

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

20. Dezember 2017

Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsregierungen wurden am 29. September 2017 zur Vernehmlassung zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 eingeladen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

I. Vorbemerkungen

1. Methodik

Im November 2014 haben die Kantone – organisiert in Planungsregionen – nach nur sechsmonatiger Erarbeitungszeit ihre raum- und verkehrsplanerisch abgestimmten Angebotsvorstellungen beim Bund eingereicht. Nach der Eingabe hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) aus diesen Konzepten die verschiedenen Angebotsziele abgeleitet und daraus regionale Module gebildet. In jedem Modul wurden für die dazugehörigen Angebotsziele die Infrastrukturmassnahmen abgeleitet und untersucht. In dieser Untersuchung wurden die Auswirkungen isoliert von anderen Ausbauten betrachtet. Die Erarbeitung dieser Module war mit grossem zeitlichem Aufwand verbunden, obwohl der Nutzen und der Erkenntnisgewinn durch die isolierte Betrachtung als gering einzuschätzen sind.

Zudem wurde der gewählte Ansatz mit den Modulen nicht konsequent durchgezogen. So wurde mitten in der Bewertungsphase der Module ein sogenannter Sockel mit einer Auswahl an Massnahmen definiert. Die Auswahl der Massnahmen im Sockel wurde nicht auf die Bewertungsergebnisse abgestützt. Die Definition der Kernprojekte wäre auch gleich zu Beginn des Planungsprozesses möglich gewesen. Bei der Auswahl des Sockels wurden gleich mehrere Grossprojekte in den Ausbauschritt aufgenommen und die zur Verfügung stehende Investitionssumme bereits grösstenteils ausgeschöpft beziehungsweise sogar Projekte über den Kostenrahmen hinaus eingeplant. Damit wurde der Spielraum für die Planungen bereits frühzeitig vergeben. Auch waren zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht alle Module bewertet. Da sich ein späterer Verzichtentscheid auf ein Modul als schwierig erweist, müssen stattdessen die gewählten Module sehr stark auf Kosten optimiert werden, was zu einer nicht flexiblen Ausgestaltung der Infrastrukturausbauten führen kann.

Die Module weisen einen sehr unterschiedlich grossen räumlichen Perimeter auf. Einzelne Module mit kleinem Perimeter sind daher sehr konkret, Module mit grossem Perimeter und mit grossem Einfluss auf das nationale Fernverkehrsnetz sind hingegen sehr oberflächlich ausgearbeitet. Gerade bei der Massnahme Systematisierung Mittelland, welche den Kanton Aargau sehr stark betrifft, sind da-

her die Auswirkungen beim Angebot schwierig zu beurteilen, da bereits kleine Änderungen grosse Auswirkungen auf die Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen haben. Da es bis zum Beschluss durch den Bundesrat zum Ausbauschritt 2030/35 im Herbst 2018 schwierig sein wird, die Auswirkungen vollständig abzuschätzen, müssen im Ausbauschritt 2030/35 genügend Mittel für spätere Korrekturmassnahmen eingestellt werden.

2. Stand der Botschaft

Die regionalen Module stellen die Grundlage für den vorliegenden Entwurf der Botschaft dar. In der Zwischenzeit wurden die Module zu den sogenannten Gesamtkonzepten in den Varianten 7 Milliarden Franken und 11,5 Milliarden Franken weiterentwickelt. Diese Konzepte sind jedoch nicht im vorliegenden Botschaftsentwurf enthalten. Auch wurde – entgegen den Aussagen des Bundesamts für Verkehr am Anfang des Prozesses – darauf verzichtet, den Stand der Vernehmlassungsvorlage mit sogenannten Netzgrafiken zu dokumentieren. Die vorliegende Stellungnahme basiert daher nur auf den in der Vernehmlassungsvorlage enthaltenen Ausbaumassnahmen.

