

Postulat Roland Agustoni, SP, Magden, vom 1. Dezember 2009 betreffend Wiederaufnahme von Gesprächen mit den Kantonen Jura, Solothurn, Basel-Landschaft und Basel-Stadt zum weiteren Vorgehen in Bezug auf den Bau des Wisenbergtunnels; Entgegennahme mit Erklärung

Aarau, 17. Februar 2010

09.336

I.

Text und Begründung des Postulats wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat mit folgender Erklärung entgegenzunehmen:

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 5. Juni 2007 die Einreichung der Standesinitiative "Für eine Aufhebung des Planungsstopps bei der Bahn 2000 2. Etappe (3. Juradurchstich Wisenberg) und prioritäre Realisierung des durchgehenden Vierspurausbaus Olten–Aarau mit Eppenbergtunnel" beschlossen. Diesem Beschluss sind umfangreiche Begründungen zuhanden der Bundesversammlung angefügt, die sich mit den Begründungen im vorliegenden Postulat decken. Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben gleichlautende Standesinitiativen beim Bund eingereicht. Den Standesinitiativen wurde von den eidgenössischen Räten keine Folge geleistet (Ständerat: 21. September 2009, Nationalrat: 11. Dezember 2009).

Die Gesamtschau FinöV/ZEB wurde im Bundesparlament im Jahr 2008 intensiv diskutiert und in der Frühjahrssession 2009 definitiv verabschiedet. Dabei haben die eidgenössischen Räte einen zusätzlichen Akzent zugunsten der langfristigen Verkehrspolitik gesetzt und den Bundesrat in Art. 10 des ZEB-Gesetzes verpflichtet, in einer Folgebotschaft weitere Ausbauprojekte verbindlich zu prüfen und geeignete Finanzierungslösungen vorzuschlagen. Der Bundesrat wurde verpflichtet, bis 2010 eine Vorlage über die weitere Angebotsentwicklung und den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur in allen Landesteilen zu unterbreiten. Der Wisenbergtunnel sowie die Entflechtungsbauwerke Basel Ost sind in Art. 10 Abs. 2 aufgeführt. In Art. 10 Abs. 3 ist ausserdem festgehalten, dass Projekte Priorität haben, die in einer Volksabstimmung auf Bundesebene gutgeheissen wurden oder gesamthaft vordringlich sind.

Die Standesinitiativen der Kantone Aargau, Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben wesentlich zur Formulierung des Art. 10 des ZEB-Gesetzes beigetragen.

Der Bau des Wisenbergtunnels wird in den nächsten zwei Jahren als wichtiges Infrastrukturelement des Projekts Bahn 2030 im Bundesparlament diskutiert werden müssen. Dabei wird sich der Aargau gemeinsam mit seinen Nachbarkantonen weiterhin energisch für den Kapazitätsausbau bei den Juraquerungen einsetzen. Bereits in einer frühen Evaluationsphase hat das Bundesamt für Verkehr die Kantone in die Arbeiten am Projekt Bahn 2030 einbezogen. Sie haben im Frühjahr 2009 erneut auf die grosse Bedeutung des Wisenbergtunnels hingewiesen und die im vorliegenden Postulat sowie in der Standesinitiative beschriebenen Gründe angeführt. Gemeinsam mit den kantonalen öV-Direktoren in der Nordwestschweiz sowie im Raum Zürich-Ostschweiz werden die Aktivitäten laufend weitergeführt. In informellen Gesprächen mit den Bundesparlamentarierinnen und Bundesparlamentariern sowie in laufenden Studien des Gotthard-Komitees und im Metropolitanraum Zürich ist das Thema Wisenberg immer prominent vertreten.

Beim Projekt Bahn 2030 wird die Finanzierung des weiteren Ausbaus der Bahninfrastruktur in allen Landesteilen das grosse Problem sein. Der Kanton Aargau ist der Ansicht, dass die Finanzierung der nationalen Bahninfrastruktur Sache des Bundes ist. Der Aargau lehnt die Vorfinanzierung von Projekten des nationalen Eisenbahnnetzes grundsätzlich ab. Das bestehende Finanzierungssystem darf aus finanzpolitischen Gründen auch vorübergehend nicht ausser Kraft gesetzt werden. Die Bahnplanungen ZEB und Bahn 2030 wären als Angebotsplanungen in Frage gestellt und unglaublich, würden vorfinanzierte Objekte um Jahre früher realisiert, als es der FinöV-Fond zulässt. Die Prioritäten würden aus sachfremden Gründen umgestellt und entsprechen nicht mehr den realen Bedürfnissen.

Die Vorfinanzierung der Bahninfrastruktur, wie sie in den verschiedenen Kantonen angedacht oder sogar schon umgesetzt wird, verschiebt die Finanzierungsengpässe nur auf später und ist keine nachhaltige Lösung. Der Kanton Aargau erachtet es als dringlich, dass die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen von Schiene und Strasse wieder auf ein stabiles Fundament gestellt werden können. Gelingt dies der Eidgenossenschaft nicht, werden Bund und Kantone mittel- bis langfristig zu Kontingenzlösungen im Verkehr gezwungen werden.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'222.–.

REGIERUNGSRAT AARGAU