen sind die Anschlüsse ans Bahnnetz von grosser Bedeutung (siehe Abbildung 12). Um gute Anschlüsse zu ermöglichen, ist das zukünftige Bussystem auf die Bahn abzustimmen. Basis für die Weiterentwicklung des Schweizer Eisenbahnsystem sind die Planungen des Bundes. In diesen Planungen sind die Ankunfts- und Abfahrtszeiten im Horizont 2035 und später bereits bekannt. Mit dem Angebotskonzept STEP 2035 sind die Zugsabfahrten in Zofingen (siehe Abbildung 17) und in Aarburg-Oftringen ungefähr viertelstündlich verteilt².

Abbildung 17: Verteilung der Abfahrten innerhalb einer Stunde am Bahnhof Zofingen mit STEP 2035



27

Grafik INFRAS. Datenquelle: Angebotskonzept STEP 2035, Stand 11/2021, BAV.

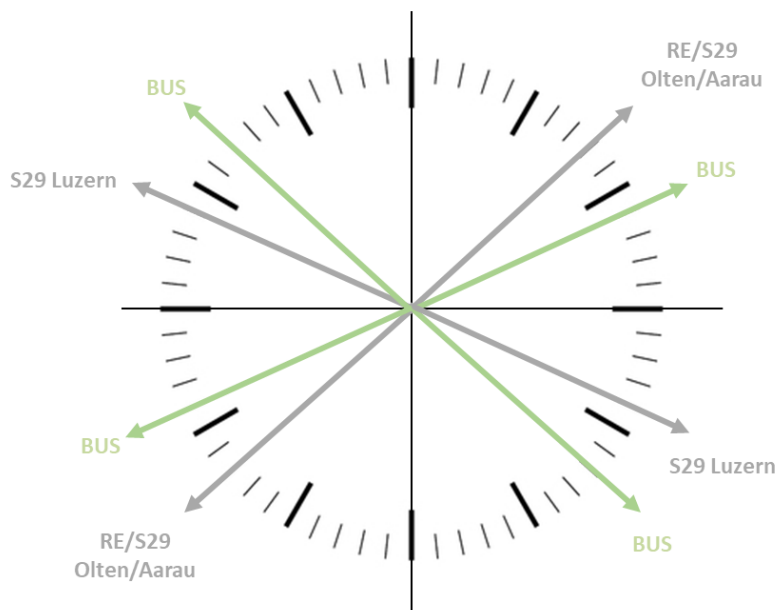
Mit Buslinien im 15'-Takt (siehe grüne Abfahrten in Abbildung 17) können so gute Anschlüsse in Zofingen hergestellt werden. Sind zur Abdeckung der Nachfrage dichtere Takte notwendig,

² Die gezeigte Abbildung basiert auf dem Stand 11/2021 des Angebotskonzepts 2035. Aufgrund der Überprüfung des STEP Ausbaus schritt 2035 sind Änderungen möglich.

ist ein 7.5'-Takt anzustreben, so dass jeder 2. Kurs gute Anschlüsse an die S-Bahn oder den Fernverkehr aufweist. Mit dem 7.5'-Takt können auch gute Anschlüsse an die S28 Richtung Suhr – Lenzburg ermöglicht werden. Die S28 verkehrt versetzt zu den übrigen Bahnlinien ab Zofingen. Linien mit tiefer Nachfrage können alle 30' verkehren. Zu vermeiden sind 10'- oder 12'-Takte, welche systematisch nur teilweise gute Anschlüsse ermöglichen.

In Reiden verteilen sich die Abfahrten fast viertelstündlich, so dass Anschlüsse bei halbstündlichen Linien – wie im Fahrplan 2025 – gute Anschluss Richtung Zofingen – Olten oder Richtung Sursee – Luzern möglich sind. Gute Anschlüsse in beide Richtungen sind erst mit Linien im 15'-Takt möglich. Wo das Potential dafür nicht gegeben ist, muss eine Priorisierung zwischen den beiden Richtungen vorgenommen werden.

Abbildung 18: Verteilung der Abfahrten innerhalb einer Stunde am Bahnhof Reiden mit STEP 2035



Grafik INFRAS. Datenquelle: Angebotskonzept STEP 2035, Stand 11/2021, BAV.

4.2. Ansätze Liniennetzstrukturen

Bei der Gestaltung des zukünftigen Liniennetzes sind grundsätzlich zwei Ansätze denkbar (siehe Tabelle 1). Beim Ansatz «dichter Takt» werden Linien mit möglichst dichtem Takt gefahren, zu Lasten von Direktverbindungen. Beim Ansatz «Linienüberlagerung» wird die Anzahl von Direktverbindungen maximiert, dafür kann es im zentralen Bereich zu Taktabweichungen kommen.

Beide Ansätze weisen ihre Vor- und Nachteile auf. Die beiden Ansätze werden in der Entwicklung des Zielbilds 2040 näher geprüft (siehe Kapitel 6).

Tabelle 1: Ansätze Liniennetzstrukturen

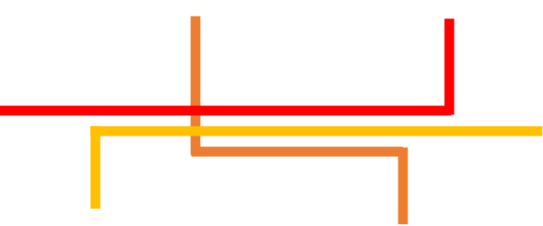
Ansatz «dichter Takt»	Ansatz «Linienüberlagerungen»
	
Isolierter Busbetrieb auf den Hauptachsen mit dichtem Takt. Von Linien ausserhalb dieses Korridors muss vermehrt umgestiegen werden ⇒ bessere Optimierung auf Anschlüsse ⇒ mehr Umsteigen	Mehrere Linien, die über den die Hauptachsen hinausführen, überlagern sich zu einem dichten Takt ⇒ mehr Direktverbindungen ⇒ Neben Anschlüssen müssen sich die Linien auch zu dichteren Takten überlagern ⇒ komplexere Linienstruktur (mehr Linien)

Tabelle INFRAS.

5. Handlungsbedarf

Für das langfristige «Zielbild 2040» und das kurzfristige «Buskonzept 2030» wird aus den vorhergehenden Kapiteln folgender Handlungsbedarf abgeleitet:

Fahrzeiten und Anschlüsse (siehe Kapitel 1)

Das Buskonzept Zofingen wurde im Dezember 2004 mit der 1. Etappe von Bahn 2000 eingeführt und seither nur schrittweise angepasst.

⇒ Überprüfen der Fahrzeiten und Anschlüsse im Buskonzept 2030

Abstimmung Verkehr und Siedlung (siehe Kapitel 2)

Gute räumliche Erschliessung des Untersuchungsgebiets (Bevölkerung und Arbeitsplätze). Die Gebiete mit hohen Bevölkerungs- und/oder Beschäftigtendichten liegen vorwiegend in den Güteklassen A – C. Sowohl das REK von zofingenregio als auch die Strategie mobilitätAARGAU sehen eine Verdichtung des Angebots in den urbanen Strukturen vor.

⇒ Taktverdichtungen sind, abgestimmt auf die Nachfrage, primär in den urbanen Strukturen vorzusehen. Optimierung und einzelne Angebotsanpassungen im ländlichen Entwicklungsraum.

Entwicklungsgebiete (siehe Kapitel 2.6)

Die grossen Nachfragepotenziale (Gebiete mit starker Bevölkerungs-/Beschäftigtenzunahme) liegen entlang der Verkehrsachsen Oftringen – Rothrist und Olten – Zofingen. Im Kanton Luzern finden grosse Arbeitsplatzentwicklungen in den ESP in Reiden und Dagmersellen statt. Im Kanton Aargau nehmen die Arbeitsplätze vor allem in den wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten um den Bahnhof Oftringen, entlang der Wiggertalstrasse und südwestlich des Bahnhofes Zofingen zu. Die ESP an der Wiggertalstrasse liegen zum Teil ausserhalb des Einzugsgebiets einer Buslinie.

⇒ Die Entwicklungsgebiete sind (besser) zu erschliessen, insbesondere ESP entlang der Wiggertalstrasse sowie das SAG in Reiden.

Kapazitäten (siehe Kapitel 3)

Mit der heutigen Nachfrage besteht kein dringender Handlungsbedarf bei den Kapazitäten im Busnetz. Einzelne Kurse sind gut ausgelastet, im Raum Zofingen bestehen aber durch Umstellung auf Gelenkbusse noch Möglichkeiten zur Kapazitätserhöhung. Mit der Überbauung der Entwicklungs- und Wohnschwerpunkte werden Taktverdichtungen notwendig.

⇒ Im Zielbild 2040 soll aufgezeigt werden, welche Linienstrukturen und Taktichten langfristig notwendig werden.

⇒ Mit modularen Angebotsausbauten im Buskonzept 2030 Möglichkeiten für Kapazitätserweiterungen (in Richtung Zielbild 2040) aufzeigen.

Anforderungen an das Bussystem und Takt (siehe Kapitel 4)

Die Bahn verkehrt grundsätzlich im 30'- oder 15'-Takt. Die Buslinien sind darauf abzustimmen.

⇒ Um gute Anschlüsse an den Bahnknoten zu ermöglichen, sollten die Buslinien grundsätzlich im 30'-, 15'- oder 7.5'-Takt verkehren.

⇒ Im Zielbild 2040 ist eine geeignete Liniennetzstruktur aufzuzeigen, welche eine gute Erschliessungswirkung aufweist und eine gute Anbindung an die Bahnhöfe ermöglicht.

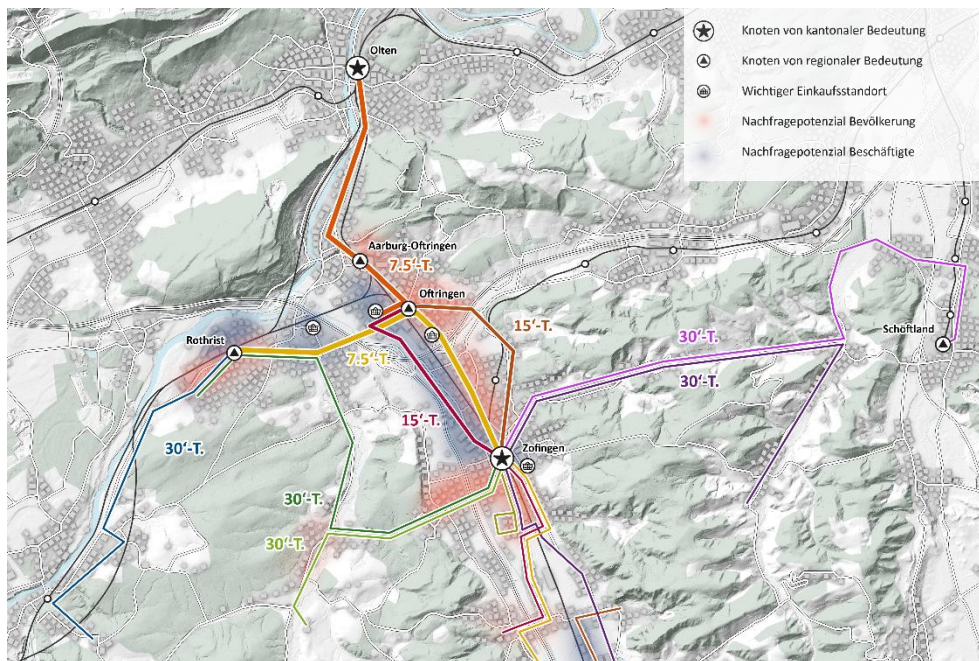
6. Zielbild 2040

Unter der Berücksichtigung der zukünftigen Potentiale (siehe Kapitel 2.6) und der Anforderungen für das zukünftige Bussystem (siehe Kapitel 4) wurden die langfristig anzustrebenden Angebotsdichten im Horizont 2040 pro Korridor ermittelt. Auch wurden die beiden Ansätze für Liniennetzstrukturen gemäss Kapitel 4.2 berücksichtigt. So zeigte sich, dass zwischen Zofingen – Aarburg-Oftringen/Rothrist – Olten mit Korridoren im 7.5'-Takt langfristig beide Ansätze möglich sind.

Im Gebiet Dagmersellen – Brittnau/Reiden – Zofingen ist auch langfristig höchstens ein 15'-Takt (in den Karten als 15'-T. bezeichnet) notwendig. Zur Abdeckung verschiedener Direktverbindungen eignet sich in diesem Teilgebiet der Ansatz mit Linienüberlagerungen besser. In diesem Teilgebiet sind daher auch langfristig Linien im 30'-Takt anzustreben, welche sich auf Korridoren mit höherer Nachfrage zum 15'-Takt überlagern.

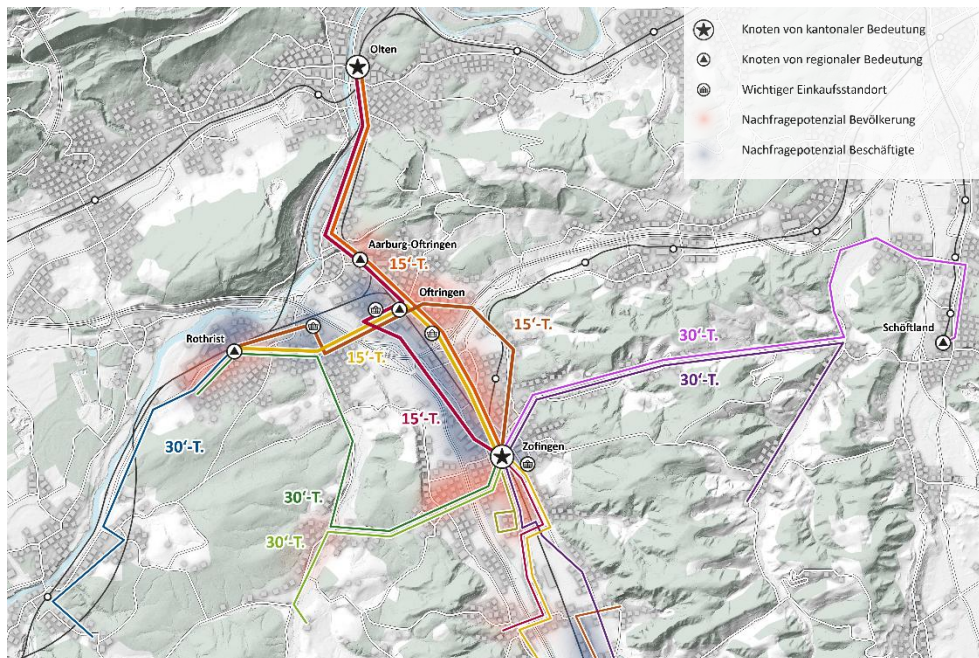
Die Gemeinden Safenwil und Kölliken werden durch die S28 Zofingen – Lenzburg im 30'-Takt erschlossen.

Abbildung 19: Zielbild mit Ansatz «dichter Takt» für das Teilgebiet Nord



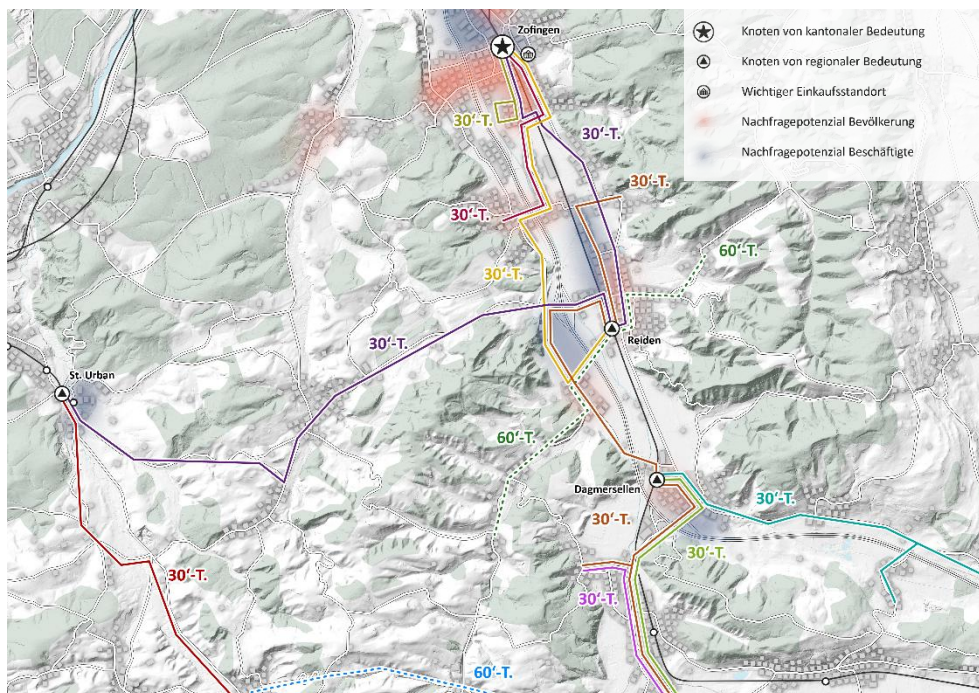
Grafik INFRAS. Hintergrund: SWISSTOPO.

Abbildung 20: Zielbild mit Ansatz «Linienüberlagerungen» für das Teilgebiet Nord



Grafik INFRAS. Hintergrund: SWISSTOPO.

Abbildung 21: Zielbild mit Ansatz «Linienüberlagerungen» für das Teilgebiet Süd

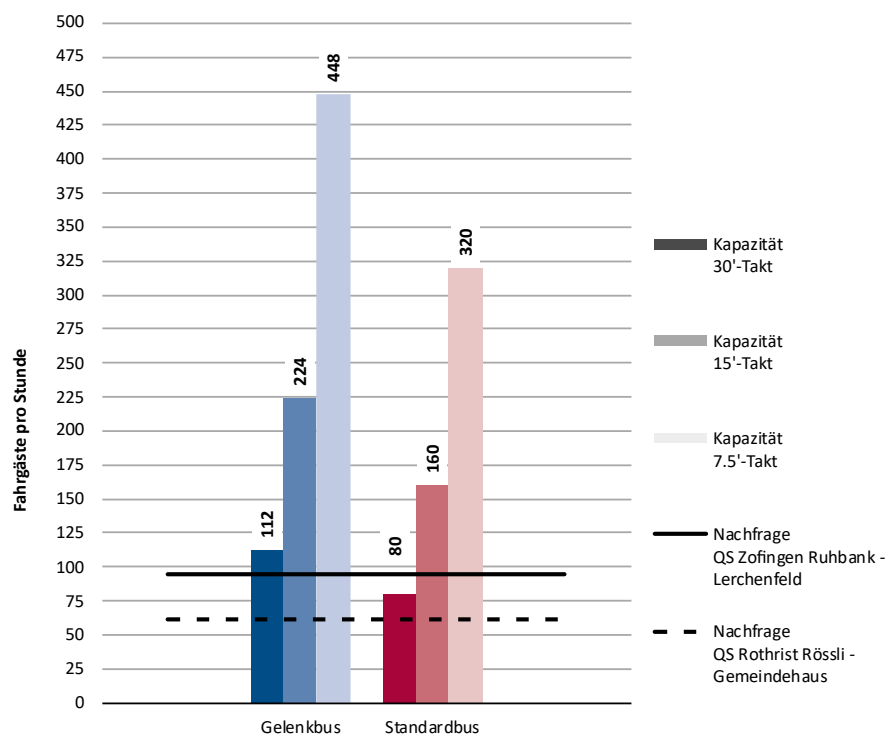


Grafik INFRAS. Hintergrund: SWISSTOPO.

Mit der Umsetzung des Zielbilds werden die Kapazitäten im Busnetz stark erhöht. Dies erfolgt durch Taktverdichtungen auf den bestehenden Linien und durch neue Busachsen (z.B. neue Linie auf der Wiggertalstrasse). Weiter besteht die Möglichkeit diverse Linien auf Gelenkbusse mit höherer Kapazität umzustellen.

Die Abbildung 22 zeigt exemplarisch an der Linie 603, dass gegenüber der Nachfrage 2023 mindestens eine Nachfrageverdoppelung notwendig ist, bis das Nachfrageniveau für einen 7.5'-Takt erreicht wird. Aufgrund der weiteren Bevölkerungs- und Mobilitätszunahme vor allem im Freizeitverkehr ist davon auszugehen, dass die Nachfrage bis ins Jahr 2040 weiter zunehmen wird. Auch wird die effektive Überbauung der Entwicklungsflächen gemäss Kapitel 2.6 zu einer Nachfragesteigerung führen. Dies wird jedoch nicht zu der notwendigen Verdoppelung der Nachfrage führen. Es ist daher eine Erhöhung der Anteile der Wege, die mit dem öV zurückgelegt werden (öV-Modalsplit), notwendig, um die Angebotsdichten gemäss Zielbild zu erreichen. Konsequente Parkplatzbewirtschaftung, Vorgaben zu der erlaubten Zahl an Parkplätzen bei Bauprojekten oder die Förderung des Mobilitätsmanagements sind mögliche Massnahmen dafür.

Abbildung 22: Nachfrage und Kapazität nach Bustyp während Spitzstunde in Lastrichtung für ausgewählte Querschnitte der Linie 603



Grafik INFRAS. Datenquelle: Nachfragezahlen Linie 603 2023, AVA.

7. Buskonzept 2030

7.1. Umsteigezeiten

Um stabile und zuverlässige Anschlüsse anbieten zu können, wurde an allen Bahnhöfen im Untersuchungsgebiet Mindestumsteigezeiten definiert (siehe Tabelle 2). Wo nichts anderes vermerkt ist, orientieren sich die Zeiten an der heutigen Infrastruktur und sollten einen sicheren Anschluss jedoch ohne lange Wartezeit ermöglichen.

Tabelle 2: Umsteigezeiten mit Buskonzept 2030

Bahnhof	Umsteigebeziehung	Haltstelle	Mindestumsteigezeit
Zofingen	Bus ⇌ Bahn	Bahnhofunterführung	4 Min.
		Bahnhofplatz	4 Min.
		Bahnhof	5 Min.
	Bahn ⇌ Bus	Bahnhof	5 Min.
Rothrist	Bus ⇌ Bahn (Gleis 4 Richtung Olten)		4 Min.
	Bahn (Gleis 1 von Olten) ⇌ Bus		2 Min.
Aarburg-Oftingen	Bus ⇌ Bahn		4 Min.
	Bahn ⇌ Bus		3 Min.
Reiden	Bus ⇌ Bahn	Bahnhof West, Ost	2 Min.
	Bahn ⇌ Bus		3 Min.
Dagmersellen	Bus ⇌ Bahn		4 Min. (mit Neubau Bahnhof)
	Bahn ⇌ Bus		4 Min. (mit Neubau Bahnhof)

Tabelle INFRAS.

7.2. Fahrzeiten

Auf Basis von Soll- und Ist-Daten von opentransportdata.swiss wurde die Differenz der geplanten und effektiven Ankunftszeit an den Anschlussknoten ausgewertet. Damit lässt sich feststellen, wo die im heutigen Fahrplan hinterlegte Fahrzeit ausreicht und wo es zu grösseren Verspätungen kommt und somit eine Anpassung der Fahrzeiten erforderlich ist.

Für diese Analyse wurden die Ankunftszeiten am Knoten aller Kurse im März 2024 von Montag – Freitag berücksichtigt. Als relevante Abweichung wurde das obere Quartil verwendet, damit die Verspätungen wegen einmaligen Ereignissen möglichst nicht einfließen. Anhand dieser Auswertung werden folgende Änderungen (siehe Tabelle 3) bei den hinterlegten Fahrzeiten vorgenommen. Bei Linien, welche nur in der Hauptverkehrszeit grosse Verspätungen aufweisen, ist es sinnvoll, zwischen einem HVZ- und NVZ-Fahrprofil zu unterscheiden. So können in der Hauptverkehrszeit Verspätungen vermieden werden, ohne dass während der Nebenverkehrszeit Abfahrten an den Haltestellen abgewartet werden müssen.