Der Regierungsrat kritisiert insbesondere, dass über wichtige Angebots- und Infrastrukturmassnahmen, die den Kanton Aargau betreffen, zum Zeitpunkt der Vernehmlassungseröffnung noch nicht entschieden wurde (siehe Anhang 2 zur Vernehmlassungsvorlage). So sind wichtige Module beziehungsweise Angebotselemente, die zum Aufrechterhalten der Angebotsqualität mit dem Ausbauschritt 2030/35 zwingend notwendig sind, noch nicht eingeplant. Obwohl die Planungsregion Nordwestschweiz mehrfach gefordert hat, dass auch zum Entscheid über die neuen Haltestellen im SBB-Netz in der Vernehmlassungsvorlage Stellung genommen werden kann, ist der Entscheid darüber ebenfalls noch nicht enthalten. Die neuen Haltestellen sind für den Kanton Aargau von grosser Bedeutung, da sie der Abstimmung von Verkehr und Siedlungsentwicklung und der Umsetzung des kantonalen Richtplans dienen. Entsprechend erwartet der Regierungsrat, dass er zu diesem Entscheid nochmals Stellung nehmen kann.

Schlussendlich lässt sich die Gesamtwirkung des nächsten Ausbauschritts aufgrund des nicht aktuellen Stands der Vernehmlassungsvorlage nicht abschliessend beurteilen. Gerade bei der Systematisierung, die als zentrale Massnahme zur Kapazitätserhöhung im Mittelland vorgesehen ist, ist die Wirkung der Gesamtkonzepte von grosser Bedeutung. Der Regierungsrat bedauert daher sehr, dass diese Gesamtkonzepte noch nicht Teil der Vorlage sind.

3. Weitere Stellungnahmen

Der Regierungsrat unterstützt die Stellungnahmen der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV), der Planungsregion Nordwestschweiz sowie der Privatbahnen BDWM Transport AG und Wynental- und Suhrentalbahn AG (WSB).

II. Beantwortung des Fragenkatalogs

Zur Frage 1

"Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?"

Für den Regierungsrat des Kantons Aargau ist die Vorlage von herausragender Bedeutung. Er begrüsst sehr, dass der Bundesrat dem Auftrag aus dem Bundesbeschluss zur Vorlage Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) folgt und nun einen zweiten Ausbauschnitt 2030/35 zur Vernehmlassung unterbreitet. Er hat bereits im Jahr 2011 in seiner Stellungnahme die herausragende Bedeutung der Vorlage FABI und damit des weiteren Ausbaus des schweizerischen Bahnnetzes betont.

Zur Frage 2

"Sind Sie mit den Zielen des Ausbauschnittes 2030/35 einverstanden (vgl. insbesondere Leitsätze)?"

Der Regierungsrat unterstützt die Leitsätze für den STEP Ausbauschnitt 2030/35. Die Ausrichtung auf die Nachfrage während der Hauptverkehrszeit und die Beseitigung der damit verbundenen Überlasten im Netz sind aus unserer Sicht zwingend. Jedoch wird das Kriterium Betriebsstabilität in den Zielen des Ausbauschnittes 2030/35 zu wenig beachtet und die Methodik stimmt nicht konsequent mit den Leitsätzen überein.

Gerade im künftig noch dichter befahrenen Mittelland, wo grosse Überlasten bestehen, jedoch trotzdem keine namhaften Grossinvestitionen zur Kapazitätserhöhung vorgesehen sind, wird das Netz künftig sehr stark ausgelastet sein. Im Mittelland besteht mit dem nächsten Ausbauschnitt die Gefahr, dass bei kleinsten Störungen oder bei Unterhaltsarbeiten das Angebot massiv eingeschränkt werden muss, damit dennoch ein stabiler Betrieb gewährleistet werden kann. Die Ziele der Systematisierung Mittelland können nur erreicht werden, wenn an wichtigen Verzweigungen im Bahnnetz die Verkehre vollständig entflochten werden (beispielsweise im Bahnhof Killwangen-Spreitenbach).

Weiter widerspricht die Methodik mit Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte (NIBA) den Leitsätzen. So wirken sich Reisezeitverkürzungen sehr positiv auf das Kosten- Nutzen-Verhältnis der Module aus, obwohl gerade dies nicht das Ziel der Vorlage ist.

Zur Frage 3

"Welche der beiden Varianten für den Ausbauschnitt 2030/35 bevorzugen Sie? Weshalb?"

Der Variantenentscheid zugunsten der Variante 11,5 Milliarden Franken (Ausbauschnitt 2035) wird vom Regierungsrat des Kantons Aargau ausdrücklich begrüsst. Die Massnahmen müssen konsequent und vollständig umgesetzt werden, damit die Betriebsstabilität bei der hohen Streckenbelastung sichergestellt ist. Auf die Aufnahme von weiteren Grossprojekten in den Ausbauschnitt 2030/35 ist zu verzichten.

