

---

**Postulat Roland Agustoni, Magden, vom 2. Mai 2006 betreffend Überprüfung der Wiederaufnahme des Wisenberg隧nells in die Liste der Projekte Bahn 2000 2. Etappe; Entgegennahme mit Erklärung**

---

Aarau, 5. Juli 2006

06.71

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:

**Grundzüge des Konzepts „Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB)“**

Das Konzept „Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte“ entspricht der von den eidgenössischen Räten verlangten Gesamtschau zur Zukunft der Bahn. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die SBB haben Vorschläge für die Bahnausbauten in den kommenden 20 Jahren erarbeitet. ZEB basiert auf dem heutigen Angebot und der Infrastruktur von Bahn 2000 1. Etappe, schliesst den 2007 in Betrieb gehenden Lötschberg-Basistunnel ein und berücksichtigt den Gotthard-Basistunnel sowie die vom Parlament beschlossenen Ausbauten zur Verbesserung der Anschlüsse an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Das am 7. April 2006 vom BAV und von den Schweizerische Bundesbahnen (SBB) präsentierte Konzept umfasst folgende Elemente:

**Kernangebot**

- Mehr Züge auf den Strecken Lausanne-Fribourg-Bern-Zürich, Yverdon-Biel-Olten-Zürich-Winterthur-St. Gallen, Zürich-Basel sowie auf der Gotthard-Achse;
- Kürzere Fahrzeiten zwischen Lausanne-Bern, Biel-Olten-Zürich, Zürich-St. Gallen, Zürich-Winterthur-Kreuzlingen, Basel/Zürich-Bellinzona-Mailand;
- Lausanne, Biel, Delémont, Interlaken Ost, Luzern und St. Gallen werden zu vollwertigen Anschlussknoten aufgewertet;
- Güterverkehr: Kapazitätssteigerung auf der Nord-Süd-Achse und Beschleunigung der Gütertrassen West-Ost (Lausanne - Rangierbahnhof Limmattal).

## Infrastruktur

Dem Kernangebot sind entsprechende Infrastrukturen zu Grunde gelegt. Für den Kanton Aargau sind von Bedeutung:

- Neubaustrecke zwischen Rupperswil und Gruemet mit Tunnel Chestenberg
- Umfahrung Schönenwerd mit Tunnel Eppenberg
- Entflechtungsbauwerke zur Kapazitätssteigerung im Raum Olten.

## Finanzierung

ZEB wird mit den verbleibenden Mitteln aus dem FinöV-Fonds finanziert. Das BAV geht davon aus, dass bis ins Jahr 2030 noch rund 6 bis 7 Mia. Franken für die Weiterentwicklung von Bahn 2000 zur Verfügung stehen. Wie hoch die Summe letztlich sein wird, hängt von der Kostenentwicklung der übrigen FinöV-Projekte, insbesondere der NEAT-Tunnel, ab. ZEB ist aufgeteilt in ein Kernangebot mit Infrastrukturkosten von rund 4.7 Mia. und Erweiterungsoptionen von bis maximal 1.5 Mia. Franken (Restmittel).

## Verzicht auf Grossprojekte

Aufgrund des gesetzten Kostenrahmens hat der Bund Grossprojekte a priori ausgeschlossen. Deshalb ist keine der längeren Tunnelstrecken wie Liestal-Olten/Aarau (Wisenberg), Gruemet-Killwangen/Spreitenbach (Heitersberg II), Zürich Flughafen-Winterthur (Brüttener) oder Thalwil-Baar (Zimmerberg II) in ZEB enthalten.

## Einschätzung

Eine grobe Einschätzung aus aargauischer Sicht ergibt:

- ZEB ist hinsichtlich Angebot ein Konzept, das die Ziele aus Bahn 2000, 1. Etappe, weiterführt, aufgrund der knappen finanziellen Mittel jedoch wesentliche Abstriche vom ursprünglichen Konzept eingeht;
- Von den häufigeren und schnelleren Verbindungen profitieren vorab die grossen Zentren, die Reisezeiten aus den Mittelzentren werden sich jedoch eher verschlechtern;
- ZEB schafft vor allem mehr Kapazitäten auf der West-Ost-Achse, hingegen werden sich die Schienenengpässe auf der Nord-Süd-Achse verschärfen. Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bözberglinie ist absehbar, was sich nachteilig auf die Entwicklung des Fern- und Regionalverkehrs im Fricktal und im Raum Brugg/Baden auswirkt.

Die Kapazitätserweiterungen auf der West-Ost-Achse (Tunnels Eppenberg und Chestenberg) sind für den längerfristigen Ausbau des Regional- und S-Bahn-Verkehrs im Kanton Aargau von entscheidender Bedeutung. Der Regierungsrat sagt deshalb grundsätzlich ja zu ZEB. Dabei erachtet er die dritte Juraquerung (Wisenberg) als unverzichtbaren Teil der Weiterentwicklung von ZEB. Es ist darauf hinzuwirken, dass der Bund den finanziellen Rahmen entsprechend ausweitet und zusätzliche Mittel bereit stellt, damit auch die nicht berücksichtigten Grossprojekte innert nützlicher Frist realisiert werden können.

### **Nordwestschweizer Kantone gemeinsam für ZEB und den Wisenberg**

Die Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs der Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Jura und Solothurn (KöV Nordwestschweiz) hat ihre Haltung anfangs Juni 2006 formuliert. Sie begrüsst das Kernangebot von ZEB und die dafür vorgesehenen Bauwerke. Nach Auffassung der KöV Nordwestschweiz fehlen jedoch im vorliegenden Konzept längerfristige Entwicklungsperspektiven. Als Erweiterungsoptionen fordern die öV-Direktoren in erster Priorität den Wisenbergtunnel und Massnahmen zur Entflechtung des Knotens Basel sowie in einem weiteren Schritt den zweiten Heitersbergtunnel.

### **Wisenbergtunnel im kantonalen Richtplan enthalten**

Der dritte Juradurchstich (Wisenbergtunnel) ist im Richtplan des Kantons Aargau aufgeführt. Der entsprechende Beschluss des Grossen Rats vom 17. Dezember 1996 lautet: *„Der Kanton verlangt vom Bund, den neuen Juradurchstich westlich von Aarau zu legen und damit Aarau zu erschliessen“* (Richtplantext Seite 110, Beschlüsse zum Güterverkehr). Dieser Beschluss gilt unverändert und ist Verpflichtung für den Regierungsrat, diese Forderung im Rahmen von ZEB einzubringen.

Der Bund sieht vor, Ende 2006 die offizielle Vernehmlassung zu eröffnen und den eidgenössischen Räten in der zweiten Jahreshälfte 2007 eine Botschaft zu unterbreiten.

Aus den dargelegten Gründen ist der Regierungsrat bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'399.–.

REGIERUNGSRAT AARGAU