Tabelle 3: Fahrzeiten pro Linie Buskonzept 2030

Linie	Abschnitt	NVZ Fahrplan 2025	HVZ Morgen/Abend Fahrplan 2025	NVZ Buskonzept 2030	HVZ Morgen/Abend Buskonzept 2030
601	Aarburg-O. – Zofingen	20 Min.	20 Min.	20 Min.	25 Min.
	Zofingen – Aarburg-O.	19 Min.	19 Min.	19 Min.	21 Min.
602	Industrie Brühl – Zofingen	<i>Wird in der Konzeptentwicklung berücksichtigt</i>			
603	Rothrist – Zofingen	18 Min.	18 Min.	21 Min.	23 Min.
	Zofingen – Rothrist	21 Min.	21 Min.	21 Min.	23 Min.
604	Brittnau – Zofingen	19 Min.	19 Min.	20 Min.	20 Min.
606	Vordemwald, Post – Zofingen	11/12 Min.	11/12 Min.	13 Min.	13 Min.
608	Reiden – Zofingen	11 Min.	11 Min.	13 Min.	13 Min.
	Zofingen – Reiden	11 Min.	11 Min.	13 Min.	13 Min.
609	Reiden – Zofingen	13 Min.	13 Min.	14 Min.	14 Min.
	Zofingen – Reiden	13 Min.	13 Min.	14 Min.	14 Min.
612	Glashütten – Rothrist	<i>Fahrzeit wird mit Fahrplan 2025 von 18 auf 20 Min verlängert (ganztags)</i>			
	Rothrist – Glashütten	<i>Fahrzeit wird mit Fahrplan 2025 von 18 auf 20 Min verlängert (ganztags)</i>			

Tabelle INFRAS.

Linien mit Handlungsbedarf und Auswirkungen auf Anschlüsse

- Linie 601 weist tagsüber genügend Fahrzeit auf, in der Spitzenzeit reichen die Fahrzeiten jedoch nicht aus ⇒ längere Fahrzeiten am Morgen und am Abend notwendig.
- Linie 603: Richtung Zofingen reichen Fahrzeiten nicht mehr aus sowie in beiden Richtungen in der Hauptverkehrszeit ⇒ längere Fahrzeit Richtung Zofingen (ganztags) und längere Fahrzeiten in beide Richtungen am Morgen und Abend.
- Linie 608 und 609: Fahrzeiten zwischen Zofingen und Reiden zu knapp ⇒ konzeptionelle Änderungen mit längeren Fahrzeiten prüfen.

Linien mit Handlungsbedarf ohne Auswirkungen auf Anschlüsse

- Linie 604 und 606: leicht längere Fahrzeiten (1'-2') sinnvoll, hat jedoch keine grundsätzlichen Auswirkungen

Linien ohne Handlungsbedarf

- Linien 605 und 613: Fahrzeiten sind genügend
- Auf der Linie 612 werden mit dem Fahrplan 2025 längere Fahrzeiten umgesetzt (+ 2'). Hier bleibt erst abzuwarten, wie sich diese Änderung auf die Betriebsstabilität/Anschlusssicherheit auswirkt.

- Die Linie 508 verkehrt mit dem Fahrplan 2025 mit neuen Fahrzeitprofilen. Die Erkenntnisse zu diesem Fahrplan sind noch abzuwarten.

7.3. Grundkonzept 2030

Im Grundkonzept 2030 sind folgende Anpassungen gegenüber dem Fahrplan 2025 vorgesehen:

- Element G1: längere Fahrzeiten auf der Linie 601
- Element G2: längere Fahrzeiten auf der Linie 603 und zusätzliche Kurse Bahnhof Rothrist – Oberwil auf der Linie 612
- Element G3: längere Fahrzeiten auf den Linien 604/606
- Element G4: Anpassungen Linien 608 und 609 mit Durchbindung in Reiden und längeren Fahrzeiten zwischen Reiden und Zofingen
- Element G5: Angebotsverdichtungen auf der Linie 608 zwischen Reiden und St. Urban
- Element G6: Verlängerung der Linie 508 bis Omya

Die Netzgrafik des Grundkonzepts 2030 mit den Anpassungen G1 bis G6 ist im Anhang A2 des Berichts zu finden.

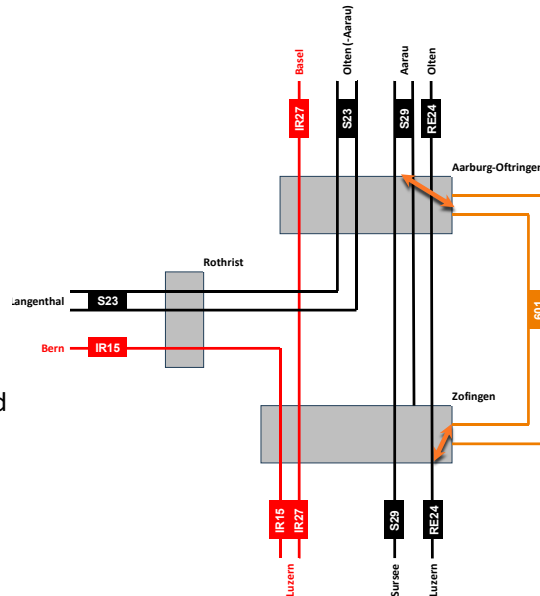
7.3.1. G1: Längere Fahrzeiten auf der Linie 601

Kernelemente

- Längere Fahrzeiten auf der Linie 601 während der Hauptverkehrszeit aufgrund der Verkehrsüberlastung
- Fahrzeiten und Anschlüsse tagsüber, am Abend und am Wochenende (Neben- und Randverkehrszeit) bleiben bestehen.

Auswirkungen

- Höhere Anschluss-Sicherheit in Zofingen und Aarburg-Oftringen während Hauptverkehrszeit am Morgen und Abend
- Wegfall Anschluss in Zofingen an S29 Richtung Sursee – Luzern (Alternative IR27) in Hauptverkehrszeit
- Keine Änderung: in Aarburg-Oftringen: halbstündlich Anschluss an S29 Richtung Aarau wie heute
- Abweichende Fahrzeiten während Haupt- und Nebenverkehrszeit



Fahrzeugbedarf

- Keine Auswirkungen (in den HVZ wird der Linienast Zofingen bis Altachen mit dem Fahrzeug der Linie 602 betrieben).

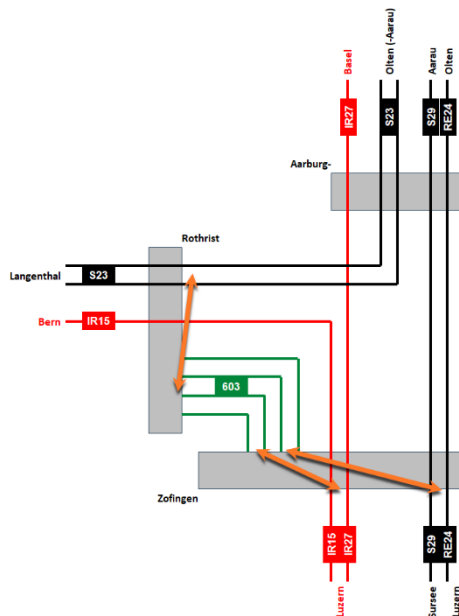
Umsetzung

- Anpassung kurzfristig umsetzbar.

7.3.2. G2: Längere Fahrzeiten auf der Linie 603

Kernelemente

- Längere Fahrzeiten auf der Linie 603 während der Hauptverkehrszeit aufgrund der zunehmenden Verkehrsüberlastung
- Fahrzeiten während der Nebenverkehrszeit müssen in Richtung Zofingen ebenfalls verlängert werden.
- Aufgrund längerer Fahrzeit verkehrt Linie 603 nur zwischen Zofingen und Rothrist ohne Verlängerung bis Oberwil (bereits heute Übertragung Verspätung auf Rückfahrt nach Zofingen).
- Erschliessung Oberwil im Stundentakt mit Linie 612 sowie zusätzliche Kurse zwischen Bahnhof Rothrist und Oberwil (ergibt zu gewissen Stunden einen ungefähren 15'-/45'-Takt für Oberwil Richtung Bahnhof Rothrist).



Auswirkungen

- Höhere Anschluss-Sicherheit in Zofingen und Rothrist
- In Rothrist stündlich sicherer Anschluss mit S23 von/nach Olten
- In Zofingen keine Änderungen (weiterhin viertelstündlich gute Anschlüsse)
- Angebotsreduktion Rothrist Bahnhof – Oberwil betrifft rund 35 Ein- und Aussteigende pro Tag, siehe Anhang A4.
- Weitere Auswirkungen siehe ebenfalls im Anhang A4.

Fahrzeugbedarf

- Keine Auswirkungen

Umsetzung

- Anpassung kurzfristig umsetzbar

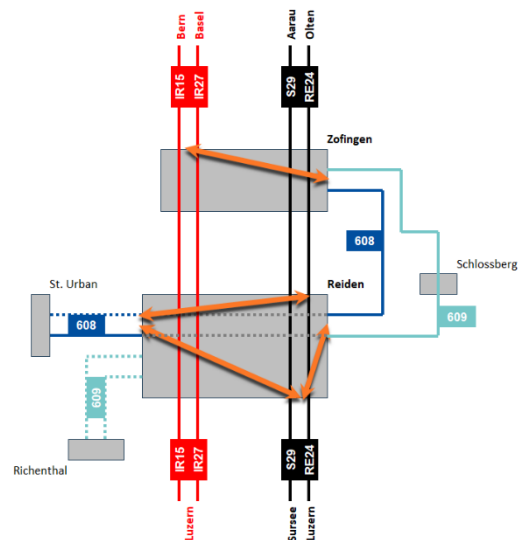
7.3.3. G3: Längere Fahrzeiten auf den Linien 604 und 606

Auch auf den Linien 604 und 606 sind aufgrund der Verkehrsbelastungen längere Fahrzeiten notwendig. Diese haben jedoch keine weiteren Auswirkungen.

7.3.4. G4: Anpassungen Linien 608 und 609 mit Durchbindung in Reiden

Kernelemente

- Betriebliche Massnahme: Durchbindung von Zofingen in Reiden nach St. Urban (und umgekehrt), ermöglicht längere Fahrzeiten zwischen Zofingen und Reiden.
- In der HVZ erfolgt die Durchbindung halbstündlich, in der NVZ stündlich.
- Tagsüber wenden einzelne Kurse weiterhin ohne Standzeit in Reiden zurück nach Zofingen.
- An der Linie 609 zwischen Richenthal und Reiden keine Änderungen



Auswirkungen

- Stabiles Angebot mit hoher Anschluss-Sicherheit in Zofingen und Reiden
- Direktverbindungen St. Urban nach Zofingen
- Fahrlage der Linien via Schlossberg und Hauptstrasse in eine Richtung getauscht für insgesamt mehr Fahrzeitreserve. Anschlüsse für Schlossberg in Reiden an S29 statt RE24 (in eine Richtung)
- Spätere Abfahrt in Reiden (und damit längere Umsteigezeit vom RE24 von Luzern) Richtung St. Urban

Fahrzeugbedarf

- Keine Auswirkungen

Umsetzung

- Anpassung kurzfristig umsetzbar

7.3.5. G5: Ausdehnung 30'-Takt Linie 608 Reiden – St. Urban

Ausgangslage

Verbesserte Verbindungen zwischen St. Urban (Psychiatrische Klinik) und Luzern:

- Ab Reiden nur stündliche Direktverbindung nach Luzern mit RE24. Verbindung in der anderen Halbstunde mit Umsteigen in Sursee ist weniger attraktiv Richtung Luzern, funktioniert jedoch. Wunsch von Seiten der Klinik für eine verbesserte Erschliessung für das Personal und Besucher:innen
- Linie 608 hat in der NVZ heute eine asymmetrische Fahrlage, damit der Umlauf aufgeht, d.h. tagsüber gute Verbindungen Richtung St. Urban. Gegenrichtung mit langem Anschluss in Reiden sowie mit Umsteigen in Sursee
- Reisezeit: Luzern – St. Urban 1 Stunde (35 Min. mit RE, 5 Min. Umsteigezeit 20 Min. Bus)
- Reiseketten via Zell (mit RE7/S7 und Linie 281) funktionieren ebenfalls gut (Richtung St. Urban mit RE7 besser als in Gegenrichtung).
- Ergänzende, beschleunigte Kurse benötigen ein zusätzliches Fahrzeug. Dies steht nicht im Verhältnis zur heutigen und potenziellen Nachfrage und wird nicht weiterverfolgt.
- Verbindungen via Zell ergänzen das Angebot zwischen St. Urban und Luzern.

Kernelemente

- Kurzfristig einzelne weitere Verdichtungskurse auf der Linie 608:
 - St. Urban ab 14:52 Uhr und 15:52 Uhr
- Mittel bis langfristig Verdichtung zum durchgehenden 30'-Takt

Auswirkungen

- Einzelne Verdichtungen zum 30'-Takt zwischen St. Urban und Reiden ermöglichen bessere Durchbindungsmöglichkeiten Richtung Zofingen (siehe Element G4).
- Mittel bis langfristig attraktiver 30'-Takt zwischen Reiden und St. Urban

Fahrzeugbedarf

- Ausdehnung des 30'-Takts führt nur zu mehr Betriebsstunden- und Kilometern des bereits vorhandenen Fahrzeugs.

Abhängigkeiten

- Zusätzliche Verdichtungskurse ergeben weitere Durchbindungen nach Zofingen, was zur Fahrplanstabilisierung beiträgt.

Umsetzung

- Umsetzung kurzfristig sinnvoll für verbesserte Anbindung der Klinik St. Urban an Sursee und Luzern
- Verdichtungen zum 30'-Takt haben keinen Einfluss auf einzelne Kurse via Altbüron.

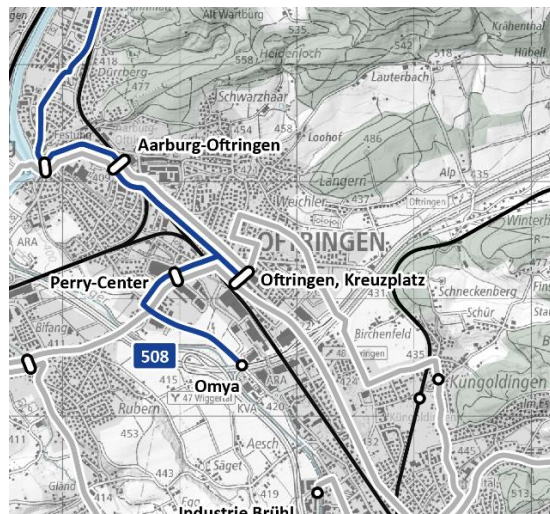
7.3.6. G6: Verlängerung der Linie 508 bis Omya

Kernelemente

- Verlängerung der Linie 508 im Viertelstundentakt via Wiggertalstrasse bis Omya
- Neue Haltestelle Omya in Fahrtrichtung Zofingen wird in den nächsten Jahren erstellt (siehe Infrastrukturliste in Kapitel 9.5).
- Verlängerung vorgesehen von Montag bis Samstag

Auswirkungen

- Viertelstundentakt für nördlichen Teil der Wiggertalstrasse mit Anschlüssen in Aarburg-Oftringen und Direktverbindung nach Olten



Fahrzeugbedarf

- Benötigt ein zusätzliches Fahrzeug

Umsetzung

- Anpassung umsetzbar, sobald die Haltestelle Omya gebaut ist.

8. Module

Ergänzend können verschiedene Module in Abhängigkeit der Nachfrageentwicklung gestaffelt bis zirka 2035 umgesetzt werden. Diese dienen insbesondere der Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten und dem Kapazitätsausbau. Die Tabelle 4 gibt einen Überblick über die Module.

Tabelle 4: Übersicht Module

Modul	Massnahme	Auslöser
N1	Taktverdichtung Linie 601 Zofingen – Aarburg-Oftringen	Kapazitätserhöhung
N2	Linie 603 via Möbelzentren und nach Oberwil (alle 30')	Anbindung Möbelzentren und Erschliessung Oberwil im 30'-Takt Zusätzliche Stabilitätsmassnahme Linie 603
N3	Verlängerung Linie 508 bis Zofingen	Erschliessung ESP Wiggertalstrasse
N4	Linie 613: 15'-Takt im Mühlethal, 30'-Takt Uerkheim – Schöftland und Bottenwil	Kapazitätserhöhung, Verbesserung Anschlüsse in Zofingen und Schöftland
N5	Aufhebung Linie 604, Ausdehnung des 15'-Takts Linie 606 nach Vordemwald und Verlängerung Linie 601 nach Brittnau	Oberstufenzentrum Zofingen Sehr tiefe Nachfrage auf Linie 604
S1	Verlängerung Linie 605 von Brittnau bis Reiden	Erschliessung SAG Reiden, Aufhebung Bahn-Halt Brittnau-Wikon
S2	Neue Linie Dagmersellen – SAG Reiden	Erschliessung SAG Reiden
S3	Verlängerung Linie 271 bis Wikon und Linie 609 z.B. bis Reidermoos	Anbindung Reiden an Willisau, Erschliessung Reidermoos und Industrie Wikon

Tabelle INFRAS.

8.1. Teilgebiet Nord

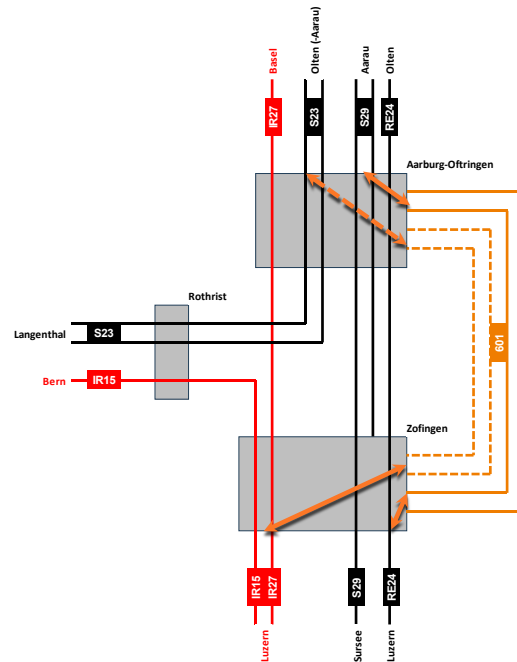
8.1.1. Modul N1: Taktverdichtung Linie 601 Zofingen – Aarburg-Oftringen

Ausgangslage

- Hohe Nachfrage im Korridor zwischen Zofingen und Oftringen (Zentrum) bis Aarburg-Oftringen
- Anschluss Linie 601 in Zofingen während HVZ nur stündlich auf RE24. Wegen längeren Fahrzeiten aufgrund der heutigen Verkehrssituation entfällt der Anschluss an die S29 Richtung Sursee – Luzern.

Kernelemente

- Verdichtung Linie 601 auf vier Kurse pro Stunde während der Hauptverkehrszeit (kein exakter 15'-Takt)



Auswirkungen

- Attraktives Angebotsniveau Zofingen – Küngoldingen – Aarburg-Oftringen
- In Zofingen stündlich Anschluss an RE24 Richtung Luzern und zusätzlich halbstündlich Anschluss an IR15/IR27 Richtung Luzern
- In Aarburg-Oftringen halbstündlich Anschluss an S29 Richtung Aarau wie heute sowie neu einzelne Anschlüsse an die S23 Richtung Olten – Aarau
- Abweichende Fahrzeiten während Haupt- und Nebenverkehrszeit (analog Anpassung Grundkonzept auf Linie 601)

Fahrzeugbedarf

- Benötigt zwei zusätzliche Fahrzeuge während der HVZ

Abhängigkeiten

- Keine Abhängigkeiten zu anderen Modulen

Umsetzung

- Modul in Abhängigkeit von Nachfrageentwicklung umsetzbar

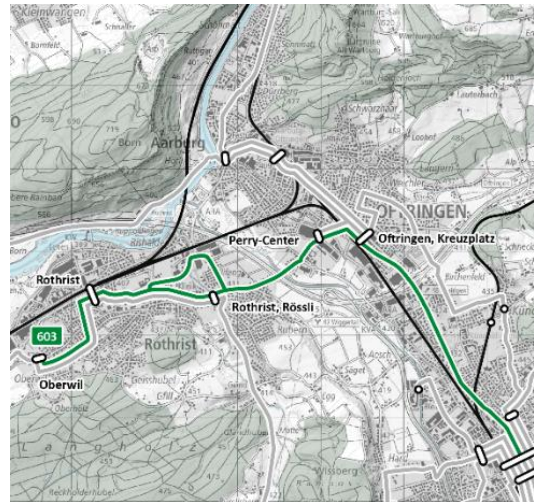
8.1.2. Modul N2: Linie 603 via Möbelzentren und nach Oberwil (alle 30')

Ausgangslage

- Keine Erschliessung der Möbelzentren in Rothrist
- Verlängerung der Linie 603 nach Rothrist, Oberwil nicht möglich mit angepassten Fahrzeiten (gemäss Element Grundkonzept G2)

Kernelemente

- Aufteilung Linie 603 in zwei Halbstundentakte alternierend via Möbelzentren und via Sennhof-Dörfli
- Halbstündliche Verlängerung bis Oberwil
- Alternative Führung Kurse via Möbelzentren über neue Wiggertalstrasse Nord, falls die dortigen Nutzungen eine öV-Erschliessung benötigen.



Auswirkungen

- Keine Änderungen der Anschlüsse in Zofingen dem Grundkonzept.
- Anschlüsse für Oberwil in Rothrist an S23 lastrichtungsabhängig
- Erschliessung Möbelzentrum im 30'-Takt, zulasten Erschliessung Rössli/Gemeindehaus (ebenfalls nur noch im 30'-Takt bedient)
- Die Linie 612 von Glashütten verkehrt stündlich nahezu gleichzeitig zwischen Oberwil und Rothrist wie die Linie 603 (Umlauf- und Anschlussbedingt).
- Bei der alternativen Führung via Wiggertalstrasse Nord werden zusätzlich auch die Haltestellen Flecken und Rössli nur noch im 30'-Takt mit der Linie 603 bedient.

Fahrzeugbedarf

- Benötigt ein zusätzliches Fahrzeug (während der HVZ und NVZ)

Abhängigkeiten

- Keine Abhängigkeiten zu anderen Modulen

Umsetzung

- Modul zur Erschliessung der Möbelzentren und der verbesserten Erschliessung von Oberwil, mit Modul kann Linie 603 zusätzlich stabilisiert werden (längere Wendezeiten Seite Rothrist)

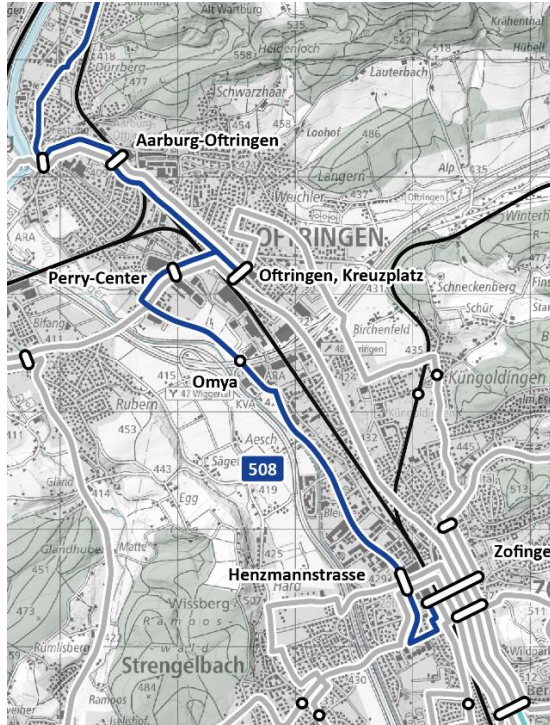
8.1.3. Modul N3: Verlängerung Linie 508 bis Zofingen

Ausgangslage

- Mit dem Grundkonzept wird die Linie 508 ab Perry-Center bis zur Haltestelle Omya an der Wiggertalstrasse verlängert. Damit bleibt eine Erschliessungslücke zwischen Omya und Zofingen Bleiche.