Nur mit einer Variante 2035 mit den Ergänzungen gemäss Kapitel 4.1.1 können die Angebots- und Anschlussqualität des Referenzzustands 2025 gehalten, die Überlasten auf dem Netz genügend stark abgebaut und die Betriebsstabilität bei der hohen Streckenbelastung erhöht werden. Für die vorgesehenen Massnahmen sind die Mittel jedoch schon jetzt knapp bemessen. Der Bund muss aufzeigen, wie die Grossprojekte des Ausbauschnittes 2035 mitsamt noch nicht absehbaren Reparaturmassnahmen konsequent umgesetzt und finanziert werden können.

Obwohl die Variante des Ausbauschnittes 2035 bevorzugt wird, beziehen sich die nachfolgenden Aussagen und Forderungen grundsätzlich immer auf beide Varianten.

Zur Frage 4

"Sind Sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen der Varianten Ausbauschnitt 2030 beziehungsweise Ausbauschnitt 2035 einverstanden? Und zwar:"

a. Beim Personenverkehr

4.1.1 Systematisierung Mittelland

Der Regierungsrat des Kantons Aargau lehnt die Systematisierung, wie sie in der Vernehmlassungsvorlage enthalten ist, entschieden ab. Obwohl zwischen Aarau und Zürich einer der grössten Kapazitätsengpässe des Schweizer Bahnnetzes besteht, wurde die Direktverbindung Aarau–Zürich mit einem äusserst positiven Kosten-Nutzen-Verhältnis allein aus Kostengründen nicht in den Ausbauschnitt 2030/35 aufgenommen.

Der Kanton Aargau trägt in der vorliegenden Vorlage die gesamten Nachteile, die durch den Verzicht auf die Direktverbindung Aarau–Zürich entstehen, indem heutige Direktverbindungen verloren gehen und zum Teil mehrmals umgestiegen werden muss. Der Regierungsrat verlangt, dass die Nachteile innerhalb der 11,5 Milliarden Franken Variante vollständig kompensiert werden und die Projektierung der Direktverbindung umgehend in Angriff genommen wird (vgl. Kapitel 4.5.1). Der Regierungsrat fordert, dass die Systematisierung alle notwendigen Module umfasst, um die Nachteile zu kompensieren. Namentlich sind dies:

- der schnelle Viertelstundentakt zwischen Olten und Baden zum Sicherstellen des Anschlusses von Baden Richtung Jurasüdfuss und die viertelstündliche Umsteigeverbindung nach Bern, sowie der Wiederherstellung des Anschlusses vom Unteren Aaretal Richtung Aarau
- der schnelle Viertelstundentakt zwischen Lenzburg und Zürich
- der halbstündliche Halt in Aarau auf den IC Genf–Zürich–St. Gallen (vgl. Kapitel 4.1.2)
- der Viertelstundentakt zwischen Wohlen und Lenzburg zur Kompensation der heutigen Direktverbindung Richtung Zürich
- Sicherstellen der Direktverbindungen Zofingen–Olten–Aarau und Freiamt–Aarau
- die Entflechtung in Killwangen-Spreitenbach, damit die Systeme Richtung Baden und Lenzburg unabhängig voneinander betrieben werden können
- sowie die Entflechtung Oberentfelden (vgl. Kapitel 4. b.).

Mit der Systematisierung soll trotz Verzicht auf eine Neubaustrecke Aarau–Zürich das Bahnangebot im Mittelland verdichtet werden. Durch das konsequent halbstündlich gleiche Führen der Züge und die stärkere Bündelung der Züge im Limmattal und auf der Heitersberglinie können Angebotsverdichtungen realisiert werden. Vorgesehen sind die Verdichtung des Fernverkehrs auf der Strecke Aarau–Liestal–Basel vom Stunden- zum Halbstundentakt sowie die Einführung des 15-Minuten-Takts Brugg–Baden–Zürich. Weiter kann mit den Ausbaumassnahmen auf der Nationalbahnlinie auch nach 20.00 Uhr der Halbstundentakt auf der S-Bahn angeboten werden.