Kernelemente

- In einer 1. Etappe halbstündliche Verlängerung ab Omya bis Zofingen Bahnhof (und 2. Etappe Verlängerung im 15'-Takt bis Zofingen)
- Linienführung via Falkeisenmatte (Bildungszentrum), dafür sind die Möglichkeiten für zusätzliche Haltestellen noch genauer zu prüfen.
- Zwei Fahrlagen denkbar je nachdem welche Kurse verlängert werden



Auswirkungen

- Anschlüsse in Zofingen je nach Fahrlage entweder halbstündlich an S29/RE24 in beide Richtungen oder halbstündlich an IR15/IR27 Richtung Luzern

Fahrzeugbedarf

- Benötigt für 30-Min.-Takt ein zusätzliches Fahrzeug während der HVZ und NVZ (ein zusätzliches Fahrzeug für Verlängerung bis Omya ist bereits im Grundkonzept vorgesehen).

Abhängigkeiten und Voraussetzungen

- Das Modul baut auf dem Grundkonzept-Element G6 (Linie 508 bis Omya) auf.
- Das Modul kann sinnvoll mit dem Element N5 (Verlängerung Linie 601 nach Brittnau) kombiniert werden. Für die Einführung der Linie 601 nach Brittnau in den HVZ wird das Fahrzeug der aufgehobenen Linie 604 verwendet. Da es für die heutige Linie 602 Zofingen – Industrie Brühl weiterhin ein Fahrzeug braucht, kann eine Verlängerung der Linie 508 nach Zofingen in den HVZ fahrzeugneutral eingeführt werden.

Voraussetzungen

- Kein Fahrzeitverlust im Bereich KVA (Rückstau MIV während HVZ)
- Haltestelleninfrastruktur entlang der Wiggertalstrasse
- Gelenkbustaubliche Haltekanten am Bahnhof Zofingen

Umsetzung

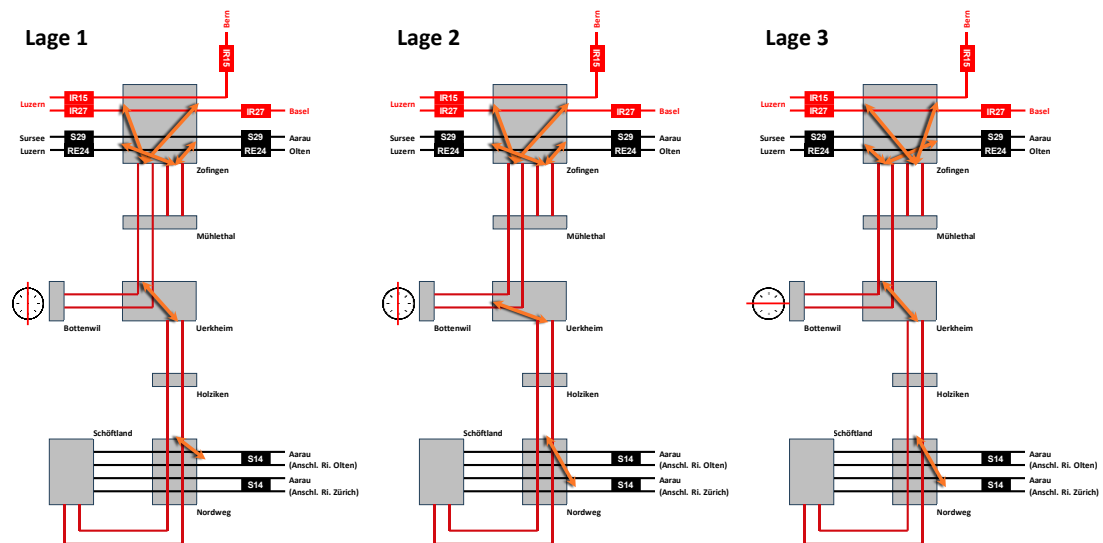
- Modul abgestimmt auf Entwicklungen bei ESP entlang der Wiggertalstrasse umzusetzen.

8.1.4. Modul N4: Linie 613: 15'-Takt Mühlethal, 30'-Takt Schöftland/Bottenwil**Ausgangslage**

- Vergleichsweise hohe Nachfrage im Mühlethal
- Der 20'-Takt passt nicht mit anderen Linien und Bahn zusammen (Zielkonzept 2040 mit Taktfamilie 30'/15'/7.5'-Takt)
- Die Abschnitte Zofingen – Bottenwil und Zofingen – Schöftland benötigen unterschiedlich lange Fahrzeiten: Überlagerung zwischen Zofingen und Uerkheim zu einem exakten 30'-Takt sind fahrplantechnisch erst im Angebot gemäss Zielbild mit halbstündlichen Linien und Überlagerung zum 15'-Takt bis Uerkheim möglich.

Kernelemente

- Halbstündliche Linie zwischen Zofingen und Bottenwil
- Verdichtung zum ungefähren 15'-Takt zwischen Zofingen und Mühlethal
- Eigenständige, halbstündliche Linie zwischen Schöftland und Uerkheim
- Drei Fahrplanvarianten möglich:
 - Abfahrt Bottenwil in heutiger Fahrlage mit Anschluss in Zofingen an Fernverkehr und Anschluss in Uerkheim Schöftland – Zofingen
 - Abfahrt Bottenwil in heutiger Fahrlage mit Anschluss in Zofingen an Fernverkehr und Anschluss in Uerkheim Schöftland – Bottenwil
 - Abfahrt Bottenwil um 30' gedreht mit Anschluss in Zofingen an Regionalverkehr und Anschluss in Uerkheim Schöftland – Zofingen



Auswirkungen

- Keine direkte Buslinie Zofingen – Schöftland jedoch mit Umsteigemöglichkeit (Lage 1 und 3)
- Anschluss von Holziken an WSB nach Aarau neu am Nordweg (statt heute in Schöftland) mit Anschluss in Aarau Richtung Zürich (Lage 2 und 3) oder Olten (Lage 1)
- Anschluss in Zofingen für Kurse ab Bottenwil an Fernverkehr dafür Verdichtungskurse ab Mühlethal mit Anschluss an Regionalverkehr (Lage 1 und 2, Lage 3 umgekehrt)
- Längere Wartezeit für Schüler und Schülerinnen ab Bottenwil (Lage 3)

Fahrzeugbedarf

- Benötigt ein zusätzliches Fahrzeug während der HVZ und NVZ

Umsetzung

- Mittelfristige Umsetzung für mindestens 30'-Takt auf allen Abschnitten möglich.
- Wahl der Fahrlage ist mit den Bedürfnissen innerhalb der Region noch abzustimmen.

8.1.5. Modul N5: Aufhebung Linie 604, Ausdehnung des 15'-Takt Linie 606 Vordemwald und Verlängerung Linie 601 nach Brittnau

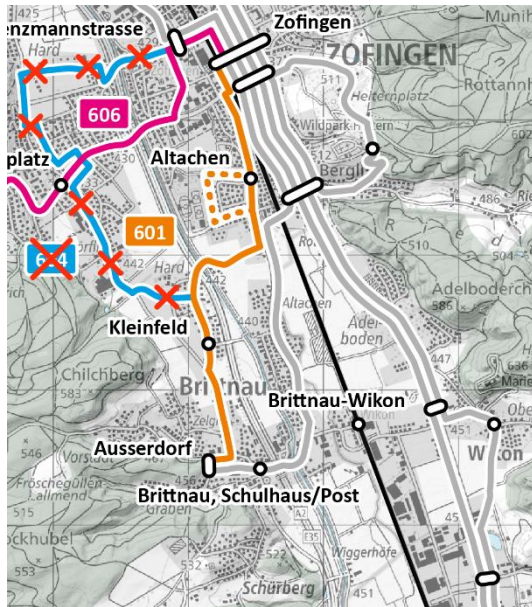
Ausgangslage

- Die direkten Verbindungen Zofingen – Strengelbach und Zofingen – Brittnau weisen Nachfragepotenzial auf. Deshalb ist das öV-Angebot auf dieser Relation auszubauen.
- Die Linie 604 weist in Strengelbach Hard kaum Ein- und Aussteigende auf, in der Nelkenstrasse in Brittnau sind tiefe Frequenzen feststellbar (siehe Anhang A5).
- Oberstufenschüler:innen benützen heute die Linie 604 von Strengelbach nach Brittnau (sichtbar v.a. in 95%-Werten Bus wird vor allem im Winter/schlechtem Wetter benutzt). Ab dem Schuljahr 2027/2028 gehen die Schülerinnen und -schüler nach Zofingen in die Oberstufe.
- Potential für Verdichtung der Linie 604 zum 30'-Takt ist zu gering. Wegen Wegfall des Schulverkehrs sind stagnierende bis leicht abnehmende Frequenzen zu erwarten.

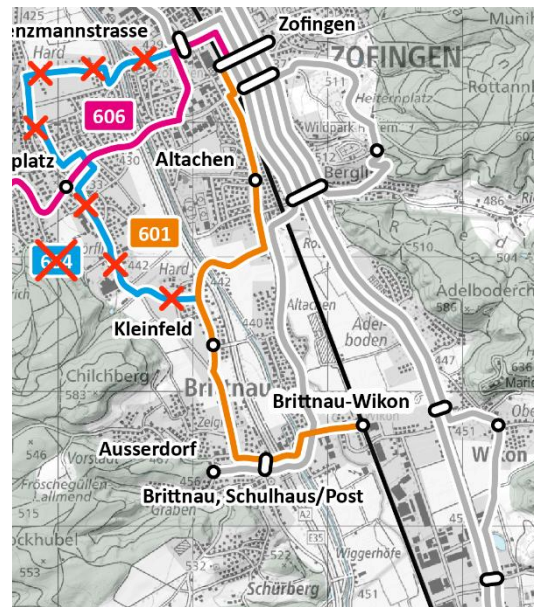
Kernelemente

- Verlängerung Linie 601 bis Brittnau im 30'-Takt während der HVZ (mit Einstellung Linie 604) und in NVZ (bei Aufhebung des Bahnhalts in Brittnau-Wikon).
- Zwei Untervarianten für die Linie 601: Variante 1 bis Unterdorf (mit Bedienung Schwimmbad) in eine Richtung oder Variante 2 mit Linie 601 bis Bahnhof Brittnau mit Bedienung Schulhaus/Post
- Verdichtung Linie 606 zum ganztägigen Viertelstundentakt (bis Vordemwald)
- Linie 604 wird aufgehoben.

Variante 1



Variante 2



Auswirkungen

- Längere Zugangswege für nördliche und südliche Siedlungsgebiete in Strengelbach dafür 15'-Takt an der Hauptachse Richtung Vordemwald (siehe Anhang A5).
- 30'-Takt für das Gebiet Kleinfeld und gute Anschlüsse Richtung Basel und Bern in Zofingen, ausserhalb der HVZ jedoch keine Erschliessung.
- Linienführung in Altachen und in Brittnau ist bei der Detailplanung zu verifizieren (knappe Fahrzeit).

Fahrzeugbedarf

- Für die Umsetzung des Moduls werden keine zusätzlichen Fahrzeuge benötigt (Einsparung eines Fahrzeugs durch die Einstellung der Linie 604 ganztags, in der HVZ wird ein Fahrzeug für die Linie 601 und in der NVZ ein Fahrzeug für die Linie 606 zusätzlich benötigt).

Umsetzung

- Umsetzung (1. Etappe) möglich, sobald keine Schulwegbeziehung Strengelbach – Brittnau mehr besteht.
- Durchgehender 30'-Takt auf der Linie 601 als späteren weiteren Ausbauschnitt denkbar (z.B. Aufhebung Bahnhof in Brittnau-Wikon, siehe auch Kapitel 9.2).
- Nummerierung der Linie ist bei Umsetzung, insbesondere bei ganztägiger Führung nach Brittnau, zu überprüfen, da eine fahrplanmässige Durchbindung mit Linie 601 Zofingen – Aarburg-Oftringen nicht möglich ist.

8.2. Teilgebiet Süd

8.2.1. Modul S1: Verlängerung Linie 605 von Brittnau bis Reiden

Ausgangslage

- Anbindung von Brittnau an den Bahnhof Reiden spätestens mit Aufhebung des Bahnhalts in Brittnau-Wikon erforderlich
- Mittel- bis langfristig Erschliessung des SAG Reiden erforderlich.

Kernelemente

- Verlängerung Linie 605 ab Brittnau via Langnau Feld bis Reiden Bahnhof Westseite im 30'-Takt

Auswirkungen

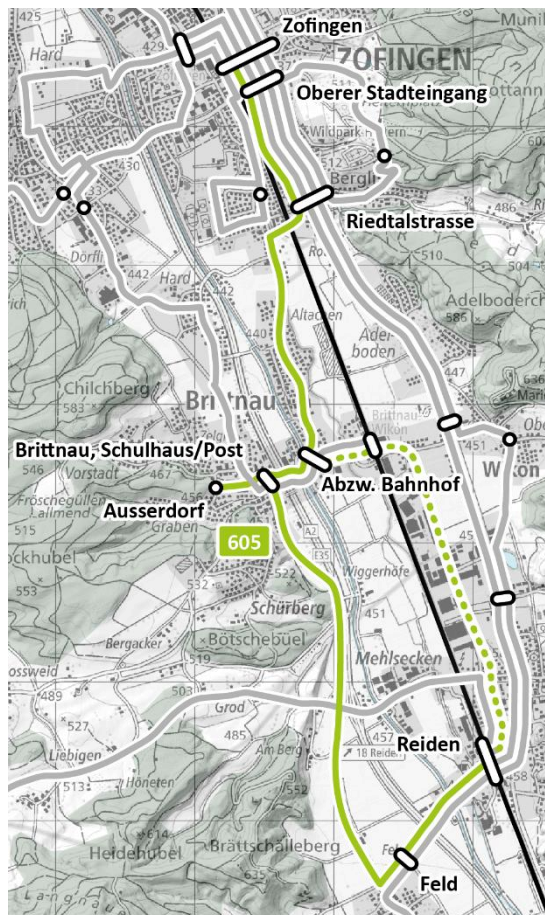
- Anschlüsse in Reiden an S29 und RE24 Richtung Sursee/Luzern
- Erschliessung SAG Reiden, dafür längere Fahrzeit zwischen Brittnau und Reiden

Fahrzeugbedarf

- Benötigt ein zusätzliches Fahrzeug während der HVZ und NVZ

Abhängigkeiten

- Das Modul ist mit den Modulen S2 (Neue Linie Dagmersellen – SAG Reiden) und S3 (Verlängerung Linie 271 bis Wikon) kombinierbar. Eine Erschliessung mit zwei Buslinien ist aber nur dann nachfragegerecht, wenn auf dem SAG ein grosser Teil der Nutzungen realisiert ist.
- Entscheide Entwicklungen SAG und ESP Reiden/Wikon



Umsetzung

- Umsetzung langfristig bei Überbauung SAG Reiden und/oder Aufhebung Bahnhalt Brittnau-Wikon
- Sofern die Umsetzung SAG Reiden nicht erfolgt, kann die Linie 605 als Option via ESP Reiden/Wikon Industriestrasse oder via Mehlsecken nach Reiden SBB geführt werden.

8.2.2. Modul S2: Neue Linie Dagmersellen – SAG Reiden

Ausgangslage

- Mittel- bis langfristig Erschliessung des SAG Reiden erforderlich.

Kernelemente

- Neue Linie im 30'-Takt zwischen Dagmersellen und SAG Reiden

Auswirkungen

- Halbstündliche Erschliessung des SAG ohne Verbindung nach Reiden
- Anschlüsse an S29 und RE24 Richtung Sursee/Luzern in Dagmersellen

Fahrzeugbedarf

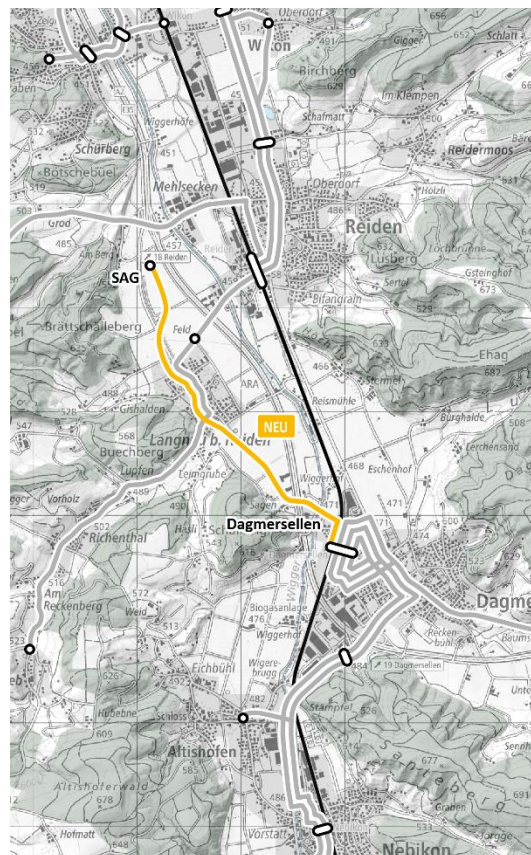
- Benötigt ein zusätzliches Fahrzeug während der HVZ und NVZ

Abhängigkeiten

- Kombination mit Modul S1 (Linie 605 via SAG nach Reiden) sinnvoll, wenn SAG auch Richtung Dagmersellen erschlossen werden soll

Umsetzung

- Umsetzung mittel- bis langfristig bei Überbauung und Nutzung des SAG Reiden



8.2.3. Modul S3: Verlängerung Linie 271 bis Wikon und Anpassungen Linie 609

Ausgangslage

- Wichtige Verbindung zwischen dem Raum Reiden und dem regionalen Zentrum Willisau
- Die Gebiete Reidermoos und Hölzlistrasse (Gebiet hinter Reiden Oberdorf) sind Erschliessungslücken mit insgesamt ca. 700 Einwohner:innen.
- Erschliessung der Industrie in Wikon angestrebt.

Kernelemente

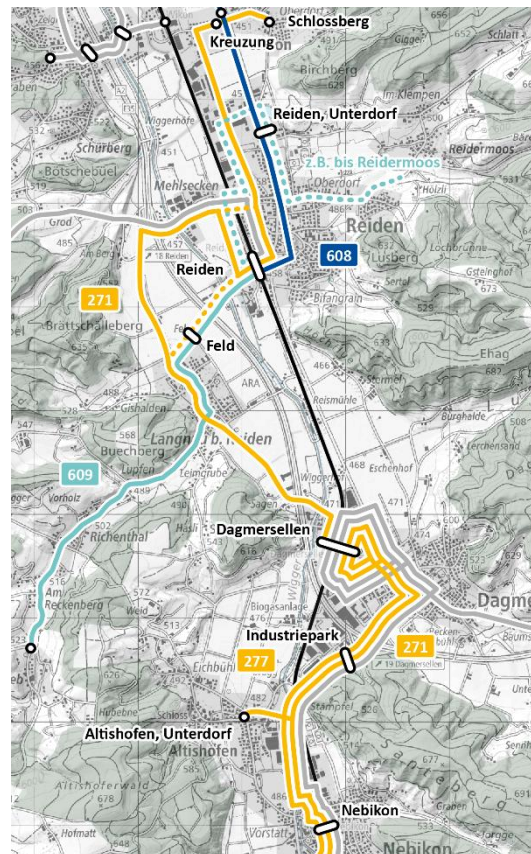
- Verlängerung der Linie 271 im 60'-Takt ab Dagmersellen bis Wikon Schlossberg
- Führung Linie 271 via SAG – Mehlsen – Reiden Bahnhof West – Reiden Industrie- strasse
- Verlängerung Linie 609 im 60'-Takt ab Reiden Bahnhof bis beispielsweise Reidermoos (Linienlänge ist durch Fahrzeit eines Fahrzeugs begrenzt) und 60'-Takt zwischen Reiden und Richenthal.
- Führung Linie 609 ab Reiden Bahnhof West via Werk-, Pfaffnauer- und Industriestrasse bis Bodenachermatte. Danach via Haupt- und Oberdorfstrasse beispielsweise nach Reidermoos.

Kantenbelegung Reiden:

- Linie 608: Ostseite (2 Kanten)
- Linie 609/271: Westseite (2 Kanten)
- Linie 605 (Modul S1, in Karte nicht dargestellt): Ostseite (1 Kante)

Auswirkungen

- Vernetzung von Reiden, Dagmersellen bis Willisau und Erschliessung SAG, Reiden Industrie und Wikon Schlossberg



- Kombination der Linien 609 und 271 ergibt für Langnau zwei Verbindungen (ungefähr 30'-Takt) nach Reiden mit Anschlüssen Richtung Luzern. Auswirkungen auf den Schulverkehr zwischen Richenthal und Reiden ist noch zu ermitteln.
- Erschliessung von Wikon Schlossberg mit einer Linie aus dem Raum Dagmersellen ermöglicht gestreckte Linienführung der Linie 608 zur Stabilisierung des Fahrplans. Die Linie 608 verkehrt im 30'-Takt zwischen Reiden und Zofingen.

Fahrzeugbedarf

- Ein zusätzliches Fahrzeug während der HVZ und NVZ

Abhängigkeiten

- Kombination mit den Modulen S2 (Neue Linie Dagmersellen – SAG Reiden) und S1 (Linie 605 via SAG nach Reiden) führt zu einem Überangebot im SAG.
- 2. Kante auf der Westseite Bahnhof Reiden und öV Betrieb auf der Werkstrasse (Bahnhof Reiden – Pfaffnauerstrasse) Voraussetzung.
- Wendemöglichkeit in Wikon für Linie 271 notwendig.

Umsetzung

- Umsetzung sinnvoll für Stärkung der funktionalen Verknüpfung Reiden – Dagmersellen – Willisau
- Umsetzung der Verlängerung beispielsweise nach Reidermoos ohne Verlängerung der Linie 271 möglich, ergibt jedoch einen Angebotsabbau für Langnau (60'-Takt).
- Erschliessung SAG Reiden mit Modul ebenfalls möglich. Umsetzung SAG zugunsten ESP Reiden/Wikon resp. Raum Mehlsecken derzeit offen. Modul ermöglicht verschiedene Untervarianten je nach Entwicklung.
- Bei Anpassungen an den Linien 271 und 277 ist die durchzubindende Linie nochmals zu überprüfen.

8.3. Weitere Elemente als Schritt Richtung Zielbild

Mit den Anpassungen im Buskonzept 2030 (siehe Kapitel 7.3) und den Modulen (siehe Kapitel 8.1 und 8.2) werden Ausbaustufen in Richtung des Zielbild 2040 ermöglicht (siehe Kapitel 6). Im folgenden Kapitel werden kurz die Elemente erwähnt, welche nicht als Modul und für eine Umsetzung erst nach 2035 denkbar sind:

8.3.1. Taktverdichtungen zum 7.5'-Takt auf den Hauptachsen

Im Zielbild sind auf den Achsen Zofingen – Oftringen Kreuzplatz – Aarburg-Oftringen – Olten sowie Oftringen Kreuzplatz – Rothrist der 7.5'-Takt vorgesehen. Mit dem Modul N3 ist zwischen Oftringen Kreuzplatz via Wiggertalstrasse nach Zofingen die Linie 508 im 30'-Takt als zusätzliche Buslinie vorgesehen, welche die bestehenden Buslinien entlastet. Langfristig ist auch hier, abgestimmt auf die Nachfrage, der 15'-Takt anzustreben. Zudem können die Linien 601, 603 und 508 auf Gelenkbusse umgestellt werden, so dass die Kapazität erhöht werden kann (siehe Kapitel 9.3).

Aufgrund der heutigen Nachfragezahlen ist davon ausgehen, dass ungefähr eine Verdoppelung der Nachfrage notwendig ist, um einen durchgehenden 7.5'-Takt zu rechtfertigen (siehe auch Abbildung 22). Daher kann angenommen werden, dass nicht vor 2035 die notwendigen Nachfragezahlen erreicht werden, dass Verdichtungen zum 7.5'-Takt auf den Hauptachsen notwendig werden.

8.3.2. Umsteigemöglichkeiten Oftringen Zentrum

Am Kreuzplatz in Oftringen ist im Zielbild 2040 die Verknüpfung mit der S-Bahn an der Haltestelle Oftringen Zentrum vorgesehen. Da die Haltestelle Oftringen Zentrum nicht im Ausbauschritt 2035 enthalten ist und derzeit nicht finanziert ist, kann die Verknüpfung der Buslinien in diesem Horizont noch nicht realisiert werden.

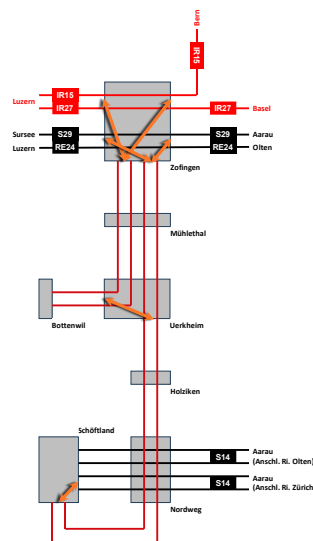
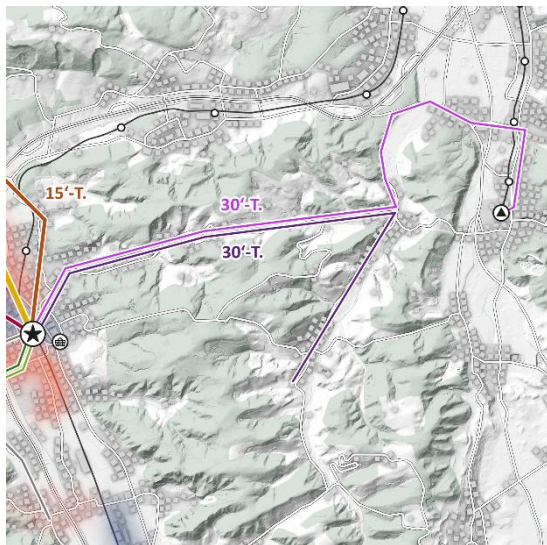
8.3.3. Linie 613: 15'-Takt bis Uerkheim, 30'-Takt Uerkheim – Schöftland/Bottenwil

Ausgangslage

- Der 20'-Takt passt nicht mit anderen Linien und Bahn zusammen (Zielkonzept 2040 mit Taktfamilie 30'/15'/7.5'-Takt)
- Das Zielbild sieht je einen Halbstundentakt Zofingen – Schöftland und Zofingen – Bottenwil vor. Auf dem gemeinsamen Abschnitt sollten sich die beiden Linien(äste) zu einem Viertelstundentakt überlagern.

Kernelemente

- Je Halbstundentakt Zofingen bis Bottenwil und bis Schöftland, ergibt einen Viertelstundentakt zwischen Zofingen und Uerkheim.



Auswirkungen

- Für Kurse von Bottenwil Anschlüsse in Zofingen an IR15/IR27 in beide Richtungen
- Für Kurse von Schöftland Anschlüsse in Zofingen an S29/RE24 in beide Richtungen
- In Schöftland Anschluss an S14 mit Anschlüssen in Aarau Richtung Zürich
- Anschluss in Uerkheim für Verbindung Schöftland – Bottenwil
- Doppelführungen für den Schulverkehr können weiterhin notwendig sein

Fahrzeugbedarf

- Zwei zusätzliche Fahrzeuge während der HVZ und NVZ

Beurteilung

- Zielbild 2040 benötigt zusätzliche Fahrzeuge, das Nachfragepotential ist jedoch zu tief.
- Mit Modul N4 können ähnliche Angebotsziele erreicht werden, benötigt jedoch nur ein zusätzliches Fahrzeug.

8.3.4. Durchgehender 30'-Takt auf allen Linien im ländlichen Entwicklungsraum

Auf einzelnen Linien im ländlichen Entwicklungsraum (wie die Linie 609 nach Richenthal oder die Linie 612 nach Glashütten) ist der durchgehende 30'-Takt vorgesehen. Diese Linien sind in aller Regel stark durch den Schulverkehr geprägt. Auf diesen Linien soll die heutige Grunderschliessung sichergestellt werden, abgestimmt auf die Nachfrage und die Bedürfnisse der Schulen können einzelne Angebotsanpassungen umgesetzt werden, werden hier jedoch nicht weiter betrachtet.

8.4. Weitere, geprüfte und verworfene Elemente

Zusätzlich wurden weitere Elemente geprüft, jedoch nicht in das Grundkonzept und in die Module aufgenommen. In diesem Kapitel werden diese Elemente kurz dokumentiert.

8.4.1. Anschluss der Buslinie 612 in Murgenthal

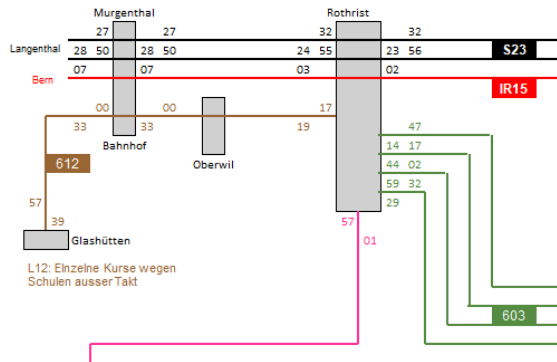
Ausgangslage

- Die Buslinie 612 von Glashütten ist im Fahrplan 2025 auf die Anschlüsse in Rothrist auf die S-Bahn nach Olten und die Buslinie 603 nach Zofingen ausgerichtet. Ausserdem ist der Fahrplan stark vom Schulverkehr nach Rothrist geprägt.

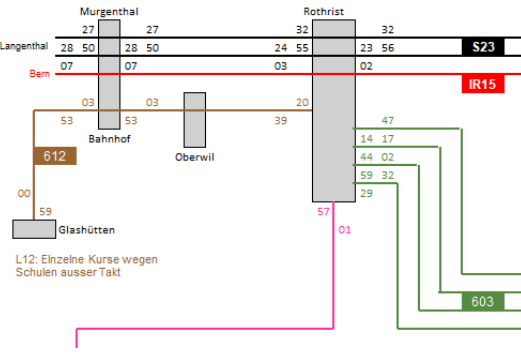
Anschluss Richtung Westen mit zwei Möglichkeiten:

- Variante 1: Ankunft S23 von Langenthal x.27, Abfahrt x.07 mit langer Standzeit in Glashütten
- Variante 2: Ankunft S23 von Langenthal x.50, Abfahrt x.07 mit kurzer Standzeit in Glashütten

Variante 1



Variante 2



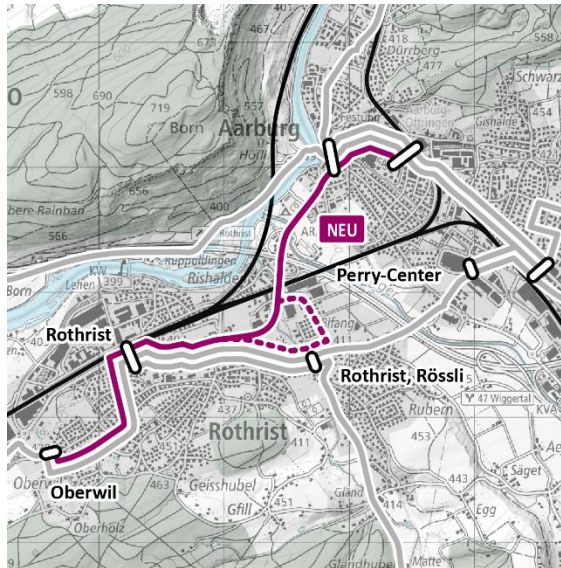
Beurteilung

- Anschluss in Murgenthal von/nach Langenthal nur möglich, wenn auf Anschlüsse in Rothrist verzichtet wird. Richtung Olten stellt jedoch die Hauptpendelrichtung dar (siehe Kapitel 2.4 bzw. Anhang XX).
- Weiterhin diverse Taktabweichungen für Schulverkehr notwendig, dies erschwert systematische Anschlüsse in Murgenthal oder Rothrist der Linie 612.

8.4.2. Neue Buslinie Rothrist – Aarburg-Oftringen

Ausgangslage

- Linie im 30'-Takt von Aarburg-Oftringen via Möbelzentren, Rothrist Bahnhof bis Oberwil
- Alternativ Linienführung zwischen Möbelzentrum und Bahnhof statt via Neue Aarburgerstrasse über Rössli und Sennhof-Dörfli.
- 30'-Takt für Möbelzentren mit Anschlüssen in Aarburg-Oftringen an S29 Richtung Olten
- Für Oberwil zusätzlicher Halbstundentakt zu Linie 612 mit Anschlüssen in Rothrist an S23 Richtung Aarburg-Oftringen/Olten
- Fahrzeugbedarf: Benötigt zwei zusätzliche Fahrzeuge



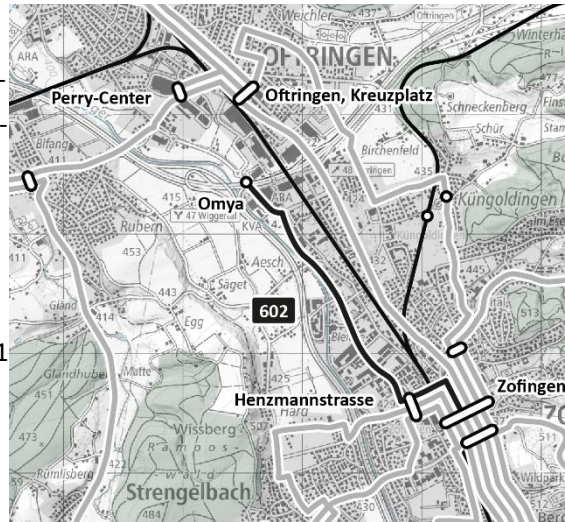
Beurteilung

- Angebot kann aufgrund der Verkehrsbelastung beim Autobahnanschluss in Rothrist kaum stabil produziert werden. Anschlüsse in Aarburg-Oftringen sind daher nicht mit der gewünschten Anschlusssicherheit möglich, was den Nutzen der Buslinie stark reduziert.
- Nachfragepotential der neuen Buslinie ist im Vergleich zu den Kosten (zwei Fahrzeuge notwendig) zu tief.
- Mit Modul N2 kann auf der Linie 603 ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden und Oberwil sowie die Möbelzentren besser erschlossen werden.
- Diese neue Linienführung ist nicht aufwärtskompatibel zum Zielbild 2040.

8.4.3. Erschliessung Wiggertalstrasse mit Linie 602

Ausgangslage

- Die Erschliessung der Wiggertalstrasse ist statt mit der Linie 508 auch mit einer Verlängerung der Linie 602 möglich. Statt dem heutigen Endpunkt bei der Industrie Brühl würde die Linie 602 bis zum Kreisel Omya verlängert.
- Mit der Aufhebung der bestehenden betrieblichen HVZ-Durchbindung der Linien 601 (Ast Altachen) und 602 wäre dies gut umsetzbar. Für eine Verlängerung über die Haltestelle Omya hinaus ist jedoch ein zusätzliches Fahrzeug notwendig, um gute Anschlüsse in Zofingen in beide Richtungen anbieten zu können.



Beurteilung

- Gemäss Zielbild soll langfristig eine durchgehende Linie von Aarburg-Oftringen via Wiggertalstrasse nach Zofingen angestrebt werden. Die Verlängerung der Linie 602 bis Omya und der spätere Ersatz durch die Linie 508 wird für nicht sinnvoll erachtet.

9. Umsetzung

9.1. Umsetzungspfad

Tabelle 5: Umsetzungspfad

Kurzfristige Anpassungen Grundkonzept 2030

Anpassung/ Modul	Massnahme	Abhängigkeit ³	früherster Umsetzungszeit- punkt
G1/G2/G3	Längere Fahrzeiten Linien 601, 603, 604, 606		Dezember 2025
G4	Anpassungen Linien 608 und 609 mit Durch- bindung in Reiden und längeren Fahrzeiten zwischen Reiden und Zofingen		Dezember 2025
G5	Ausdehnung 30'-Takt Linie 608 Reiden – St. Urban		Dezember 2026
G6	Verlängerung Linie 508 bis Omya in der HVZ	Infrastruktur	Ab Dezember 2027

Mittelfristige Module

N1	Taktverdichtung Linie 601 Zofingen – Aarburg-Oftringen	Nachfrageentwicklung	Mittelfristig
N2	Linie 603 via Möbelzentren ⁴ und nach Oberwil (alle 30')	Nachfrageentwicklung, Infrastruktur	Mittelfristig
N3	Verlängerung Linie 508 bis Zofingen	Nachfrageentwicklung, Infrastruktur, ESP Wiggertalstrasse	Mittelfristig
N5.1	Aufhebung Linie 604, 15'-Takt nach Strengelbach – Vordemwald und Verlänge- rung Linie 601 nach Brittnau in der HVZ	Oberstufenzentrum Zofingen	Mittelfristig (ab Dezember 2027)
S3	Verlängerung Linie 271 bis Wikon und Anpas- sungen Linie 609	Nachfrageentwicklung, Infrastruktur	Mittelfristig

Langfristige Module

S1	Verlängerung Linie 605 von Brittnau bis Reiden	Nachfrageentwicklung, ESP Reiden, Aufhebung Bahnhalt Brittnau-Wikon	Langfristig
S2	Neue Linie Dagmersellen – SAG Reiden	Nachfrageentwicklung, ESP Reiden	Langfristig
N4	Linie 613: 15'-Takt im Mühlethal, 30'-Takt Uerkheim – Schöftland/Bottenwil	Nachfrageentwicklung	Langfristig
N5.2	Verlängerung Linie 601 nach Brittnau ganztags und Wochenende	Nachfrageentwicklung, Aufhebung Bahnhalt Britt- nau-Wikon	Langfristig

Tabelle INFRAS.

Bemerkungen zum Umsetzungspfad:

- Alle Module sind abhängig von der Nachfrageentwicklung und der Finanzierung durch die Besteller.
- Bei gewissen Anpassungen und Modulen sind auch Teilumsetzungen möglich. Die Aufteilung in diese Teilschritte wird im vorliegenden Konzept jedoch nicht vorgenommen (Ausnahme Modul N5, siehe Kapitel 9.2)
- Bei Veränderungen der Prioritäten SAG Reiden, ESP Reiden/Wikon, ESP Mehlsecken verändern sich die Umsetzungshorizonte und Abhängigkeiten.

9.2. Abstimmung mit Bahnplanungen (Module N5 und S1)

Aufgrund der derzeitigen Unklarheiten über die genaue Ausgestaltung des Ausbauschriffs 2035 ist noch nicht definitiv festgelegt, ob der heute stündliche Halt Brittnau-Wikon bestehen bleibt. Im Umsetzungspfad ist die Aufhebung enthalten, um die Anpassungen im Busnetz aufzuzeigen. Im vorliegenden Konzept sind Angebotsanpassungen in Brittnau unabhängig des Fortbestehens des Bahnhalts im Modul N5 enthalten. Im Modul N5 ist bei der Einstellung der Linie 604 als Kompensation die Verdichtungen der Linie 606 tagsüber und die Verlängerung der Linie 601 nach Brittnau enthalten.

Mit der Einstellung der Linie 604 soll die Linie 601 jedoch nur während der Hauptverkehrszeit nach Brittnau verlängert werden. Ausserhalb der HVZ ist die Linie 605 im 30'-Takt nach Brittnau aus Nachfragesicht ausreichend. Im Umsetzungspfad in Tabelle 5 ist daher die Verlängerung nach Brittnau in der HVZ als Modul N5.1 enthalten. Der durchgehende 15'-Takt nach Brittnau (Linien 601 und 605) ist hingegen erst bei der Aufhebung des Bahnhalts Brittnau-Wikon als Kompensationsmassnahme vorgesehen und ist entsprechend als in einem längerfristigen Modul N5.2 enthalten. Als weitere sinnvolle Massnahme ist, bei Aufhebung des Bahnhalts Brittnau-Wikon, auch die Verlängerung der Linie 605 nach Reiden und guten Anschlüssen in Reiden auf die S29-/RE-Verbindungen nach Sursee (– Luzern) sinnvoll (Modul S1).

9.3. Elektrifizierung

Neben der Umsetzung der Angebotsanpassungen sind aufgrund der Vorgaben der Besteller Kanton Aargau und des Verkehrsverbunds Luzern in den nächsten Jahren die Buslinien auf alternative Antriebe umzustellen. Die Umstellung auf alternative Antriebe ist nicht Gegenstand des vorliegenden Konzepts. In den Netzgrafiken sind keine Ladefenster eingeplant, sondern müssen auf Basis der Detailfahrpläne in einem nächsten Schritt durch die

³ Genauen Infrastrukturbedarf pro Modul siehe Kapitel 9.3

⁴ Bei stabilem Betrieb kann in der NVZ die Linie 603 auch ohne zusätzliches Fahrzeug via Möbelzentren verkehren.

Transportunternehmen Konzepte für die Umstellung erarbeitet werden. In dem nachfolgenden Kapitel 9.4 bis 9.6 ist die Elektrifizierung ebenfalls nicht berücksichtigt.

9.4. Fahrzeugeinsatz und -fahrzeugbedarf

In Tabelle 6 wird der Fahrzeugbedarf für den Fahrplan 2025, den Zustand mit Umsetzung aller Module sowie für das Zielbild 2040 aufgezeigt. Beim Zielbild 2040 wird der Fahrzeugbedarf über Takt und Umlaufzeit und auf Basis des heutigen Liniennetzes hergeleitet und ist daher als grobe Abschätzung zu verstehen. Angegeben ist jeweils der maximale Fahrzeugbedarf während der HVZ, in der NVZ und RVZ ist der Fahrzeugbedarf meist tiefer. Nicht berücksichtigt sind Fahrzeuge für den Schulverkehr (z.B. für Zusatzkurse auf der Linie 613). Die genaue Anzahl der Fahrzeuge kann sich durch die genaue Liniengestaltung und Fahrplanlage noch ändern. Es zeigt sich jedoch, dass für die Umsetzung des Zielbilds (gegenüber dem Zustand mit allen Modulen) noch ein grösserer Mehrbedarf an Fahrzeugen mit entsprechenden Mehrkosten beim Betrieb ausgelöst wird.

Tabelle 6: Fahrzeugbedarf Hauptverkehrszeit ohne Zusatzkurse Schulverkehr

Linie	Fahrplan 2025	Buskonzept 2030 mit Modulen	Zielbild 2040	Umstellung auf Gelenkbusse
Linie 508	4 Fahrzeuge	6 Fahrzeuge	10 Fahrzeuge	ja
Linie 601 ⁵	2 Fahrzeuge	5 Fahrzeuge	5 Fahrzeuge	ja
Linie 602	1 Fahrzeug	-	-	
Linie 603	4 Fahrzeuge	5 Fahrzeuge	9 Fahrzeuge	ja
Linie 604	1 Fahrzeug	-	-	
Linie 605	1 Fahrzeug	2 Fahrzeuge	2 Fahrzeuge	
Linie 606	3 Fahrzeuge	3 Fahrzeuge	4 Fahrzeuge	
Linie 608	3 Fahrzeuge	3 Fahrzeuge	3 Fahrzeuge	
Linie 609	1 Fahrzeug	1 Fahrzeug	1 Fahrzeuge	
Linie 611	-	-	-	
Linie 612	1 Fahrzeug	1 Fahrzeug	2 Fahrzeuge	
Linie 613	3 Fahrzeuge	4 Fahrzeuge	5 Fahrzeuge	
Linie 271	-	1 Fahrzeug	2 Fahrzeuge	
Total	24 Fahrzeuge	31 Fahrzeuge	43 Fahrzeuge	

Tabelle INFRAS.

⁵ Inkl. einem Fahrzeug für Verlängerung der Linie 601 nach Brittnau. Noch unklar ist, ob diese Linie wie bisher als durchgebundene Linie von Aarburg-Oftringen nach Brittnau verkehrt.

9.5. Infrastruktur

Für die Umsetzung des Grundkonzept sind die Infrastrukturen gemäss Tabelle 7 notwendig. Mit weiteren Infrastrukturelementen kann die Netzstabilität weiter erhöht werden, diese sind ebenfalls in dieser Tabelle aufgeführt. In Tabelle 9 sind die Infrastrukturen für die Umsetzung der Module aufgeführt.

Tabelle 7: Infrastruktur Grundkonzept

Infrastrukturelement	Element	Angebot	Zuständigkeit
Haltestelle Omya, Haltekante nördlich des Kreisels, Richtung Zofingen	G6	Verlängerung Linie 508 bis Omya	ATB, Kanton Aargau

Tabelle INFRAS.

Weiter helfen verschiedene Massnahmen bei der Netzstabilität und können positive Beiträge leisten, so dass die Fahrzeiten auf dem Busnetz in Zofingen sich nicht weiter verlängern. Die Realisierung der öV-Drehscheibe Oftringen Kreuzplatz ist auch ohne die zusätzliche Bahnhaltestelle Oftringen Zentrum von grosser Bedeutung.

Tabelle 8: Infrastruktur Netzstabilität

Infrastrukturelement	Element	Angebot	Zuständigkeit
öV-Drehscheibe Oftringen Kreuzplatz	G1, G2, G6	Anordnung der Haltekanten kann sich positiv auf die Fahrzeiten der Linien 508, 601 und 603 auswirken	ATB, Kanton Aargau
Aufhebung Bahnübergang Nationalbahn	G2	Stabilität und Zuverlässigkeit Linie 603	ATB, Kanton Aargau

Tabelle INFRAS.

Für die Umsetzung der Module sind weitere Infrastrukturen gemäss Tabelle 9 notwendig.

Tabelle 9: Infrastruktur Module

Infrastrukturelement(e)	Modul	Zuständigkeit
Haltestellen bei Möbelzentren, Rothrist und Haltekanten am Rössliweg	N2	Gemeine Rothrist
Haltestelle Omya, Haltekante Richtung Perry Center	N3	ATB, Kanton Aargau
Haltestellen Wiggertalstrasse (im Bereich KVA bis Untere Brühlstrasse und BZZ)	N3	ATB, Kanton Aargau
Verkehrsmanagement-Massnahmen (in Olten, Aarburg, Oftringen und im Bereich KVA)	N3	ATB, Kanton Aargau Kanton Solothurn
Ausbau Bahnhof Zofingen für Gelenkbusse	N3	Stadt Zofingen
Ausbau Wendemöglichkeit für Gelenkbusse in Rothrist Oberwil (sowie Haltekanten Gruebli, Brunnhalte und Weier)	N2	Gemeinde Rothrist
Haltestellen SAG Reiden	S1/S2	Gemeinden Reiden/ Dagmersellen
Zusätzliche Haltekante in Brittnau, Post/Schulhaus für Linie 605 in Fahrrichtung Zofingen	S1	ATB, Kanton Aargau
Ausbau 2. Buskanten Westseite Bahnhof Reiden inkl. öV-Betrieb auf der Werkstrasse, Umsetzung Bushub Ostseite	S3	Reiden, Kanton Luzern
Haltestellen in Industrie Wikon und an zusätzliche Haltekanten an der Haltestelle Wikon, Kreuzung (an der Bahnhofstrasse)	S3	Gemeinde Wikon
Verlegung der Haltestelle Reiden, Industrie Weiher an die Hauptstrasse ⁶	S3	Tiefbau, Kanton Luzern
Wendemöglichkeit Wikon, Schlossberg, im Oberdorf oder an der Reiderstrasse	S3	Gemeinde Wikon
Wendemöglichkeit und Haltestellen Reidermoos	S3	Gemeinde Reiden
Ausbau Bushof am Bahnhof Dagmersellen	S3	VVL/vif

Tabelle INFRAS.