Der Regierungsrat des Kantons Aargau fordert, dass als Angebotsziel im Ausbauschnitt 2030/35 der 15-Minuten-Takt Aarau–Lenzburg–Zürich aufgenommen wird. Im Fernverkehr muss zusätzlich auch der ungefähre 15-Minuten-Takt Baden–Aarau–Olten in den Ausbauschnitt 2030/35 eingeplant werden, damit mögliche Nachteile und Reisezeitverlängerungen für den Raum Baden/Brugg Richtung Westen vermieden werden können. Mit der S-Bahn Aargau 2016 ff. werden diese schnellen Verbindungen ab dem Jahr 2021 mit der S29 auf dem Abschnitt Olten–Aarau bereits eingeführt, so dass nur auf dem Abschnitt Aarau–Brugg Mehrleistungen notwendig sind. Nur mit vier schnellen Zügen in diesem Korridor werden die Reisezeiten nach Westen auf dem heutigen Niveau gehalten. Einen vorgesehenen Verzicht auf die Direktverbindung von Baden nach Bern akzeptiert der Kanton Aargau nur, falls dies mit viertelstündlichen, komfortablen Umsteigeverbindungen Baden–Brugg–Aarau/Olten (Umsteigen)–Bern kompensiert wird. Dieser Viertelstundentakt ist zudem unabdingbar, um aus dem Unteren Aaretal weiterhin attraktive Verbindungen nach Aarau–Olten anzubieten.

Im Weiteren ist für den Regierungsrat der 15-Minuten-Takt Wohlen–Lenzburg zwingend notwendig, damit auch das Freiamt von zusätzlichen Fernverkehrsverbindungen ab Lenzburg nach Zürich profitieren kann. Insbesondere muss die wegen der Systematisierung Mittelland wegfallende Direktverbindung aus dem Freiamt nach Zürich (heute als S42 bezeichnet) damit kompensiert werden. Mit der Systematisierung Mittelland müssen auch die bestehenden direkten S-Bahnverbindungen Zofingen–Olten–Aarau und Aarau–Freiamt weiterhin ohne Umsteigen funktionieren.

Mit der Verdichtung und Systematisierung der Fernverkehrsangebote in den Korridoren Zürich–Limmattal–Lenzburg–Aarau und Zürich–Limmattal–Brugg–Basel/Olten sowie der Güterzüge zum Rangierbahnhof Limmattal wird der Bahnhof Killwangen-Spreitenbach zur Achillesferse des Ost-West-Bahnverkehrs. Damit sich die Personen- und Güterzüge in den beiden Korridoren in Killwangen-Spreitenbach nicht gegenseitig behindern und die Fahrplangestaltung des S-Bahnverkehrs nicht weiter eingeschränkt wird, müssen die Verkehre Richtung Heitersberg- und Stammlinie zwingend mit einem Entflechtungsbauwerk auch in Ost-West-Richtung ausgestattet werden.

Mit der Systematisierung wird das ausgeklügelte und austarierte Gesamtsystem, das mit dem Referenzzustand ab 2025 gefahren wird, abgelöst. Nur wenn die oben erwähnten Nachteile vollständig und gleichzeitig kompensiert werden, kann der Kanton Aargau die Systematisierung akzeptieren.

4.1.2 Hochwertige Einbindung des Aargaus in den Ost-West-Fernverkehr

Der Regierungsrat des Kantons Aargau fordert, dass der halbstündliche Halt in Aarau auf dem IC Genf–Zürich–St. Gallen eingeführt wird und weiterhin Direktverbindungen zum Flughafen Zürich bestehen.

Mit dem Ausbauschnitt 2025 werden während den Hauptverkehrszeiten zusätzliche Intercityzüge Bern–Zürich mit Halt in Aarau eingeführt. Diese ergeben zusammen mit dem bestehenden Halbstundentakt den ungefähren 15-Minuten-Takt zwischen Bern und Zürich. Mit dem Ausbauschnitt 2030/35 sollen diese IC-Züge integral (ganztags) angeboten und in die Ost- und Westschweiz verlängert werden. In Aarau sind Anschlüsse von Bern an die Fernverkehrszüge nach Lenzburg und Baden–Brugg sowie an die S-Bahnlinien ins Freiamt und ins Limmattal vorgesehen. Umgekehrt entstehen Richtung Zürich attraktive Anschlüsse von der S-Bahn aus Richtung Olten und Langenthal. Der Regierungsrat kann nicht nachvollziehen, warum der Halt dieser Züge in Aarau in der Vernehmlassungsvorlage an keiner Stelle erwähnt wird, obwohl diese Halte für die Weiterentwicklung des Angebots des öffentlichen Verkehrs (ÖV) im Kanton Aargau essenziell sind und in allen technischen Abklärungen und Unterlagen (Netzgrafiken) der Workshops mit den Kantonen enthalten sind. Auch stimmt der Regierungsrat dem Verzicht auf den Halt in Aarau am Fernverkehrszug entlang des Jurasüdfuss (Genf/Lausanne–Biel–Zürich HB) nur zu, wenn der halbstündliche Halt des IC Genf–Zürich–St. Gallen in Aarau mit dem Ausbauschnitt 2030/35 umgesetzt wird und die Direktverbindungen in die Ost- und Westschweiz erhalten bleiben.