9.6. Kostenschätzung

In Tabelle 10 sind die groben Betriebskosten pro Modul angegeben. Die Kosten wurden aufgrund der Anzahl Betriebsstunden abgeschätzt und wurden mit einem Kostensatz von 115 CHF pro Fahrplanstunde berechnet. Bei Modulen, welche zusätzliche Fahrzeuge benötigen, wird die Abschreibungen eines zusätzlichen Diesel-Normalbus einberechnet (40'000 CHF/a). Zusätzlich

⁶ Umsetzung dieser Massnahme wird auch ohne Umsetzung des Moduls empfohlen: Haltestelle kann so durch die Linie zwischen Zofingen und Reiden auf der Hauptstrasse bedient werden.

wurden die Kostendeckung der neuen Angebote (25% oder 45%) aufgrund der heutigen Kostendeckung der Linien geschätzt und so die Abgeltungsveränderung geschätzt.

Tabelle 10: Grobe Kostenschätzung

Kurzfristige Anpassungen Grundkonzept 2030

Anpassung/ Modul	Massnahme	Mehrkosten	Abgeltungsmehrbedarf
G1/G2/G3	Längere Fahrzeiten Linien 601, 603, 604, 606	Keine Änderung	Keine Änderung
G4	Anpassungen Linien 608 und 609 mit Durchbindung in Reiden und längeren Fahrzeiten zwischen Reiden und Zofingen	Keine Änderung	Keine Änderung
G5	Ausdehnung 30'-Takt Linie 608 Reiden – St. Urban	60'000 CHF/a	45'000 CHF/a
G6	Verlängerung Linie 508 bis Omya (Mo bis Sa)	514'000 CHF/a	283'000 CHF/a

Mittelfristige Module

N1	Taktverdichtung Linie 601 Zofingen – Aarburg-Oftringen (In HVZ)	340'000 CHF/a	190'000 CHF/a
N2	Linie 603 via Möbelzentren ⁷ und nach Oberwil alle 30' (Mo – Sa)	440'000 CHF/a	330'000 CHF/a
N3	Verlängerung Linie 508 bis Zofingen (Mo-Sa) (inkl. Verlängerung bis Omya in NVZ)	860'000 CHF/a	475'000 CHF/a
N5.1	Aufhebung Linie 604, 15'-Takt nach Strengelbach – Vordemwald und Verlängerung Linie 601 nach Brittnau während HVZ	Keine Änderung	Keine Änderung
S3	Verlängerung Linie 271 via Reiden nach Wikon (Mo-Sa) und Linie 609 beispielsweise nach Reidermoos (Mo-Fr)	515'000 CHF/a	385'000 CHF/a

Langfristige Module

S1	Verlängerung Linie 605 von Brittnau bis Reiden (Mo bis Sa)	515'000 CHF/a	385'000 CHF/a
S2	Neue Linie Dagmersellen – SAG Reiden (Mo bis Fr)	445'000 CHF/a	330'000 CHF/a
N4	Linie 613: 15'-Takt im Mühlethal, 30'-Takt Uerkheim – Schöftland/Bottenwil	515'000 CHF/a	385'000 CHF/a
N5.2	Verlängerung Linie 601 nach Brittnau (Mo bis Fr durchgehend sowie samstags)	345'000 CHF/a	260'000 CHF/a

Tabelle INFRAS.

⁷ Bei stabilem Betrieb kann in der NVZ die Linie 603 auch ohne zusätzliches Fahrzeug via Möbelzentren verkehren.

10. Ergebnisse der Vernehmlassung

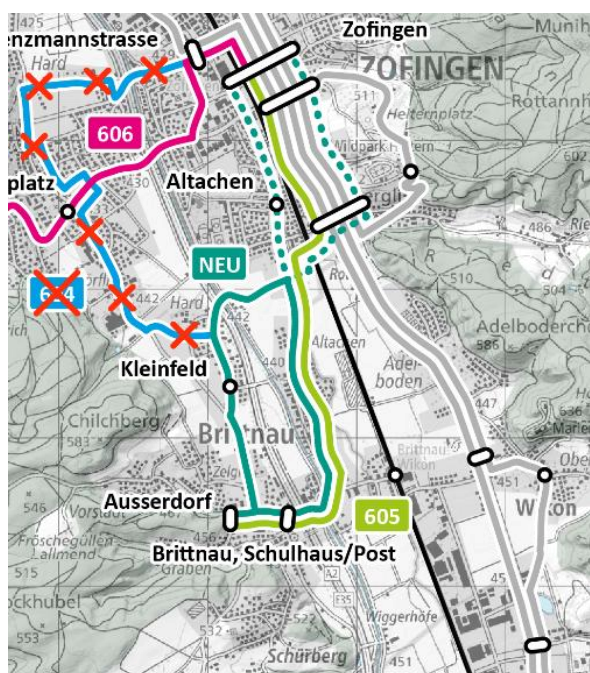
Die Rückmeldungen aus der Begleitgruppe sind bereits während der Erarbeitung kontinuierlich in das Buskonzept Zofingen-Reiden eingeflossen. Von Mitte Juni bis Mitte August 2025 hat eine Vernehmlassung des Konzepts bei den betroffenen Gemeinden, Regionalverbänden und Transportunternehmen stattgefunden. Die Rückmeldungen im Rahmen der Vernehmlassung waren mehrheitlich positiv und zustimmend bzw. die Stellungnahmen enthielten nur wenige Anträge zu Anpassungen am Schlussbericht. Anträge zu Anpassungen wurden vor allem zu den Modulen S3 und N5 eingegeben.

10.1. Modul N5

Beim Modul N5 begrüsst die Gemeinde Strengelbach in der Vernehmlassung den Ausbau der Linie 606, wehrte sich aber gegen die Streichung der Linie 604. Die übrigen Gemeinden unterstützen die Umsetzung des Moduls in der dargelegten Form. Ein Ausbau der Linie 606 ist jedoch aufgrund der Nachfrage und der tiefen Kostendeckung nur denkbar, wenn gleichzeitig die Linie 604 aufgehoben wird. Eine Anpassung des Moduls ist daher nicht möglich. Als Alternative ist nur der vollständige Verzicht auf das Modul denkbar. Damit würden die Angebotsverbesserungen aus dem Modul N5 nicht umgesetzt, welche in den Stellungnahmen explizit begrüsst wurden.

Das Modul N5 wurde nach der Vernehmlassung nochmals überarbeitet. Die beiden Varianten einer Verlängerung der Linie 601 bis Brittnau wurden aufgrund der ungenügenden Bedienung von Brittnau bzw. der nicht ausreichenden Fahrzeit verworfen. Stattdessen soll Brittnau mit einer neuen Linie im Rundkurs erschlossen werden (siehe Abbildung rechts). Die Linie 601 soll zudem weiterhin den Altachen erschliessen.

Mit der Gemeinde Strengelbach und den übrigen betroffenen Gemeinden des Moduls hat Ende Oktober 2025 eine Besprechung stattgefunden. An der Sitzung wurden nochmals die zustimmenden bzw. ablehnenden Argumente betreffend Aufhebung der Linie 604 und betreffend Ausbau der Linie 606 sowie des Angebots im Raum Brittnau ausgetauscht. Auch haben



Zeitungsberichte zur möglichen Aufhebung der Linie 604 bereits einige Reaktionen in der Bevölkerung ausgelöst. Die Teilnehmenden der Sitzung unterstützten den Vorschlag der Ausarbeitung von konkreten Fahrplänen und der Durchführung einer Fahrplan-Vorvernehmlassung Anfang 2026. Damit soll eine transparente und ergebnisoffene Diskussion über die Buserschliessung in den Korridoren Zofingen – Strengelbach – Vordemwald und Zofingen – Brittnau geführt werden.

10.2. Modul S3

Die Gemeinde Wikon lehnte die Angebotsanpassungen im Modul S3 ab und stellte diverse Anträge. Mit einer neuen Linie von Reiden nach Wikon ist die Bedienung des Schlossbergs einer Buslinie zwischen Linie Zofingen – Reiden aufgrund der knappen Bahnanschlüsse in Zofingen und Reiden nicht weiterzuverfolgen. Eine Verlängerung der Linie 271 bis zum Bahnhof Brittnau-Wikon wurde geprüft, damit wäre keine Wendemöglichkeit am Schlossberg in Wikon notwendig. Am Bahnhof Brittnau-Wikon entstehen allerdings keine Bahn- und Busanschlüsse, die verlängerte Buslinie 271 weist weiterhin in Reiden Bahnanschlüsse auf.

Die Diskussion dieses Ansatzes an einer Besprechung zeigte, dass die Erschliessung der Industrie in Wikon eine hohe Bedeutung für die Gemeinde hat. Daher wurde im Modul S3 die Führung der Linie 271 via Industriestrasse zum Schlossberg belassen. In einem nächsten Schritt sind Wendemöglichkeiten für die Linie 271 in Wikon zu suchen. Möglich ist eine Wendeschleife im Bereich der heutigen Haltestelle Schlossberg, im Oberdorf oder an der Reiderstrasse.

10.3. Weitere Anpassungen

Zahlreiche weitere kleinere Hinweise wurden im Bericht aufgenommen bzw. sollen bei der Umsetzung des Konzepts berücksichtigt werden. Die vollständige Liste der Stellungnahmen inkl. Beurteilung ist im Anhang A6 zu finden.

11. Fazit und Handlungsempfehlungen

Das Busnetz im Raum Zofingen-Reiden erschliesst die urbanen Strukturen gut und kann die Nachfrage abdecken. Die Auswertungen der öV-Güteklassen und Siedlungsdichten zeigt weiter, dass im Raum Zofingen-Reiden die Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt sind. Angepasst auf die Überbauung der Wohn- und Entwicklungsschwerpunkte und die Nachfrageentwicklung sind punktuelle Ausbauten am Busnetz vorzunehmen.

Am heutigen Anschlussystem ist weiterhin festzuhalten. Das Busnetz Zofingen-Reiden funktioniert heute mehrheitlich gut, auf einzelnen Linien funktionieren jedoch die Anschlüsse nicht zuverlässig. Mit dem vorliegenden Buskonzept 2030 und leicht längeren Fahrzeiten können im Busnetz im Raum Zofingen-Reiden die Anschlüsse an die Bahn an den wichtigen Knotenpunkten wieder verbessert werden. Als Folge der verlängerten Fahrzeiten können einzelne Anschlüsse nicht mehr angeboten werden. So zeigte sich in der Erarbeitung des Buskonzept Zofingen, dass stabile Fahrzeiten für eine hohe Angebotsqualität von grosser Bedeutung sind. Auf einzelnen Linien sind starke Schwankungen der Fahrzeiten im Tagesverlauf festzustellen. Neben den im Kapitel 9 aufgezeigten Massnahmen sind daher auch Buspriorisierungsmassnahmen umzusetzen. Sie ermöglichen, dass die Fahrzeiten auf den Buslinien nicht weiter verlängert werden müssen und die Anschlüsse an das übergeordnete Bahnsystem gut funktionieren.

Neben den erwähnten längeren Fahrzeiten und der Durchbindung der Linien 608/609 in Reiden sind im Buskonzept 2030 auch die Erschliessung der Wiggertalstrasse mit der Linie 508 – in einer ersten Phase bis zur Omya – vorgesehen. Um die Klink St. Urban aus Sursee – Luzern gut zu erreichen, ist der durchgehende 30'-Takt zwischen St. Urban und Reiden anzustreben, welcher auch der Stabilisierung der Linien 608/609 zwischen Reiden und Zofingen dient.

Mit ergänzenden Modulen kann in den nächsten rund zehn Jahren – abgestimmt auf die Nachfrageentwicklung und die finanziellen Möglichkeiten der Besteller (Kanton Aargau und Verkehrsverbund Luzern) das Angebot ausgebaut werden. Ausbauten im Raum Reiden-Wikon (mit einer Verlängerung der Linie 271) sowie die Umsetzung eines Moduls mit Taktverdichtungen auf der Linie 606, einem Angebotsausbau nach Brittnau in der HVZ und der Einstellung der Linie 604 werden vorgeschlagen.

Die Erarbeitung des Buskonzepts zeigt auch, dass auf vielen Linien noch Kapazitäten bestehen. Entsprechend sind in den Modulen starke Angebotsverdichtungen wie Buslinien im 7.5'-Takt noch nicht vorgesehen. Solche Angebotsverdichtungen sind in einem langfristigen Zustand gegen 2040 notwendig. Auch erfordern solche dichten Takte weitergehende Massnahmen in der Raumentwicklung (Innenverdichtung) und beispielsweise Vorgaben zu der Zahl an erlaubten Parkplätzen in den Bauvorschriften. Erst mit solchen Massnahmen kann eine deutliche Modalsplit-Änderung in Richtung öV erreicht werden und machen die entsprechenden

Taktverdichtungen auf den Buslinien notwendig. Die Umsetzung des Zielbilds erfordert gegenüber dem heutigen Zustand einen deutlichen Fahrzeugmehrbedarf mit entsprechender Kostenfolge.

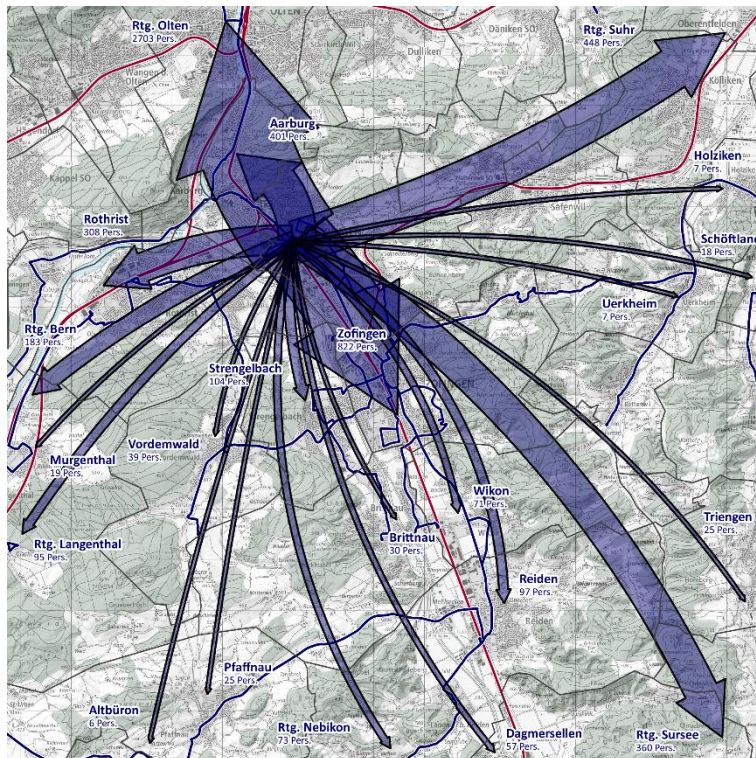
Abkürzungsverzeichnis

AP	Arbeitsplätze
DWV	durchschnittlicher werktäglicher Verkehr
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
HVZ	Hauptverkehrszeit (am Morgen und Abend)
NVZ	Nebenverkehrszeit (tagsüber, Samstag)
REK	Räumliches Entwicklungskonzept
RVZ	Randverkehrszeit (Abend und Sonntag)

Anhang

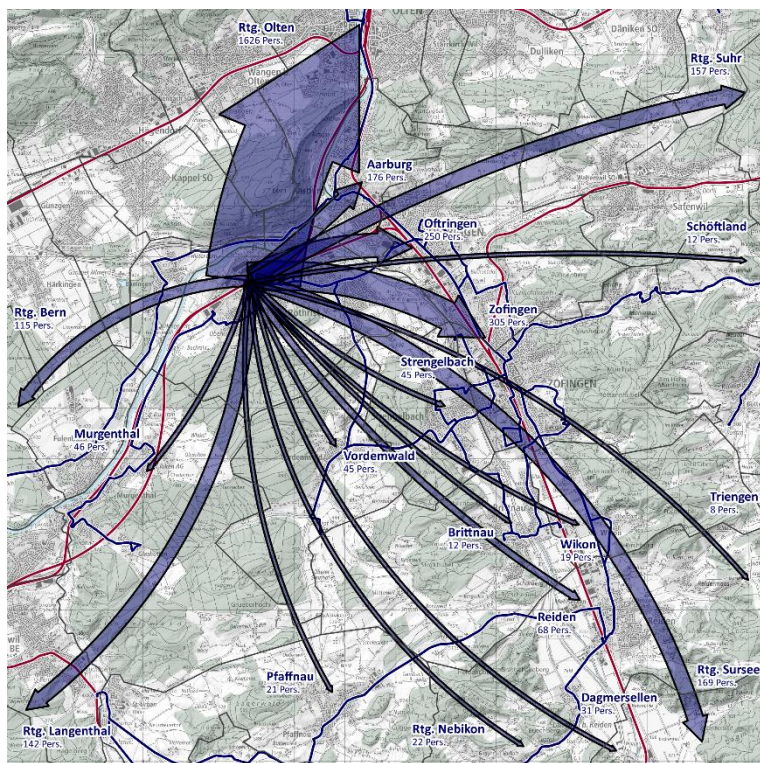
A1. Pendelstatistik

Abbildungen zu den Gemeinden Zofingen und Reiden siehe Bericht Seite 11.



Gemeinde Oftringen: Anzahl erwerbstätige Pendlerinnen und Pendler unabhängig des gewählten Verkehrsmittels

Grafik: INFRAS. Daten: Pendlermobilität: Gemeindematrix 2020, BFS. Hintergrund: SWISSTOPO, Kanton Aargau, Kanton Luzern.

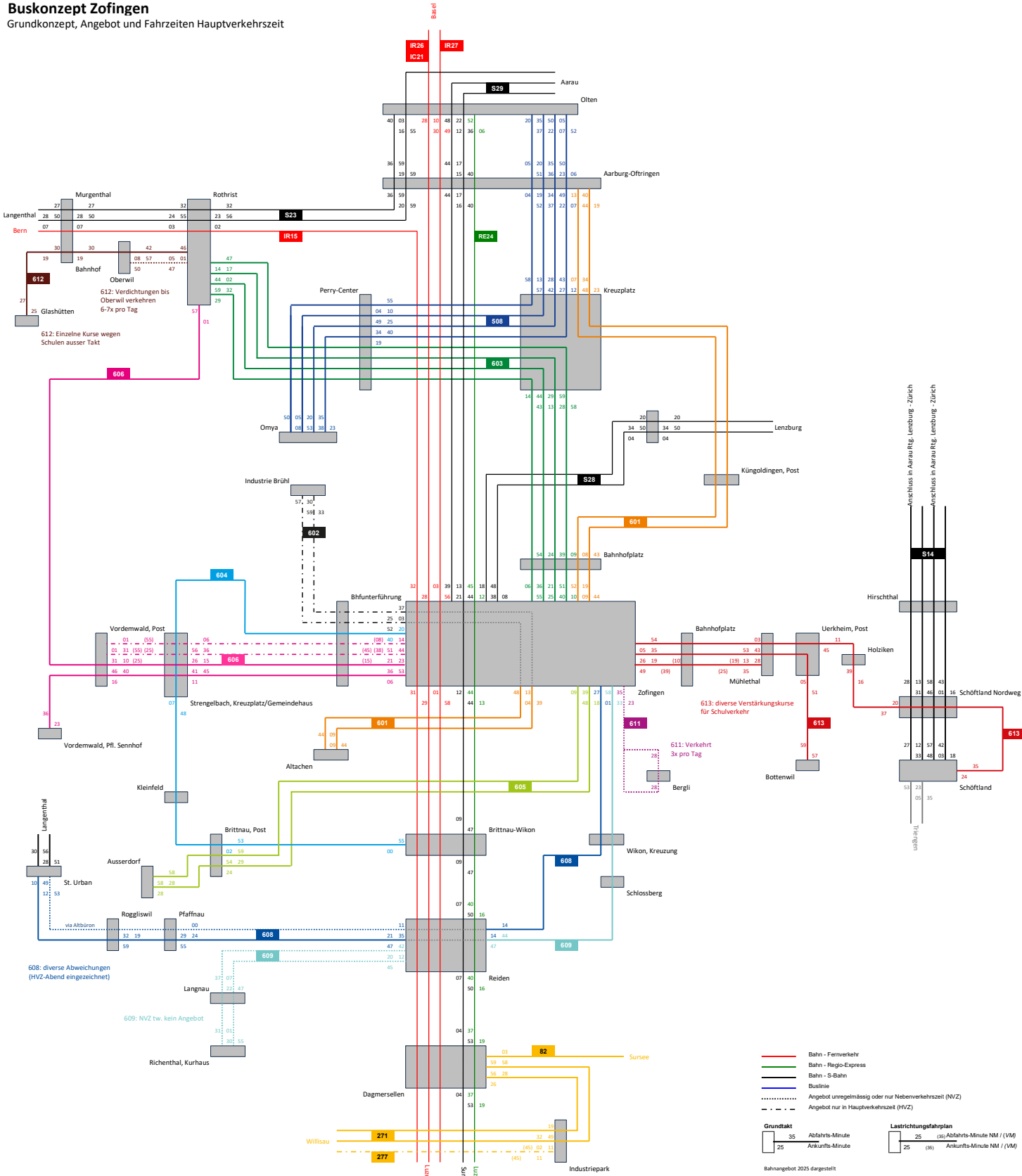


Gemeinde Rothrist: Anzahl erwerbstätige Pendlerinnen und Pendler unabhängig des gewählten Verkehrsmittels

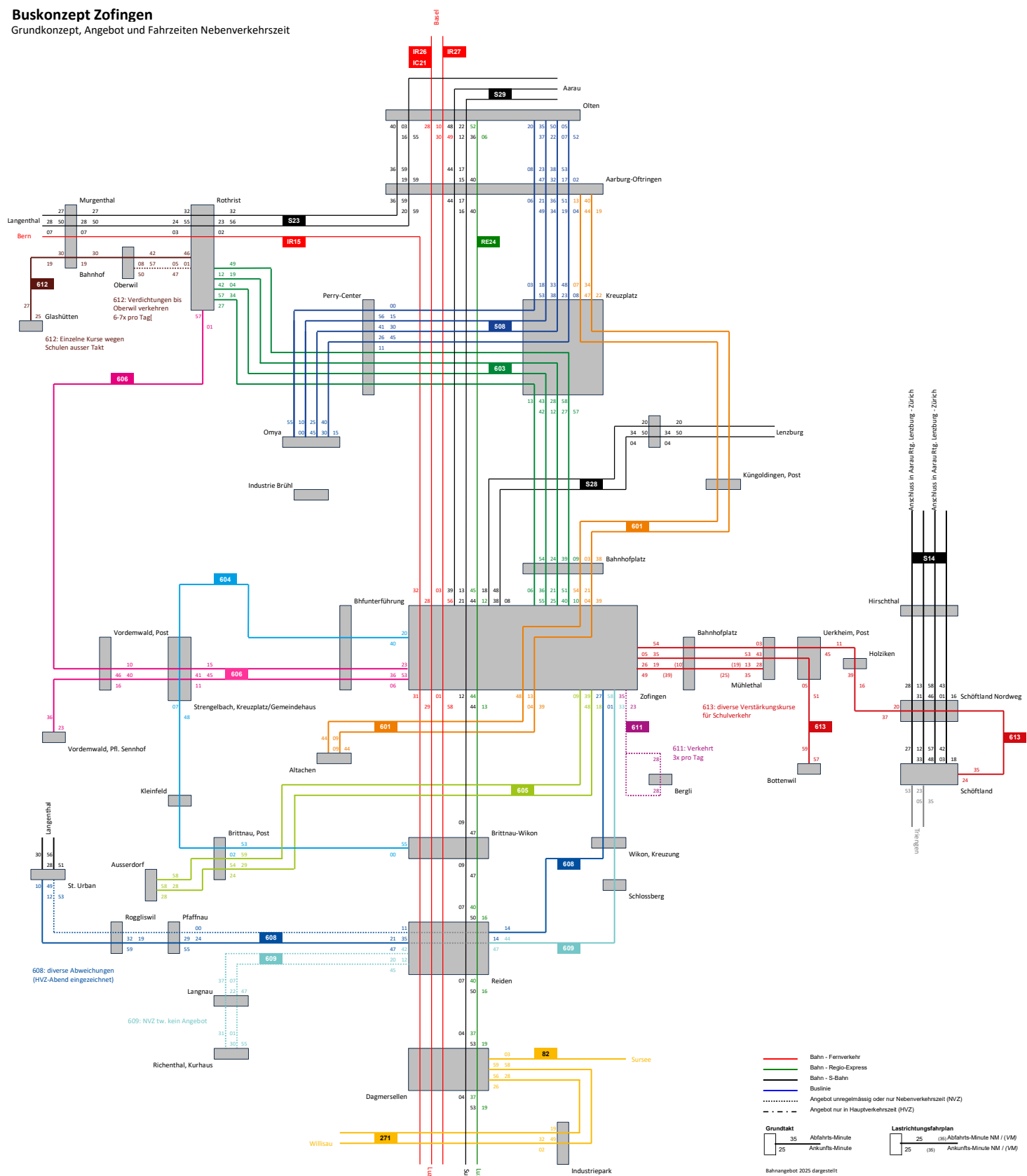
Grafik: INFRAS. Daten: Pendlermobilität: Gemeindematrix 2020, BFS. Hintergrund: SWISSTOPO, Kanton Aargau, Kanton Luzern.

A2. Netzgrafik Buskonzept 2030 HVZ und NVZ

Buskonzept Zofingen
Grundkonzept, Angebot und Fahrzeiten Hauptverkehrszeit

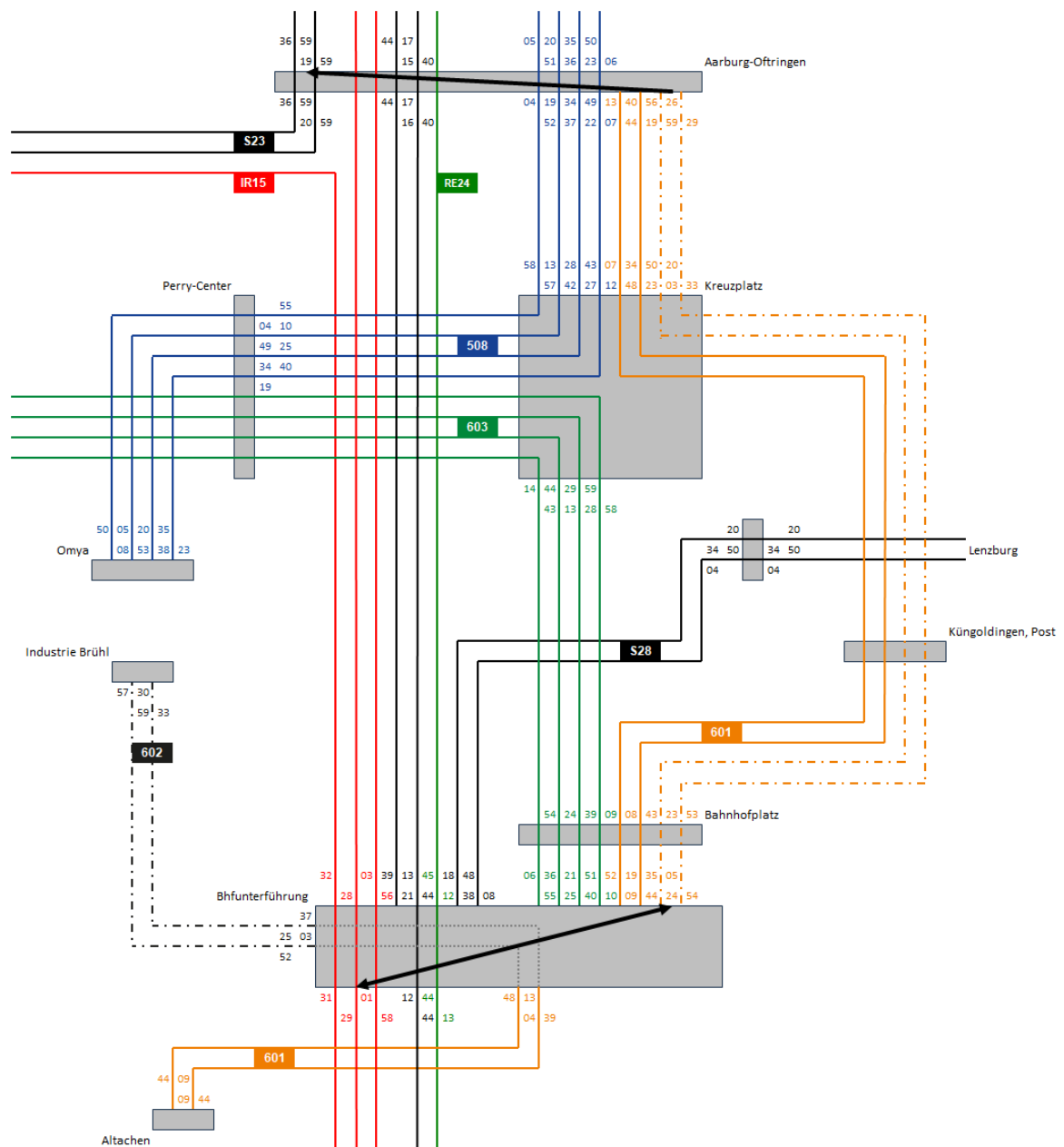


Buskonzept Zofingen
Grundkonzept, Angebot und Fahrzeiten Nebenverkehrszeit

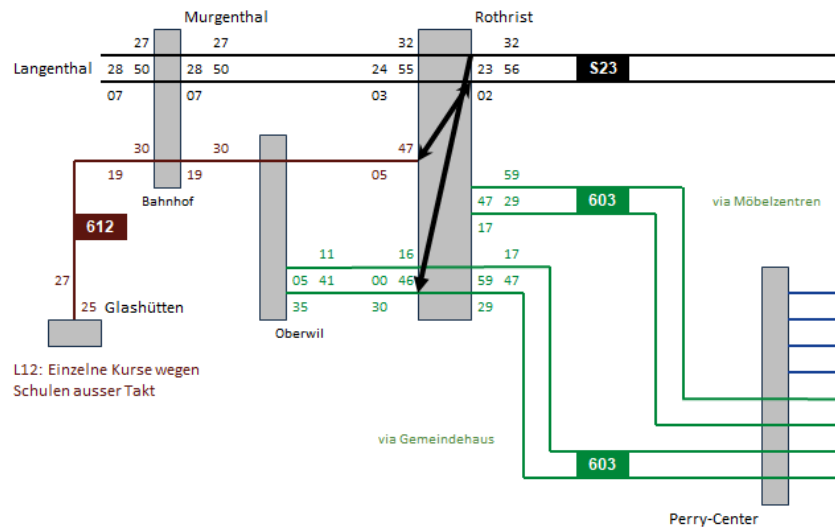


A3. Netzgrafiken Module

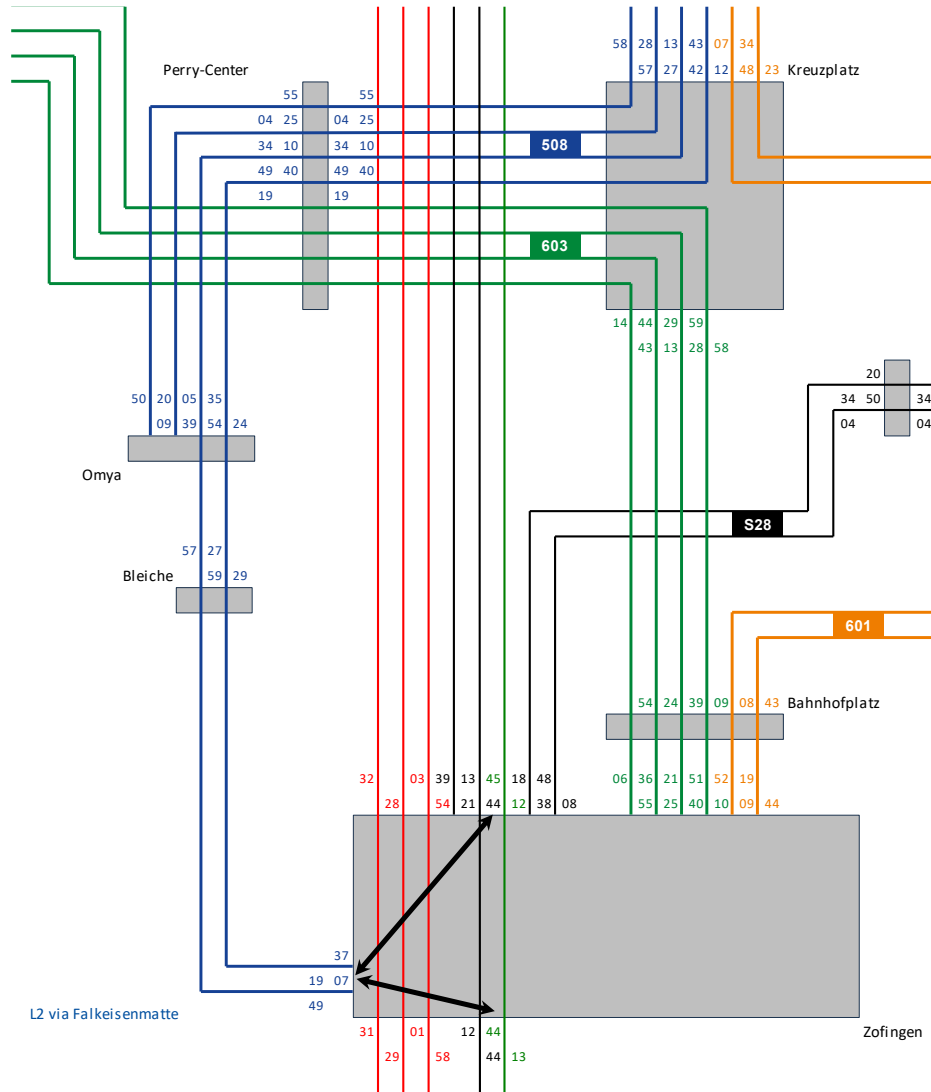
Modul N1: Taktverdichtung Linie 601 Zofingen – Aarburg-Oftringen



Netzgrafik Modul N2: Linie 603 via Möbelzentren und nach Oberwil (alle 30')

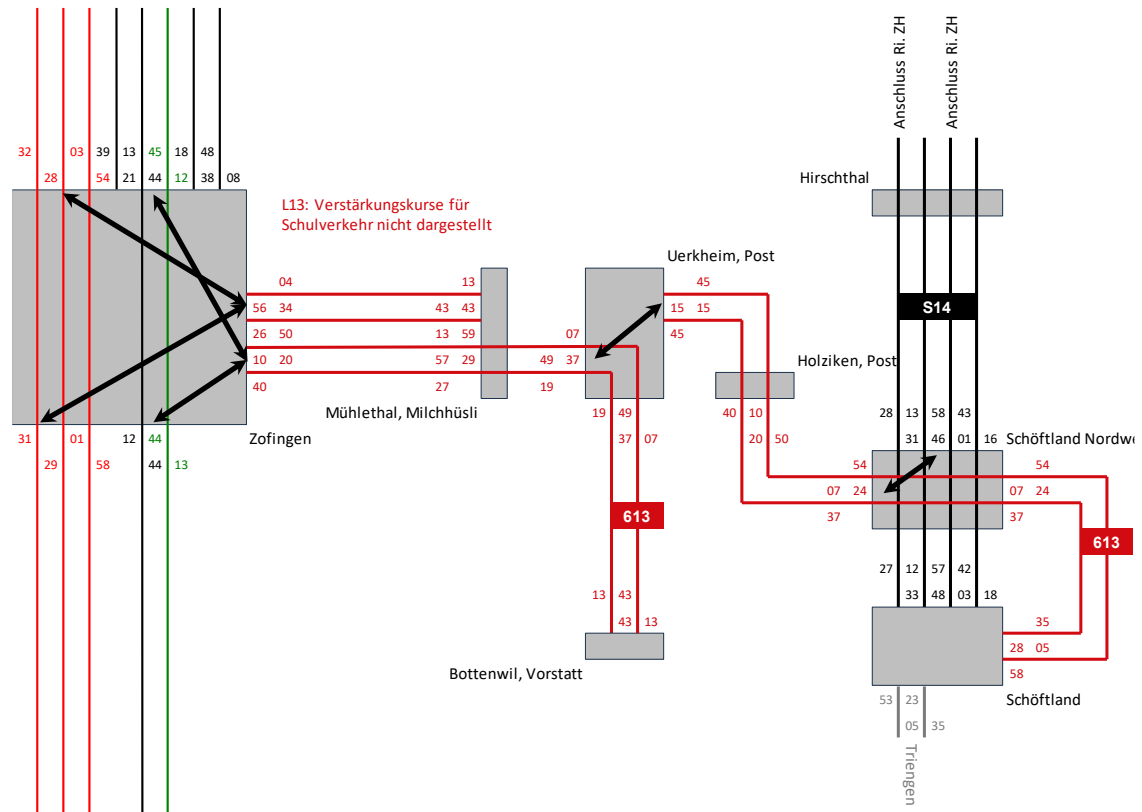


Netzgrafik Modul N3: Verlängerung Linie 508 nach Zofingen



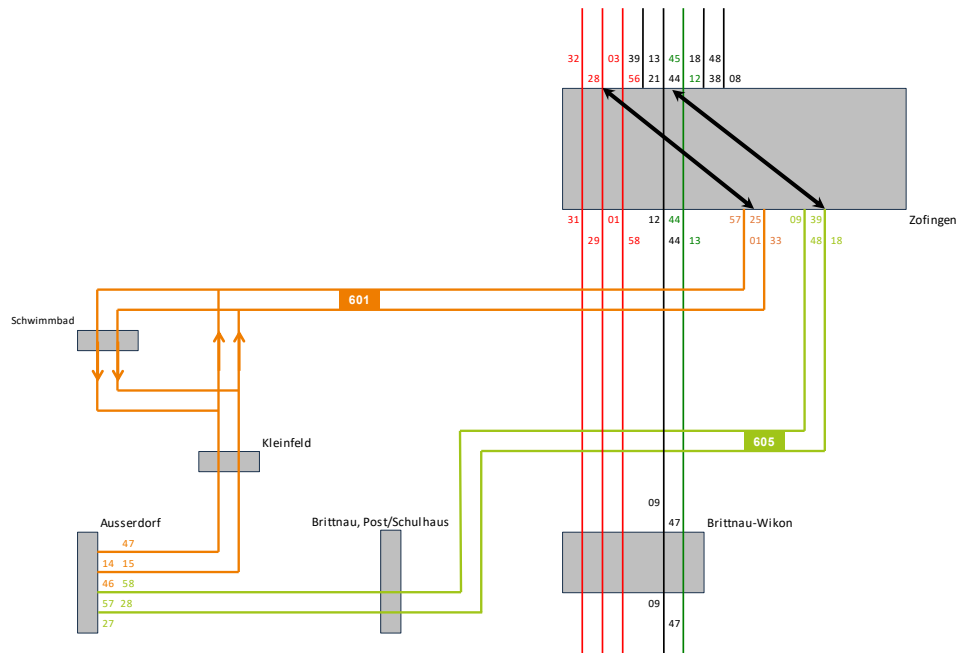
Netzgrafik Modul N4: Linie 613: 30'-Takt Mühlethal, 30'-Takt Schöftland/Bottenwil

Hinweis: in der Netzgrafik ist Lage 3 gemäss Kapitel 8.1.4 dargestellt

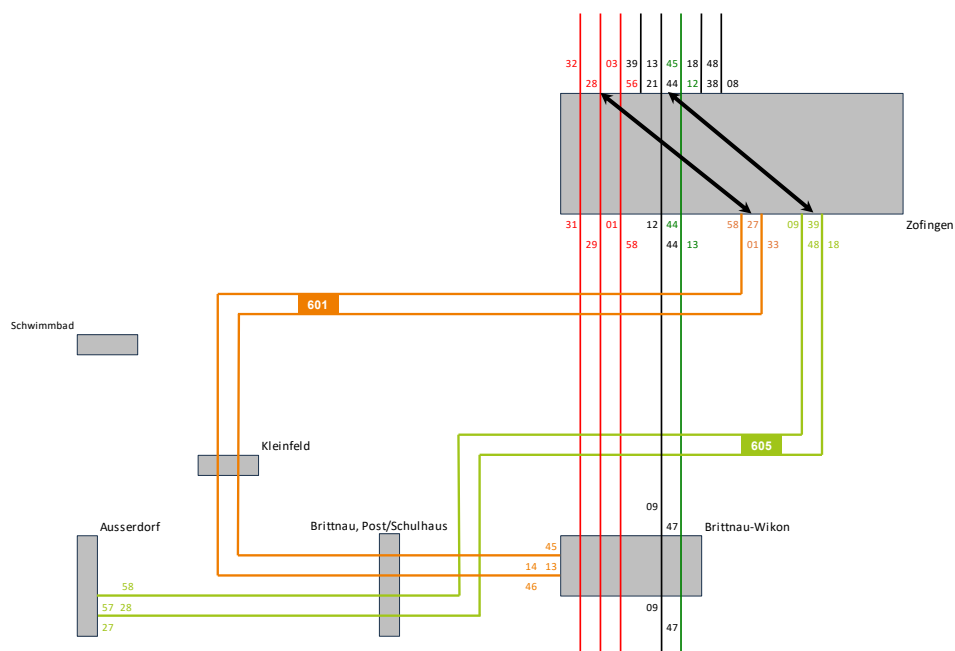


Netzgrafik Modul N5: Aufhebung Linie 604 und Ausdehnung des 15'-Takt Linie 606 Vordemwald (nicht dargestellt) und Verlängerung Linie 601 nach Brittnau

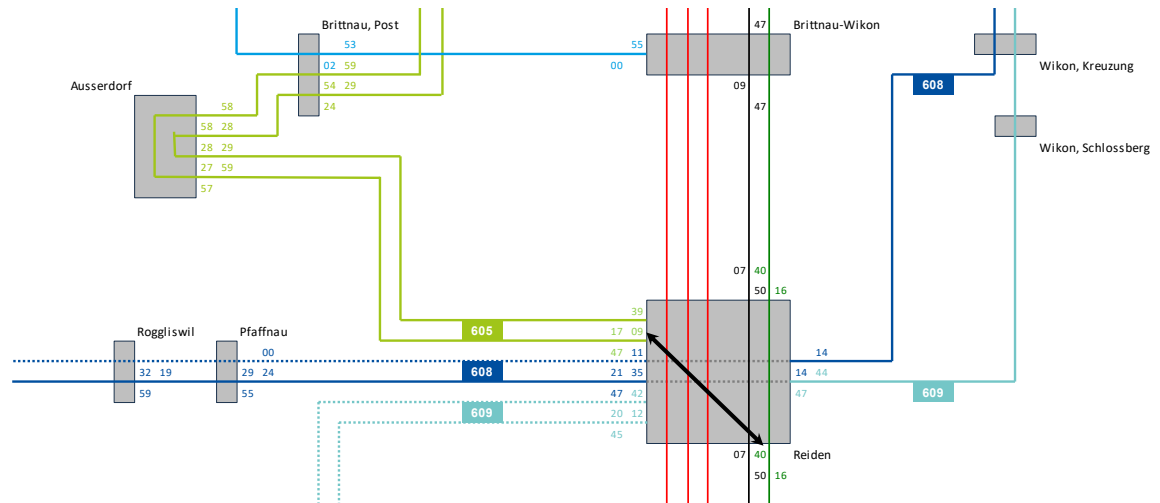
Variante 1: Linie 601 bis Brittnau, Ausserdorf (Verlängerung während HVZ)



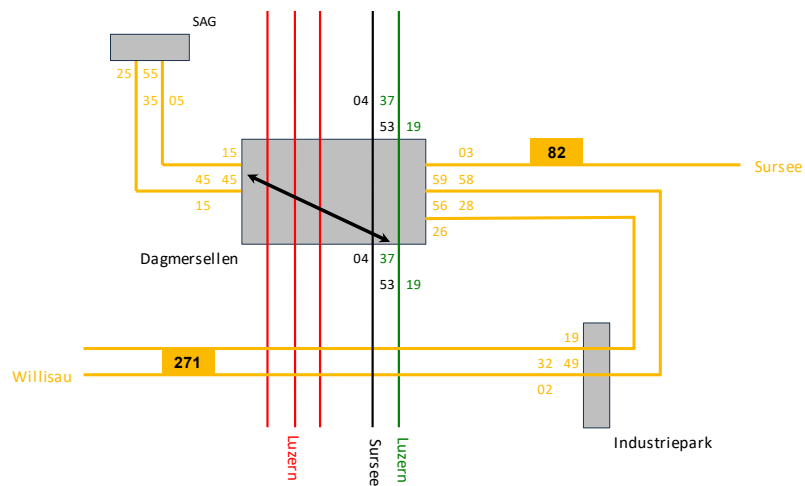
Variante 2: Linie 601 bis Brittnau-Wikon, Bahnhof (Verlängerung während HVZ)



Netzgrafik Modul S1: Verlängerung Linie 604 von Brittnau nach Reiden

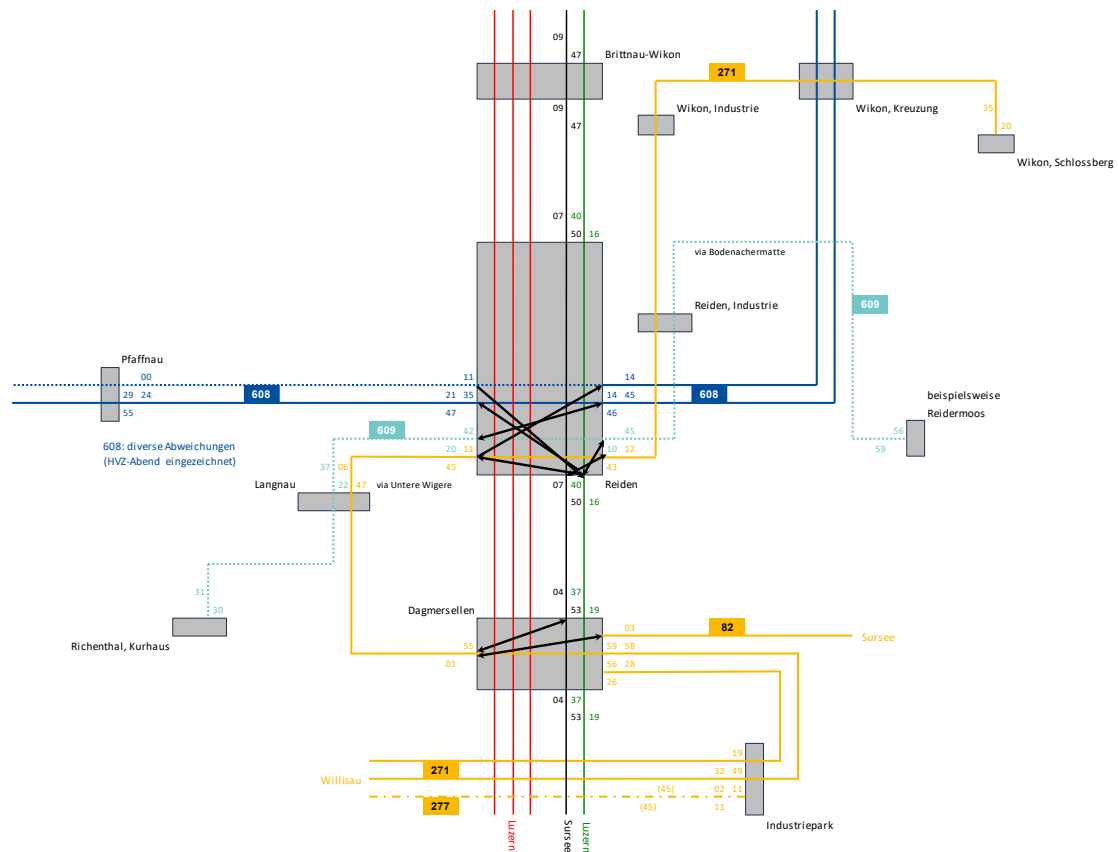


Netzgrafik Modul S2: neue Linie Dagmersellen – SAG Reiden



Netzgrafik Modul S3: Verlängerung Linie 271 bis Wikon und Anpassungen Linie 609

Hinweis: in der Netzgrafik ist bei der Linie 271 die Linienführungsvariante ohne SAG dargestellt.