Mit dem Brüttenertunnel sollen die Fernverkehrszüge östlich von Zürich zur Beschleunigung zusätzlich vermehrt via Wallisellen und ohne Bedienung des Flughafens Zürich verkehren. Für die optimale Anbindung der Aargauer Zentren an den Flughafen müssen weiterhin Direktverbindungen von Aarau–Lenzburg und Fricktal/Brugg–Baden zum Flughafen Zürich angeboten werden.

4.1.3 Angebotsverdichtungen S-Bahn

Der Regierungsrat des Kantons Aargau fordert, dass auch die Viertelstundentakte der S-Bahn auf den Abschnitten Basel–Rheinfelden und Baden–Koblentz (Unteres Aaretal) in den Ausbauschnitt 2030/35 aufgenommen werden. Die beiden Achsen weisen eine sehr grosse Nachfrage aus und sind bedeutende Entwicklungsgebiete im Kanton Aargau. Sie weisen ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf, das durch die hohen systembedingten Investitionen nicht aber durch den Nutzen geschmälert wird.

Die Planungsregion Nordwestschweiz hat im November 2014 auch die 15-Minuten-Takte der S-Bahn auf den Abschnitten Basel–Rheinfelden und Baden–Koblenz (Unteres Aaretal) eingegeben. Auch diese Angebote wurden mit der sehr grossen Nachfrage auf diesen Streckenabschnitten begründet. Bei beiden Ausbaumassnahmen führen die hohen Investitionskosten von zirka 370 Millionen Franken (Fricktal) und 230 Millionen Franken (Unteres Aaretal) zu einem Kosten-Nutzen-Verhältnis von 0,6 (mit Optimierungen beim Betrieb 0,7) beziehungsweise 0,8 und erfüllen damit die Anforderungen bezüglich des volkswirtschaftlichen Nutzens, zumal das Kosten-Nutzen-Verhältnis massgeblich durch die hohen Kosten und nicht durch den Nutzen beeinflusst wird.

Für den Angebotsausbau im Fricktal ist ein 3. Gleis notwendig, dessen hohe Kosten eine schnelle Umsetzung dieses Angebotsziels verhindern. Der Regierungsrat befürchtet, dass für die Umsetzung des Ausbaus 2025 mit dem 15-Minuten-Takt der S-Bahn Basel–Liestal nur eine minimale, signaltechnische Entflechtungslösung in Pratteln realisiert wird. Damit besteht die Gefahr, dass die hohen Kosten für die bauliche Entflechtungslösung vollständig dem späteren Ausbau der S-Bahn im Fricktal angelastet werden. Der Regierungsrat fordert daher, dass bei einem Verzicht auf eine bauliche Entflechtung die gesparten Mittel nicht dem Ausbau der S-Bahn im Fricktal angelastet werden dürfen.

Falls die Taktverdichtungen im Fricktal und im Unteren Aaretal aufgrund des finanziellen Rahmens nicht möglich sind, sollen zumindest die Planungskosten für diese Ausbauten in den Ausbauschnitt 2030/35 aufgenommen werden.

4.1.4 Angebotsverdichtungen Meterspurbahnen

In der Vernehmlassungsvorlage sind keine expliziten Ausbauten auf den Meterspurbahnen im Kanton Aargau vorgesehen. Damit auf der WSB die Anschlüsse in der heutigen Qualität angeboten werden können, ist die Entflechtung in Oberentfelden Voraussetzung (siehe Kapitel 4. b.). Im Sinn der Aufwärtskompatibilität und der Zukunftsfähigkeit mit andern Knotenlagen des Fernverkehrs in Aarau muss die Entflechtung mit einer Kreuzungsmöglichkeit in der unterirdischen Haltestelle gebaut werden.