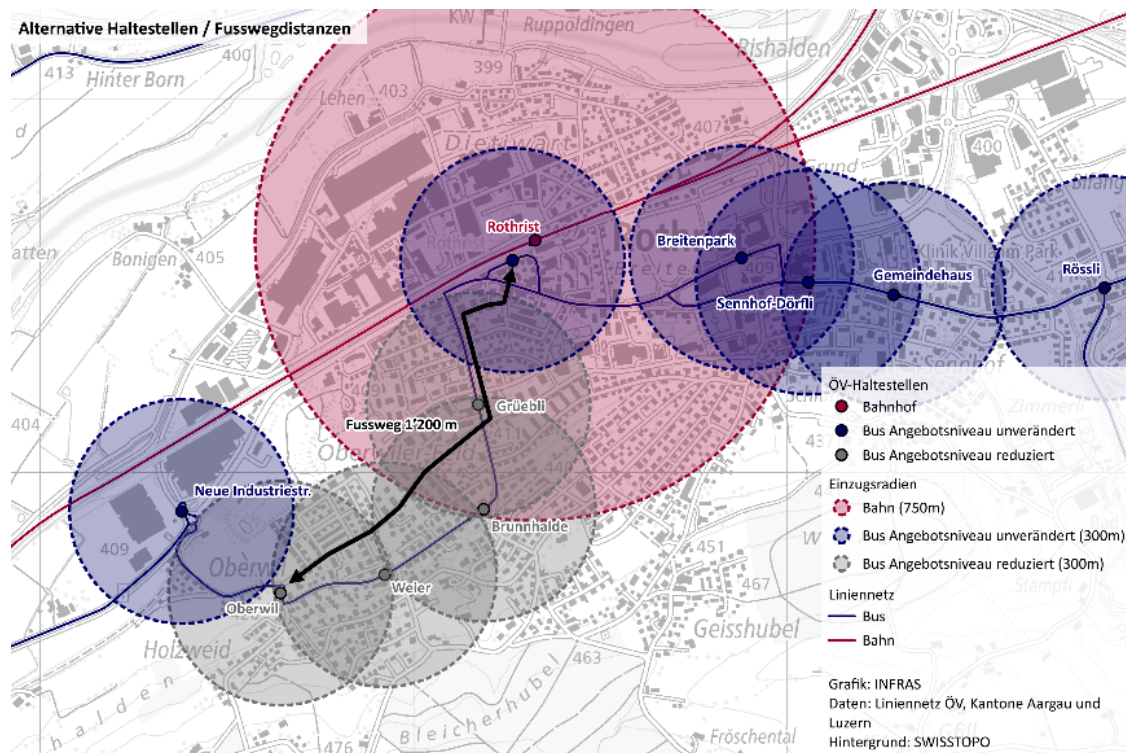


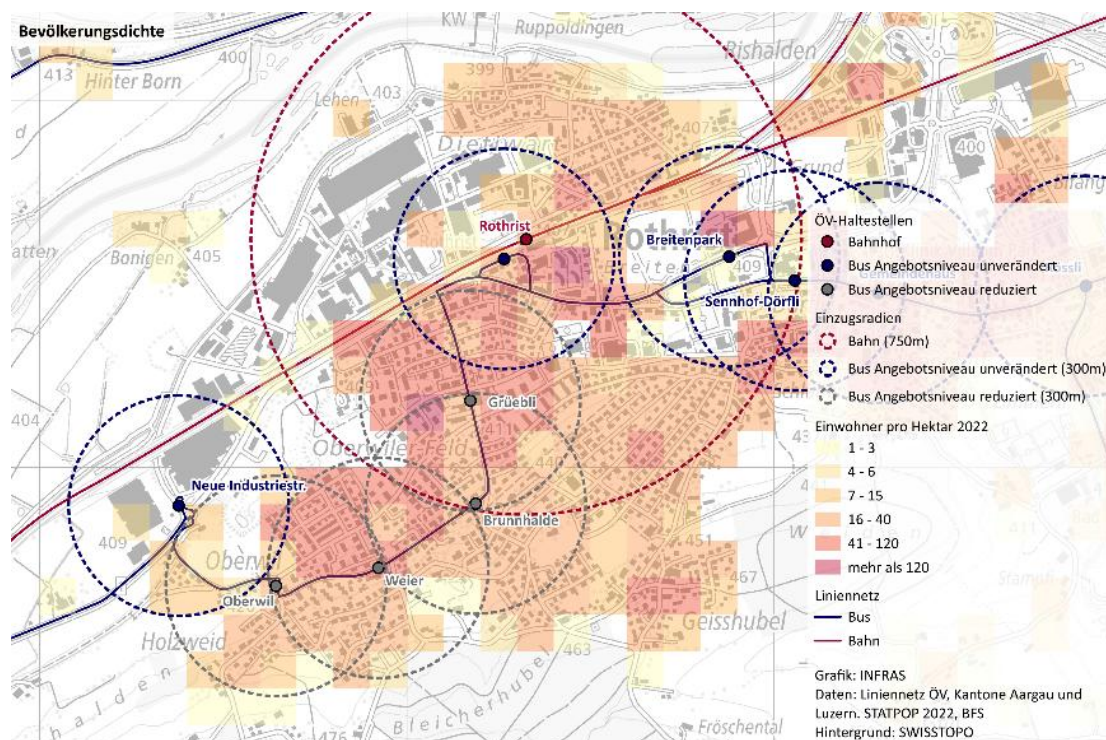
A4. Längere Fahrzeiten auf der Linie 603 – weniger Kurse auf dem Abschnitt Bahnhof Rothrist – Oberwil (Grundmodul G2)

Massnahmenbeschrieb und Auswirkung:

- Linie 603 zwischen Zofingen und Rothrist weiterhin im 15'-Takt.
- Einstellung Kurse der Linie 603 zwischen Rothrist Bahnhof und Oberwil (15 Kurse pro Tag und Richtung) wegen längeren Fahrzeiten zwischen Zofingen und Rothrist infolge Verkehrsüberlastung.
- Angebot mit der Linie 612 (Studententakt) bleibt an den Haltestellen zwischen Oberwil und Rothrist Bahnhof bestehen. Ergänzt wird das Angebot mit zusätzlichen Kursen Oberwil – Bahnhof Rothrist auf der Linie 612.
- Bedienung der Haltestellen zwischen Oberwil und Rothrist Bahnhof mit der Linie 603 im 30'-Takt ist mit Einführung des Moduls N2 (Linie 603 via Möbelzentren) möglich, da zu diesem Zeitpunkt ohnehin ein weiteres Fahrzeug eingesetzt werden muss.

Räumliche Erschliessung:





Nachfrage:

Ein- und Aussteiger Linien 603 & 612 pro Werktag (2024)

	Linie 603 15 Kurspaare		Linie 612 17 Kurspaare		Total	
	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus
Rothrist, Oberwil	11	10	12	13	23	23
Rothrist, Weier	3	7	7	10	10	17
Rothrist, Brunnhalde	9	0	5	6	14	6
Rothrist, Gruebli	12	20	27	23	39	43
Summe	35	37	51	52	86	89

Daten: Belastungsteppiche Nachfrage 2024 Mittelwerte. AVA

Fazit/Einordnung:

Die Auswirkungen dieser Massnahme werden aus folgenden Gründen als verhältnismässig eingestuft und erscheinen im Anbetracht des Handlungsbedarfs aufgrund der zu kurzen Fahrzeit zwischen Zofingen und Rothrist vertretbar:

- An vier Haltestellen (Gruebli, Brunnhalde, Weier und Oberwil) wird das Angebot von total 34 Kurspaaren auf 22 Kurspaare pro Tag reduziert.
- Zwei dieser Haltestellen (Gruebli und Brunnhalde) liegen im Einzugsradius des Bahnhofs Rothrist (750m Luftlinie)
- Die Fusswegdistanz von der am weitest entfernten Haltestelle (Oberwil) an den Bahnhof Rothrist beträgt ca. 1.2 km.

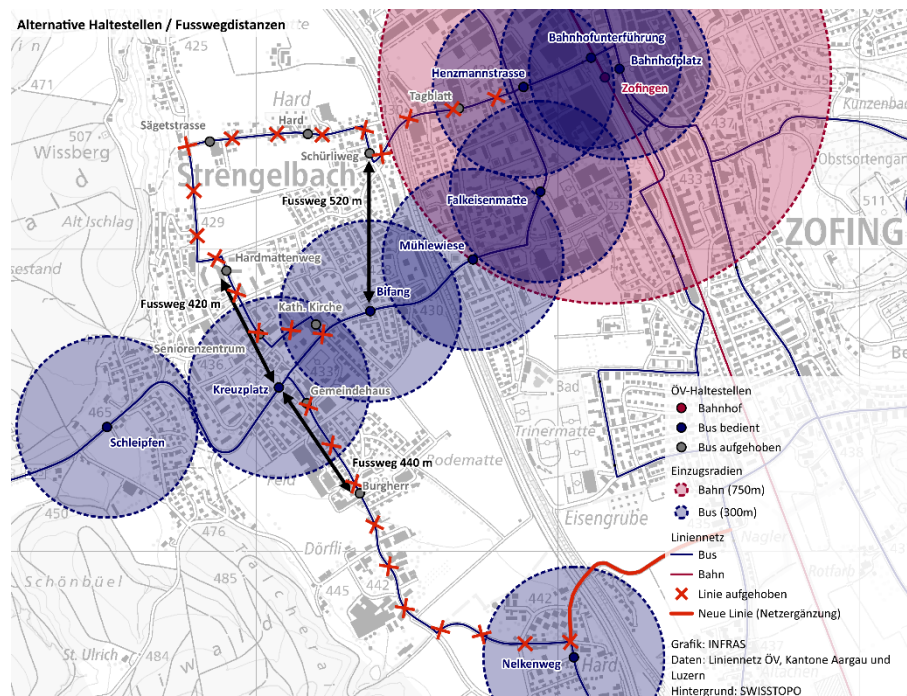
- Von dieser Angebotsreduktion wären gemäss Zähl­daten 2024 insgesamt rund 70 Personen pro Werktag betroffen gewesen.
- Dieser Angebotsabbau ist kurzfristig erforderlich. Mit einer späteren Anpassung des Angebots zur Erschliessung der Möbelzentren kann zwischen Rothrist Bahnhof und Oberwil ein 30'-Takt eingeführt werden, sofern die Nachfrage einen Angebotsausbau erlaubt.

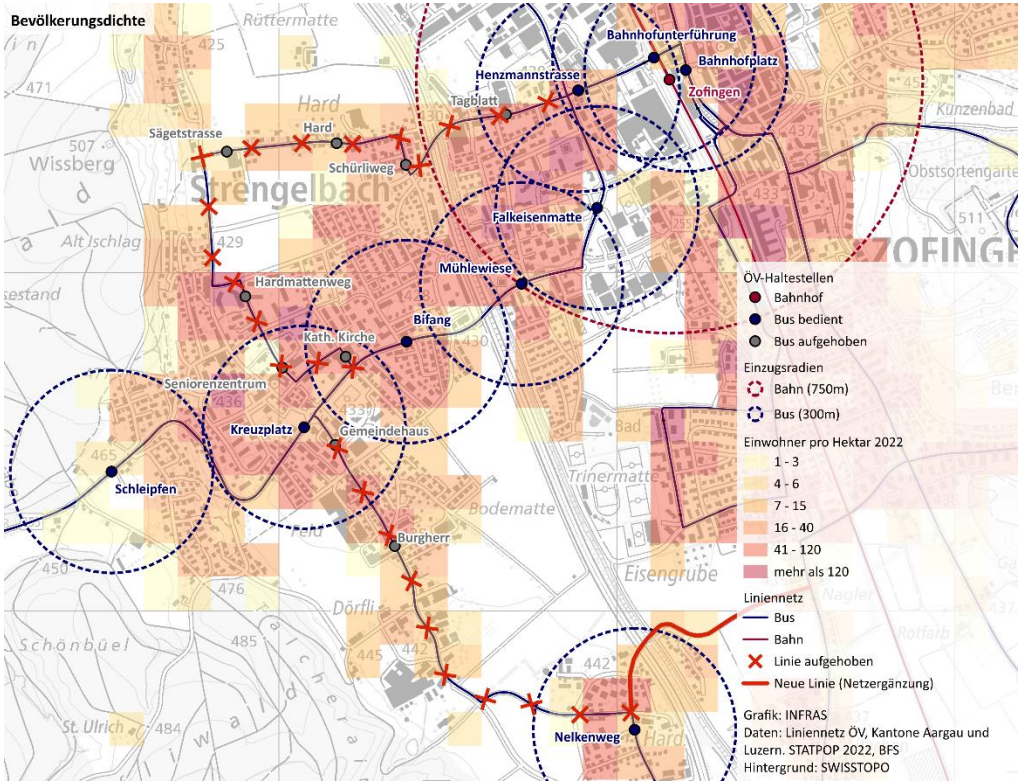
A5. Aufhebung Linie 604, 15'-Takt nach Strengelbach – Vordemwald und Verlängerung Linie 601 nach Brittnau während HVZ (Modul N5)

Massnahmenbeschrieb und Auswirkung:

- Die Linie 604 (Stundentakt) wird auf der ganzen Länge zwischen Zofingen Bahnhof und Brittnau-Wikon Bahnhof eingestellt.
- Gleichzeitig wird eine neue Linienverbindung zwischen Zofingen Bahnhof – Kleinfeld – Brittnau Ausserdorf im Halbstundentakt eingeführt.
- Auf dem Hauptkorridor Zofingen – Strengelbach – Vordemwald wird der 15'-Takt ausgedehnt.
- Die Linie 4 bietet wegen der langen Fahrzeit keine attraktive Verbindung zwischen Zofingen und Brittnau, und die Erschliessung der nördlichen Gebiete von Strengelbach ist aufgrund des tiefen Angebotsniveaus (Stundentakt) nicht besonders attraktiv.

Räumliche Erschliessung:





Nachfrage:

Ein- und Aussteiger Linie 604 pro Werktag (2024) bei 15 Kurspaaren

Nicht bedient, aber im Einzugsgebiet Linie 606	Ein	Aus
Stengelbach, Gemeindehaus	15	19
Stengelbach, Seniorenzentrum	15	16
Stengelbach, Kath. Kirche	15	16
Summe	45	51

Neu Bedient durch Linie 601	Ein	Aus
Brittnau, Einmündung Zelgli	4	5
Brittnau, Kleinfeld	8	8
Brittnau, Nelkenweg	21	19
Summe	33	32

Nicht mehr bedient	Ein	Aus
Zofingen, Tagblatt	5	5
Stengelbach, Schürliweg	6	5
Stengelbach, Hard	3	2
Stengelbach, Sägetstrasse	8	4
Stengelbach, Hardmattenweg	36	27
Stengelbach, Burgherr	9	10
Summe	67	53

Daten: Belastungsteppiche Nachfrage 2024 Mittelwerte. AVA

Fazit/Einordnung:

Aus folgenden Gründen wird die Einstellung der Linie 604 als sinnvolle und nötige, sowie vertretbare Massnahme erachtet:

- Ab dem Schuljahr 2027/2028 wird die Linie 604 nicht mehr für die Schülerverbindung Strengelbach– Brittnau benötigt. Die Schülerinnen und -schüler gehen stattdessen nach Zofingen in die Oberstufe.
- Die Einstellung der Linie 604 ermöglicht zwei Angebotsausbauten: 30'-Takt-Linie Zofingen – Kleinfeld – Brittnau (während HVZ) und Ausdehnung 15'-Takt Zofingen – Strengelbach (tagsüber).
- Drei der nicht mehr bedienten Haltestellen liegen im Einzugsbereich (300m) der Linie 606. Diese Haltestellen weisen insgesamt 96 Ein- und Aussteiger:innen pro Werktag auf.
- Sechs aufgehobene Haltestellen liegen ausserhalb des Einzugsgebiets einer Buslinie. Davon weisen nur die Haltestellen Hardmattenweg und Burgherr mehr als 10 Ein-, resp. Aussteiger:innen auf. Die Frequenzen dieser Haltestellen sind sehr tief.
- Die am stärksten frequentierte Haltestelle Hardmattenweg (36 Pers./d Ein und 27 Pers./d Aus) liegt rund 400m entfernt von der Haltestelle Strengelbach Kreuzplatz.

A6. Stellungnahmen im Rahmen der Vernehmlassung

Buskonzept Zofingen - Reiden

Auswertung der Rückmeldungen

Stand: 03.11.2025

Nr.	Gemeinde/ TU/Region	betrifft Kanton	Rückmeldung/Antrag	Beurteilung Projektteam und Begleitgruppe	Modul	Anpassung Bericht	Berücksichtigung bei Umsetzung
0	Projektteam	-	Neues Kapitel 10 zur Vernehmlassung	Neues Kapitel 10 im Bericht ergänzt.		X	
1	Aarburg	AG	Das Buskonzept Raum Zofingen-Reiden wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	Keine Anpassungen/Zustimmung			
2	AVA	AG	Modul N2: Die Möbelzentren zu erschliessen, finden wir grundsätzlich eine gute Idee. Bei der vorgeschlagenen alternativen Bedienung Möbelzentren/Rothrist gibt es jedoch aus unserer Sicht noch folgendes zu bedenken: Bei verschiedenen Linienführungen ist die Kommunikation anspruchsvoll (Aushangfahrplan, Verschiedene Fahrzielanzeigen, Anzeigen im Bus, Liniennetzplan, etc). Dorfkern von Rothrist würde zwei Verbindungen pro Stunde verlieren. Anschlüsse in Rothrist und Zofingen wären teils deutlich unattraktiver als heute. 30'-Takt für ein Einkaufszentrum erachten wir als zu wenig – es sollte mind. 15'-Takt sein, wenn das neue Angebot auf Anklang stossen soll.	Im Zielbild 2040 in Variante mit überlagerten 15'-Takt ist die Erschliessung der Möbelzentren im 15'-Takt vorgesehen. Die Erschliessung der Möbelzentren mit einer neuen Linie gemäss Kapitel 8.4.2 erfordert zwei zusätzliche Fahrzeuge. Eine Erschliessung der Möbelzentren im 15'-Takt löst einen nochmals höheren Fahrzeugbedarf aus. Die Bedenken zur Aufteilung der Linie 603 in zwei halbstündliche Linien werden geteilt, stellt jedoch eine umsetzbare Variante mit lediglich einem zusätzlichen Fahrzeug dar.	N2		
3	Bottenwil	AG	Das Buskonzept 2030 sieht keine Änderungen auf der Linie 613 vor. Das langfristige Modul N4 (Kapitel 8.1.4) zeigt ab zirka 2035 drei Fahrplanvarianten auf. Eine vertiefte Prüfung dieser Varianten würden wir sehr begrüssen. Dafür müssen allerdings die Nachfrage, insbesondere durch die Schülerzahlen und deren Stundenpläne, aber auch die Bevölkerungsentwicklung entlang dieser Linie sowie deren Finanzierung abgeklärt werden. Zu gegebener Zeit könnten wir uns gerne in diesen Prozess einbringen. Somit wird kein Antrag gestellt und das Konzept in dieser Form mitgetragen.	Keine Anpassungen/Zustimmung	N4		
4	Murgenthal	AG	Die Überprüfung des Angebots nach rund 20 Jahren ist sinnvoll. Ein dichtes Busnetz in den urbanen Räumen kommt letztlich allen zugute und wird daher begrüsst. Zu den Details (Takte, Fahrpläne, Anschlüsse) möchte sich der Gemeinderat nicht äussern, da diese von den Standortgemeinden besser beurteilt werden können. Die Erschliessung der Gemeinde Murgenthal durch die Buslinie 612 (Rothrist - Glashütten Kirche) ist ungenügend. Der Gemeinderat hat sich im Rahmen des Kommunalen Gesamtplans Verkehr mit der unbefriedigenden Situation auseinandergesetzt. Es ist ein Teufelskreis: Die schlechte Erschliessung bewirkt eine geringe Nutzung des Angebots und diese wiederum verhindert eine bessere Erschliessung. Der Gemeinderat begrüsst daher sehr, dass mit dem Zielbild 2040 ein Halbstundentakt angestrebt wird. Wünschenswert wäre eine frühere Realisierung. Weit wichtiger als der Halbstundentakt wäre jedoch auch Sicht des Gemeinderates ein Abendangebot, d. h. Busverkehr nach 19.30 Uhr abends. Schon ein Angebot lediglich an Wochenenden wäre ein Gewinn. Es würde die Benützung des öffentlichen Verkehrs in der Freizeit fördern. Aufgrund der weiten Schulwege vieler Kinder und der damit verbundenen starken Nutzung der Busverbindung muss die Anpassung der Ankunfts-/Abfahrtszeiten auf die Schulzeiten in Rothrist auch weiterhin Priorität haben. Idealerweise hätten alle Busse in Rothrist gleiche Ankunfts-/Abfahrtszeiten, so dass die Schulzeiten auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Busse abgestimmt werden könnten und sich so auch eine Verbesserung der Bahnanschlüsse ergäbe.	Heutige Nachfrage und Kostendeckung ist vergleichsweise tief. Im Zielbild 2040 ist die Verdichtung zum 30'-Takt vorgesehen. Einzelne Verdichtungen beziehungsweise der Ausbau des Abendangebots auf der Linie 612 können im Rahmen des Fahrplanverfahrens geprüft werden. Es ist auch möglich, dass die Gemeinde Murgenthal die Leistungen bei der AVA bestellt und finanziert. Heute ist der Fahrplan der Linie 612 teilweise auf die Schulzeiten ausgerichtet, was zu diversen Taktabweichungen und Kursen ohne Anschluss in Rothrist führt. Der Vorschlag, die Schulzeiten an die Abfahrten im Takt anzugleichen wird begrüsst. Zusammen mit der Schule soll dieser Vorschlag durch die Sektion öv des Kantons Aargau geprüft werden.		X	
5	Oftringen	AG	Der Gemeinderat ist mit dem Inhalt des Schlussberichts zum Buskonzept einverstanden und genehmigt diesen.	Keine Bemerkungen/Zustimmung			
6	Postauto	LU	Die Erkenntnisse aus dem Vernehmlassung-Bericht haben wir zur Kenntnis genommen und wir können uns den Erkenntnissen und Vorschlägen zur Netzstabilisierung/Ausdehnung der Fahrzeiten/Angebotsausbauten gut anschliessen. Was unsere eigenen Linien betrifft (mögliche Verlängerung Linie 271 bis Wikon, Massnahme S3) sowie allenfalls eine neue Linie Dagmersellen-SAG Reiden (Massnahme S2) sehen wir es gleich, dass dies dannzumal noch näher geprüft werden müsste, sodass zusammen mit der verlängerten Linie 605 nicht ein Überangebot rund um den ESP Reiden entsteht. Auf diese «Gefahr» ist im Bericht hingewiesen. Ebenfalls bereits erwähnt ist, die Aufsplittung der Massnahmen auf verschiedene Zeiträume (mittel- und langfristig), da unterschiedliche Rahmenbedingungen mitberücksichtigt werden müssen (z.B. generelle Angebotsentwicklung auf den Linien 271 und 277 in den nächsten Jahren). Es ist zu gegebener Zeit noch zu diskutieren, ob die Linie 271 oder allenfalls eher die Linie 277 ab Dagmersellen verlängert werden könnte. Optimal wäre, wenn am Bahnhof Dagmersellen mit einem neuen Produkt die Südanschlüsse Richtung Sursee ermöglicht würden, da diese heute weder mit der Linie 82 noch 271 angeboten werden können, aber immer wieder nachgefragt werden. Erwähnenswert wäre noch, dass die aktuelle Infrastruktur am Bahnhof Dagmersellen mit der heutigen Kantenanordnung keine problemlose Weiterfahrt Richtung Norden ermöglicht und somit die durch VVL/vif bereits angedachten Infrastrukturmassnahmen zwingend umgesetzt werden müssten.	Keine Anpassungen/Zustimmung	S3		
				Keine Anpassungen/Zustimmung	S3		X
				In Infrastrukturliste in Tabelle 9 in Kap. 9.5 aufgenommen.		X	X

Nr.	Gemeinde/ TU/Region	betrifft Kanton	Rückmeldung/Antrag	Beurteilung Projektteam und Begleitgruppe	Modul	Anpassung Bericht	Berücksichtigung bei Umsetzung
7	RVS	AG	Aus Sicht des Regionalverbands Suhrental unterstützt das vorliegende Konzept in weiten Teilen eine zukunftsgerichtete Entwicklung des Busangebotes. Insbesondere die angestrebte Regelmässigkeit des Takts, die bessere Anbindung der Ortsteile und die Abstimmung mit dem Fernverkehr erscheinen sinnvoll und zielführend. Der Fokus auf Verknüpfungspunkte wie Zofingen, Reiden und Schöftland wird ebenfalls als positiv beurteilt. Bei der Linie 50.613 sehen wir jedoch dringenden Handlungsbedarf im Hinblick auf die Anschlussqualität an die Fernverkehrszüge in Zofingen, namentlich an die Schnellzüge Richtung Luzern und Bern. Aktuell bestehen sowohl in der Relation Schöftland–Zofingen–Fernverkehr als auch in der Gegenrichtung Fernverkehr–Zofingen–Schöftland erhebliche Wartezeiten. Diese beeinträchtigen die Nutzungsattraktivität des öffentlichen Verkehrs erheblich, insbesondere für Pendler/innen.	Keine Anpassungen/Zustimmung Die Kurse von Bottenwil weisen gute FV-Anschlüsse in Zofingen auf und passen so mit den Bedürfnissen für den Schulverkehr zusammen. An den Fernverkehr und insbesondere Richtung Bern ist Schöftland über Aarau gut angebunden. Mit Ausbau des Angebots auf der S14 auf Fahrplanwechsel im Dez. 2025 funktionieren die Anschlüsse auch am Abend und am Sonntag. Fahrweg via Aarau mit der WSB ist zudem komfortabler. Reisezeit Schöftland - Bern: via Aarau 1h12/14 Min./via Zofingen 1h25 Min. Reisezeit Schöftland - Luzern: schnellste Verbindung via Surssee (mit Linie 85)			
8	Regionalverein OGG	SO/AG	Generelles Einverständnis, keine Anträge. Folgendes Interesse: Als wesentlich und von hoher Wichtigkeit beurteilen wir entsprechend die Massnahme betreffend die Linie 508 «Olten - Oftringen». Gemäss den Analysen sind auf dieser Linie sowohl die Nachfrage wie auch die Auslastung enorm; ein zukünftiger Handlungsbedarf zeichnet sich ab. Daher wird auch die gemäss Kapitel 8.3.1 «Taktverdichtung zum 7.5'-Takt auf den Hauptachsen» (Achse Zofingen - Oftringen - Aarburg - Olten) im Zielbild vorgesehene Taktverdichtung unterstützt. Leider findet sich diese Massnahme im Umsetzungspfad (sowohl kurz- wie langfristig) nicht aufgeführt; die Erwägungen dazu wären für den OGG von Interesse.	Auf die Taktverdichtungen zum 7.5'-Takt auf den Hauptachsen wird in Kapitel 8.3.1 eingegangen. Die Nachfrage erfordert derzeit keinen 7.5'-Takt, der 7.5'-Takt auf der Achse Zofingen - Oftringen- Aarburg - Olten ist aber ein wichtiges Ziel gemäss Zielbild 2040.			
9	Reiden	LU	Der Gemeinderat unterstützt das Buskonzept, möchte vor allem das bestehende Angebot nicht schmälern und die Erschliessung der Industrie (ESP) unterstützen.	Keine Anpassungen/Zustimmung			
10	Rothrist	AG	Das vorliegende Buskonzept für die Region Zofingen wird grundsätzlich gutgeheissen. Der Gemeinderat Rothrist lehnt eine Linienvariante von Zofingen nach Rothrist mit einem Umstieg in Oftringen ab (Zielbild 2024). Die ÖV-Erschliessung vom Möbelzentrum (8.1.2.) und eine neue Buslinie nach Aarburg (8.4.2.) sollen zu einem späteren Zeitpunkt wieder geprüft werden. Der Gemeinderat Rothrist würde es sehr begrüssen, wenn über die Wiggertalstrasse Abschnitt Süd/Mitte eine Schnellverbindung zwischen dem Bahnhof Rothrist und dem Bahnhof Zofingen geprüft würde. Mit dem Entwicklungsschwerpunkt ESP 10 ist bereits eine Busverbindung in dieses Gebiet angedacht. Mit der Weiterführung jener Buslinie bis nach Rothrist könnte der Raum Langenthal näher an den ESP 10 gebracht werden.	Keine Anpassungen/Zustimmung Im Zielbild 2040 führen alle Buslinien von Rothrist nach Zofingen (teilweise via Küngeoldingen). Keine Anpassungen/Zustimmung Die gewünschten Verbindungen zwischen Rothrist und dem ESP entlang der Wiggertalstrasse entstehen zukünftig mit Umsteigeverbindungen an der Haltestelle "alte Strasse" (Umstieg von der Linie 603 auf die Linie 508 bis Omya bzw. mit Modul N3 bis Zofingen). Eine zusätzliche Buslinie führt zudem entlang bestehender Bus- und Bahnlinien.	N2	X	
11	Safenwil	AG	Weist auf die fehlende Integration von Safenwil hin. Es fehlen für Safenwil wirkungsvolle Ansätze Beantragt eine bescheidene Erweiterung des Busbetriebs aus dem Suhren- und Uerkental, um die Erreichbarkeit von Safenwil zu verbessern	Safenwil ist mit S28 Zofingen - Lenzburg erschlossen, mit 1km Radius um die Bahnhofstestellen Safenwil und Walterswil-Striegel ist Safenwil nach den Grundsätzen des Kantons Aargau erschlossen (siehe Abbildung 6, Seite 13). Abendangebot auf der S28 wird auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2025 zum durchgehenden 30'-Takt ausgebaut. (Bus)Erschliessung von Safenwil ist im Konzept nicht erwähnt. Hinweis auf Erschliessung von Safenwil in Kapitel 3 und 6 ergänzen. Nachfragepotential für ergänzende Buserschliessung von Safenwil zu klein, bei gleichzeitig hohen Kosten (> 0.5 Mio. CHF/Jahr).		X	
12	Strengelbach	AG	Die Buslinie 606 deckt die Hauptachse "Zofingen-Vordemwald" und das Dorf-Zentrum mit den meisten Mehrfamilienhäuser grundsätzlich gut ab. Die Buslinie 604 deckt die Achse "Rothrist-Brittnau" ab. Somit insbesondere den Dorfteil "Hard Strengelbach" sowie "Dörfli Strengelbach" (mehr EFH-Quartiere). Die Buslinie 606 mit dem morgendlichen und abendlichen 15-Minuten- und restliche Zeit im 30-Minuten-Takt ist sehr wertvoll wird geschätzt. Die Linie wird durch die Bevölkerung sehr stark genutzt und ist insbesondere für die Stiftung abz eine wichtige Verbindung in Richtung Zofingen. Eine Ausdehnung des 15-Minuten-Takt wäre selbstverständlich eine nochmalige Attraktivitäts-steigerung des ÖV. Aus Sicht des Gemeinderates Strengelbach ist die Aufhebung der Buslinie 604 nicht vertretbar. Strengelbach wird im Raumkonzept Aargau als urbaner Entwicklungsraum definiert und als Teil der Agglomeration an Bedeutung gewinnen. Zusammen mit der Kernstadt Zofingen stellt sie für den umliegenden ländlichen Raum Arbeitsplätze, Absatzmärkte, Dienstleistungen und Infrastruktur zur Verfügung. Diese Entwicklung alleine spricht gegen einen Abbau der Busangebote.	Die Linie 604 weist tiefe Nachfragewerte und einen tiefen Kostendeckungsgrad auf. Die Linie 604 soll daher aufgehoben und dafür die Linie 606 ausgebaut werden. Der Ausbau der Linie 606 ist aufgrund der Nachfrage und der Kostendeckung derzeit nur mit Streichung der Linie 604 möglich. Am Modul N5 soll daher festgehalten werden. Das Modul wird von den übrigen Gemeinden unterstützt. Ausserhalb der Erarbeitung des Konzepts wird mit der Gemeinde Strengelbach und den übrigen betroffenen Gemeinden das Gespräch gesucht und das weitere Vorgehen gemeinsam vereinbart.	N5		X

Nr.	Gemeinde/ TU/Region	betrifft Kanton	Rückmeldung/Antrag	Beurteilung Projektteam und Begleitgruppe	Modul	Anpassung Bericht	Berücksichtigung bei Umsetzung
			Weitere Gründe, die klar gegen eine Aufhebung sprechen: Strengelbach hat ein prognostiziertes Wachstum gemäss Kanton von 6800 Einwohner bis 2040. Bauland Reserven befinden sich an der Brittnauerstrasse und Sägetstrasse. Die Buslinie 604 deckt dieses Gebiet ab. Im regionalen Entwicklungskonzept zofingenregio steht unter Siedlung – Wohngebiete, dass die Gemeinden sicherstellen, dass Quartiere an gut mit dem öv erschlossenen Lagen einen massgeblichen Beitrag zur inneren Siedlungsentwicklung leisten. Das funktioniert nur mit Beibehaltung der Linie 604. Die Oberstufenschüler vom Dörfli und Sägetstrasse – Hard werden weiterhin bei schlechtem Wetter den öv benutzen, aber in die andere Richtung nach Zofingen. Mit der Buslinie 604 werden das Seniorenzentrum Hardmatt, die ref. Kirche und die kath. Kirche bedient. Die Buslinie 604 deckt zudem ein Bevölkerungsdichtes Gebiet mit einer hohen Anzahl älterer, weniger mobiler Menschen sowie ein grosses Gebiet mit einem hohen Mehrfamilienhausanteil und günstigem Wohnraum (ÖV-Nutzer) ab. Die Bushaltestelle Sägetstrasse dient auch der Erschliessung der neuen Wohngebiete an der Sägetstrasse und der Industriezone Säget. Die Distanz Haltestelle Sägetstrasse bis Kreisel Strengelbach beträgt 1.1 km. Inwiefern dies auch mit den allenfalls unpassenden Abfahrtszeiten an den Bahnhöfen oder der geringen Frequentierung der Linie zusammenhängt, kann nicht abgeschätzt werden (Fahrt mit dem Fahrrad wird bevorzugt, anstatt am Bahnhof 20 Minuten warten zu müssen). Die Belastung der Strassen mit motorisiertem Verkehr, Zweirad, E-Trottinett usw. wird mit Sicherheit zunehmen. Mit der geplanten Weiterführung der Linie 601 nach Brittnau wird das Hard Brittnau weiterhin erschlossen, die bis jetzt bedienten Gebiete in Strengelbach werden aber nicht mehr bedient. Für die Gemeinde Strengelbach bedeutet dies eine Schwächung des ÖV-Angebotes. Strengelbach mit dem Wachstum und der Entwicklung ist auf gute ÖV-Anbindungen für das ganze Dorfgebiet angewiesen. Eine Aufhebung der Buslinie 604 wäre eine klare Schwächung des ÖV und Nachhaltigkeitsgedanken.				
13	Uerkheim	AG	Einverstanden mit allem	Keine Anpassungen/Zustimmung			
14	Vordemwald	AG	Ab Punkt 7, Buskonzept 2030 sind die wichtigsten Punkte für Vordemwald aufgeführt: - Die Fahrzeit der Linie 606 Zofingen – Vordemwald wird in Zukunft 1 Minute länger dauern. - Unter Punkt 8 in Tabelle 4, N5 ist aufgeführt, dass die Linie 606 eine Ausdehnung in den 15' Takt enthält. - Unter Punkt 9.6 in Tabelle 10 ist zu erkennen, dass diese Positiven Änderungen keine Kostenauswirkungen beinhalten. Aus Sicht RL kann dem Buskonzept so zugestimmt werden, insbesondere weil es keine Kostenfolgen beinhaltet und wir in unserer Gemeinde mit der Taktverdichtung einen grossen Mehrwert gewinnen. Die Längere Fahrzeit von 1 Minute ist vollkommen vertretbar. Dem Buskonzept Entwurf wird ohne Änderungswünsche zugestimmt.	Keine Anpassungen/Zustimmung			
15	Wikon	LU	Der Gemeinderat findet das Konzept mit Blick auf Kosten/Nutzen für die Gemeinde Wikon nicht wirklich gelungen. Die Industrie Wikon sollte in beide Richtungen (Zofingen und Reiden) erschlossen sein. Ein Buswendeplatz im Oberdorf ist zwar gut gemeint, bringt aber den Nutzen nicht, weil die Erschliessung Richtung Zofingen nicht funktioniert. Ebenso ist ein Wendeplatz nach Einschätzung der Baukommission baulich nicht möglich. Man sollte prüfen, ob eine zusätzliche Linie geschaffen werden kann. Eine Umsteigemöglichkeit der neuen Verbindung in Wikon Kreuzung ist leider nicht vorgesehen und wäre zwingend notwendig. Die neue Idee kostet sehr viel im Verhältnis zum Nutzen, zumal das Dorf Wikon nicht mit der Industrie Wikon erschlossen wird. Ebenso wird eine Verbindung zwischen Wikon und Brittnau nicht realisiert wird. Die Linienführung der Buslinie 609 Reiden – Zofingen über die Frikartstrasse Zofingen muss aus Zeitgründen geprüft werden. Es soll geprüft werden, ob die gelbe Linie über die Bahnhofstrasse und über die Reiderstrasse geführt werden kann. Es sollen neue Ideen gemeinsam mit Zofingenregio und Reiden gesucht werden.	Buslinie Reiden - Zofingen muss möglichst beschleunigt verkehren können, damit Anschlüsse in Reiden und Zofingen verbessert werden können (eines von mehreren Zielen des Moduls). Im Jahr 2024 stiegen an einem durchschnittlichen Werktag 9 Personen Richtung Zofingen und 8 Personen aus Zofingen an der Haltestelle Schlossberg aus (die Frequenzen Richtung Reiden sind höher). Eine Besprechung mit der Gemeinde hat gezeigt, dass die Erschliessung der Industrie Wikon wichtig ist und die Führung der Linie S3 wie im Modul vorgesehen, sinnvoll ist. Dies benötigt eine Wendemöglichkeit für die Linie 271 in Wikon. Eine geeignete Wendemöglichkeit ist in einem nächsten Schritt zu suchen. Die Umsetzung ist mittelfristig vorgesehen, so dass weitere Optimierungen im Rahmen der Umsetzung geprüft werden können.	S3		X

Nr.	Gemeinde/ TU/Region	betrifft Kanton	Rückmeldung/Antrag	Beurteilung Projektteam und Begleitgruppe	Modul	Anpassung Bericht	Berücksichtigung bei Umsetzung
16	Zofingen	AG	Der Stadtrat teilt die Auffassung, dass sich die Zeiten für das Umsteigen - Bahn-Bus und Bus-Bahn - verlängert haben. Er begrüsst daher die Absicht-wenn immer möglich - die Anschlüsse abzuwarten. Der Stadtrat weist darauf in, dass in der Bahnhofunterführung (Henzmannstrasse Ost) keine Bushaltestelle (Kippstelle) besteht oder vorgesehen ist. Eine solche wurde auch vom BVU, Sektion öffentlicher Verkehr, nicht gewünscht. Würde eine solche Kippstelle die Umsteigezeiten verbessern oder zu Fahrplanstabilität beitragen, würde sich der Stadtrat einem solchen Anliegen nicht verwehren. Modul N5: Der Stadtrat unterstützt die Umsetzung des Moduls N5 mit den Massnahmen: Aufhebung der Linie 604, Ausdehnung des 15'-Takts Linie 606 Vorderwald und Verlängerung der Linie 601 nach Brittnau . Der Stadtrat ist mit einer Umsetzung des Moduls N5 ab 2027/2028 einverstanden. Die Begründungen mangelnde Frequenzen und Wegfall des Schülerverkehrs - erscheinen ihm plausibel. Auch für eine Taktverdichtung sind die Frequenzen zu klein. Durch den Wegfall der Linie 604 kann an der Henzmannstrasse West auf die Erstellung von aufwendigen Bushaltestellen verzichtet werden. Modul N3: Verlängerung Linie 508: Der Stadtrat ist mit der Verlängerung der Linie 508 bis Omya einverstanden. Er erwartet, dass die Weiterführung der Linie 508 bis zum Bahnhof Zofingen weiterverfolgt wird und ihm verbindliche zeitliche Angaben zur Umsetzung gemacht werden. Modul N1, Taktverdichtung Linie 601: Der Stadtrat begrüsst die Taktverdichtung auf der Linie 601 zwischen Aarburg-Oftringen und Zofingen. Modul N4, Linie 613, Mühlethal, Uerkheim, Bottenwil und Schöffland: Der Stadtrat erwartet, dass das langfristige Konzept der Nachfrage im Mühlethal Rechnung trägt. Zudem sollten für den Schülerverkehr keine Nachteile (insbes. Wartezeiten) entstehen.	Grundsätzlich funktionieren die Anschlüsse auch mit dem neuen Konzept am Bahnhofplatz Zofingen. Beim Verspätungen der Busse ist der Ausstieg an der Haltestelle Bahnhofunterführung sinnvoll, damit die Zugsanschlüsse noch erreicht werden. Die als Provisorium eingeführte Haltestelle soll daher erhalten bleiben. Für die Umsetzung der BehiG-Massnahmen wird im Rahmen von bilateralen Gesprächen zwischen der Stadt und der Sektion öV des Kantons Aargau nach Lösungen gesucht. Keine Anpassungen/Zustimmung Keine Anpassungen/Zustimmung Keine Anpassungen/Zustimmung Keine Anpassungen/Zustimmung	N5		
17	Brittnau	AG	Die Gemeinde Brittnau ist mit dem Buskonzept einverstanden.	Keine Bemerkungen			X
18	Pfaffnau	LU	Anpassung G4 (Linien 608/609): Die Durchbindung am Bahnhof Reiden begrüssen wir ausdrücklich. Damit entfällt das Umsteigen für Reisende zwischen Zofingen und St. Urban, was die Fahrplanstabilität erhöht und die Attraktivität der Verbindung spürbar verbessert. Anpassung G5 (Linie 608, Verdichtungskurse St. Urban – Reiden): Wir nehmen positiv zur Kenntnis, dass einzelne Verdichtungskurse für das LUPS-Personal vorgesehen sind und mittelfristig ein durchgehender 30'-Takt zwischen St. Urban und Reiden angestrebt wird. Für die Klinik, deren Personal wie auch die Besuchenden, stellt dies eine deutliche Verbesserung dar. Besonders ins Gewicht fällt aus unserer Sicht jedoch, dass im heutigen Fahrplan frühmorgens Verbindungen fehlen. Gerade für das Schichtpersonal der Klinik ist eine ausreichende Erreichbarkeit in den frühen Morgenstunden zentral. Wir regen deshalb an, diese <u>Lücken prioritär zu prüfen und möglichst zu schliessen</u>.	Keine Anpassungen/Zustimmung Weitere Verdichtungen zum 30'-Takt sowie zusätzliche Kurse am Morgen sind im Rahmen des Fahrplanverfahrens zu prüfen.	G4	G5	X
19	Luzern West	LU	Das «Buskonzept Raum Zofingen-Reiden» tangiert die REGION LUZERN WEST in ihrem nördlichen Verbandsgebiet vornehmlich mit der Linie 608 zwischen Reiden und St. Urban: Grundsätzlich ist die Direktverbindung und Taktverbindung zwischen Reiden und St. Urban sehr zu begrüssen. Allerdings wird mit dem neuen Konzept die Direktverbindung Altbüron – Roggliswil – Reiden weggelassen. Wir gehen davon aus, dass dies im Einvernehmen mit den tangierten Gemeinden Altbüron und Grossdietwil erfolgt ist oder erfolgen wird.	Einzelne Kurse auf der Linie 608 verkehren heute via Altbüron. Es ist keine Änderungen an den Kursen via Altbüron vorgesehen. Im Bericht wurde dies beim Element G5 ergänzt.	G5	X	
20	Roggliswil	LU	Der Gemeinderat Roggliswil sieht keinen Vorteil im Viertelstunden-Takt der Busverbindungen. Schon heute ist es extrem schwierig für die Busbetriebe pünktliche Verbindungen zu garantieren. Die Zeitfenster und die Umsteigezeiten von min. 2 Minuten sind viel zu knapp bemessen. Dies führt dazu, dass Personen die den ÖV benutzen auf private Verkehrsmittel setzen um den Zug pünktlich zu erreichen. Das kann nicht das Ziel sein. Wir sind der Meinung, dass weniger Verbindungen mit einem grösseren Zeitfenster die Attraktivität und die Zuverlässigkeit des ÖV's steigert. Mehr Verbindung braucht mehr Fahrzeuge, somit erhöht sich der Verkehr auf den Strassen (mehr Busse mit weniger Passagieren). Nicht zuletzt brauchen die Busse auch einen Wagenführer und die sind schon heute absolute Mangelware. Grundsätzlich finden wir das Buskonzept eine guten Sache, hier sollte aber die Qualität vor der Quantität stehen.	In Roggliswil verkehrt die Linie 608 auch weiterhin höchstens im 30'-Takt, es sind nur Verdichtungen in den Nebenverkehrszeit vom 60'- zum 30'-Takt vorgesehen. Mit den Massnahmen aus dem Grundmodul sollen die Busse grundsätzlich wieder pünktlicher verkehren können.			