Der Regierungsrat des Kantons Aargau fordert bei der BDWM Ausbaumassnahmen, damit auf dem Abschnitt Bremgarten West–Wohlen der Viertelstundentakt eingeführt werden kann. Aufgrund der sich ändernden Fahrplanlagen der Zürcher S-Bahn in Dietikon müssen zusätzliche Züge eingesetzt werden, damit die Anschlussqualität gemäss Referenzfahrplan 2025 erhalten werden kann und keine Reisezeitverlängerungen entstehen. Der dafür notwendige Ausbau des Bahnhof Rudolfstetten mit zwei Aussenperronkanten muss im Ausbauschnitt 2030/35 aus dem vorgesehenen Beitrag für Ergänzungsmassnahmen bei den Privatbahnen finanziert werden.

Weiter wird auf die Stellungnahme der beiden Privatbahnen BDWM und WSB verwiesen.

b. Beim Güterverkehr

Der Regierungsrat begrüsst, dass der Schienengüterverkehr durch zusätzliche, beschleunigte Gütertrassen effizienter betrieben werden kann. Aufgrund des Verzichts auf eine Neubaustrecke zwischen Aarau und Zürich sowie der erhöhten Zahl dieser Expressstrassen muss die Kapazität der Nationalbahnlinie Lenzburg–Zofingen erhöht werden. Ohne Entflechtungsbauwerk in Oberentfelden kann gegenüber dem Referenzfahrplan 2025 kein zusätzlicher Güterverkehr auf der Nationalbahn verkehren und die Systematisierung Mittelland ist nicht umsetzbar. Die Entflechtung ist unabdingbar für den Ausbau des Güterverkehrs auf dem Nationalbahntrasse und des Angebots auf der WSB. Nebst der Entflechtung in Oberentfelden müssen als flankierende Massnahmen die neuralgischen Bahnübergänge der stark belasteten Kantonsstrassen saniert und durch niveaufreie Kreuzungsbauwerke ersetzt werden. Dafür sind im Ausbauschnitt 2030/35 genügend finanzielle Mittel vorzusehen.

Das Angebot Zofingen–Lenzburg wurde im Rahmen des Projekts S-Bahn Aargau 2016 ff. bereits zum 30-Minuten-Takt ausgebaut und der Kanton Aargau hat sich mit einem grossen finanziellen Betrag an den damit verbundenen Investitionskosten beteiligt. Aus Sicht des Regierungsrats kann auf das doppelspurige Entflechtungsbauwerk Oberentfelden nicht verzichtet werden und es ist ein wichtiger Bestandteil eines funktionierenden Gesamtverkehrssystems in der stark belasteten Region Aarau/Lenzburg. Die Mehrbelastungen auf der Nationalbahn durch den Güterverkehr werden nur akzeptiert, wenn auch ein Mehrwert für die Region entsteht. Nicht akzeptiert werden können Reisezeitverlängerungen oder Anschlussverluste der S28 in Lenzburg. Hinzu kommt, dass beim Verzicht auf das Entflechtungsbauwerk auch das Angebot auf der WSB stark beeinträchtigt wird. Ohne Entflechtung Oberentfelden kann auf der WSB im Suhrental nur noch ein einziges Fahrplanraster gefahren werden, mit teilweise sehr langen Umsteigezeiten auf die SBB in Aarau. Der Kanton Aargau erwartet mit dem Bau des Entflechtungsbauwerks auch eine höhere Betriebsflexibilität auf der WSB und damit bessere Anschlussmöglichkeiten in Aarau. Die Entflechtung ist auch Voraussetzung für die langfristige Einführung des 10-Minuten-Takts bei der WSB.

Bei der Gesamtbeurteilung sind die heute schon prekären Verhältnisse im Raum Oberentfelden für den Individualverkehr sehr wichtig. Der Kanton Aargau ist entschieden der Meinung, dass bei jeweils vier Zügen pro Stunde und Richtung auf der WSB beziehungsweise der Nationalbahn der Individualverkehr im Jahr 2030 in Oberentfelden kollabiert. Als zwingendes Infrastrukturelement ist das Aufheben der heutigen Niveaureuzung SBB/WSB in Oberentfelden mit einer Tieferlegung der WSB in den Ausbauschnitt 2030/35 einzuplanen. Zudem bestehen heute zwischen Suhr und Zofingen insgesamt 23 Bahnübergänge (davon sieben Bahnübergänge mit Kantonsstrassen und acht mit kantonalen Radrouten). Der Regierungsrat des Kantons Aargau akzeptiert keine weitere Verlängerung der Schliesszeiten der Bahnübergänge auf stark belasteten Kantonsstrassen und verlangt eine Sanierung dieser Bahnübergänge durch Mittel des Ausbauschnitts 2030/35.

c. Beim grenzüberschreitenden Verkehr

Der Kanton Aargau unterstützt die Möglichkeit, dass der Bund über STEP Beiträge an grenzüberschreitende Projekte leisten kann. Von den Projekten Angebotsausbau Hochrheinstrecke, Taktverdichtung Basel–Lörrach sowie Schienenanschluss des Euroairports profitieren die trinationale Agglomeration Basel und das Fricktal, indem attraktive ÖV-Angebote eingeführt werden und die Belastungen des motorisierten Verkehrs auch in diesen Räumen reduziert werden können.

d. Bei den betrieblichen Anlagen

Der dringend notwendige Ausbau der Publikumsanlagen des Bahnhofs Lenzburg wird ausdrücklich begrüsst. Der Ausbau des Bahnhofs Lenzburg muss zwingend mit zwei Personenunterführungen erfolgen, damit er als ÖV-Drehscheibe auch längerfristig genügend leistungsfähig ist. Der Regierungsrat des Kantons Aargau beantragt, dass analog der anderen Investitionspakete auch bei den Publikumsanlagen die Kosten für die einzelnen Projekte explizit ausgewiesen werden.

e. Wenn nein, welche Massnahmen erachten Sie als dringender oder als nicht notwendig? Weshalb?

Neubaustrecke Aarau–Zürich

In der Vernehmlassungsvorlage wird vorgeschlagen, zu prüfen, ob im Rahmen des nächsten Ausbauschnitts 2035/40 die Realisierung einer Direktverbindung über mehrere Ausbauschnitte finanziert werden kann. Der Regierungsrat des Kantons Aargau fordert, dass bereits in der Vorlage ans Parlament verbindlich aufgezeigt wird, wie die Realisierung von Grossprojekten beziehungsweise der Direktverbindung Rapperswil–Zürich Altstetten über mehrere Ausbauschnitte finanziert werden kann. Im Ausbauschnitt 2030/35 müssen Planungs- und Projektierungsmittel für die Direktverbindung beschlossen werden, damit mit dem Bau des für die gesamtschweizerische Netzkonzeption wichtigen Projekts im nächsten Ausbauschnitt begonnen werden kann.

Anfang 2016 hat das Bundesamt für Verkehr Variantenstudien zu einer Neubaustrecke (NBS) im Korridor Aarau–Zürich abgeschlossen. Deren Bewertung ergab, dass auf den etappierbaren Ausbau mit den NBS Chestenberg-/Honerettunnel zugunsten einer Direktverbindung Rapperswil–Zürich Altstetten zu verzichten sei. Obwohl die Bewertung ein sehr positives Kosten-Nutzen-Verhältnis wie auch einen sehr hohen Beitrag zum Überlastabbau ausweist, könne gemäss Vorlage eine Direktverbindung aufgrund der hohen Kosten von 7 Milliarden Franken nicht innerhalb des Ausbauschnitts 2030/35 mit einem Kostenrahmen von 7 Milliarden Franken beziehungsweise 11,5 Milliarden Franken realisiert werden. Als Überbrückungsmassnahme wird nun die Systematisierung im Mittelland vorgesehen. Mit der Systematisierung wird die Kapazität auf der West-Ost-Achse jedoch vollständig ausgeschöpft und soll am betrieblichen Limit betrieben werden. Weitere Verdichtungen im Personen- und Güterverkehr sind nicht mehr möglich. Für die mittel- bis langfristige Weiterentwicklung des Bahnangebots ist daher eine Neubaustrecke zwischen Aarau und Zürich zwingend notwendig.

Massnahmen zur Erhöhung der Betriebsstabilität

Wie bereits unter der Antwort zur Frage 3 erwähnt, beantragt der Regierungsrat, dass der Bund aufzeigt, wie bei der konsequenten Umsetzung der Grossprojekte des Ausbauschnitts 2035 mitsamt Reparaturmassnahmen auch die Erhöhung der Betriebsstabilität finanziert werden können.

Neue Haltestellen

Der Regierungsrat fordert, dass die auf Raum und Verkehr abgestimmten Haltestellen Wettingen Tägerhard, Oftringen Zentrum und Hunzenschwil Schoren in den Ausbauschnitt 2030/35 aufgenommen werden.

Die neuen Haltestellen Wettingen Tägerhard, Oftringen Zentrum und Hunzenschwil Schoren sind im Richtplan verankert und zentral für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Diese Projekte sind daher für den Kanton Aargau äusserst wichtige Haltestellenprojekte. Ohne Einplanung dieser Haltestellen in den Ausbauschnitt 2030/35 wird die Umsetzung des kantonalen Richtplans verunmöglicht. Die drei neuen Haltestellen dienen der Erschliessung von Wohn- und Entwicklungsschwerpunkten mit dem Ziel, das starke Bevölkerungswachstum entlang von gut mit dem ÖV erschlossenen Korridoren zu konzentrieren. Insbesondere wird auf die grosse Bedeutung im Zusammenhang mit der letzten Richtplanrevision hingewiesen, mit welcher die Wohnschwerpunkte im Richtplan festgelegt wurden. Bei der Haltestelle Oftringen Zentrum besteht auch eine Abhängigkeit von Massnahmen, welche in den Agglomerationsprogrammen des Bundes vorgesehen sind.

In der Bewertung der Haltestellenprojekte muss die Förderung der konzentrierten Besiedelung entsprechend berücksichtigt werden. Auch dürfen Reisezeitverlängerungen von durchreisenden Personen nicht in die Bewertung einfließen. Ansonsten wird die Umsetzung von Haltestellenprojekten an peripheren Lagen bevorzugt und in urbanen, dicht besiedelten Räumen verhindert, was den raumplanerischen Zielen widerspricht.

Die Realisierung der Haltestelle Wettingen Tägerhard darf nicht dazu führen, dass die S-Bahn aus dem Furttal nur noch bis Wettingen verkehrt. Auch mit der zusätzlichen Haltestelle muss die S6 weiterhin bis nach Baden verkehren.

Zur Frage 5

"Sind Sie damit einverstanden, dass die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Projektierung des Herzstücks Basel durch Dritte auf eigenes Risiko finanziert werden können?"

Der Regierungsrat des Kantons Aargau fordert, dass die Mittel für die Projektierung des Herzstücks Basel vollständig über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert werden und ein entsprechender Beschluss mit der Vorlage zum Ausbauschnitt 2030/35 erfolgt. Zudem sollen Mittel für Planungsarbeiten von weiteren Projekten aufgenommen werden können (siehe Kapitel 4.1.3). Der Regierungsrat lehnt es jedoch ab, dass Planungskosten auf eigenes Risiko vorfinanziert werden sollen.

Mit den verschiedenen Vorhaben wie dem Schienenanschluss Euroairport, der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke und dem Doppelspurabschnitt im Laufental wird die Kapazität der Zulaufstrecken zum Knoten Basel gesteigert. Damit die Linien zu attraktiven Durchmesserlinien mit neuen Direktverbindungen verknüpft werden können, muss auch die Bahninfrastruktur im Knoten Basel ausgebaut werden. Als Schlüsselement ist das Herzstück vorgesehen. Damit eine Finanzierung innerhalb des Ausbauschnitts 2035/40 und anschliessend eine rasche Realisierung angestrebt werden kann, müssen entsprechende Planungsmittel innerhalb des Ausbauschnitts 2030/35 zur Verfügung gestellt werden. Die Finanzierung der Planungskosten (bis und mit Bauprojekt) soll grundsätzlich über den BIF erfolgen.

Zur Frage 6

"Sind Sie damit einverstanden, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung dieser Investitionskosten durch den Bund geschaffen werden würden?"

Grundsätzlich ist es aus unserer Sicht sinnvoll, wenn baureife Projekte durch Dritte vorfinanziert werden können. Sichergestellt werden muss jedoch, dass nur Projekte vorfinanziert werden, welche den langfristigen Zielen entsprechen und als volkswirtschaftlich sinnvoll beurteilt wurden. Dafür ist eine Langfristplanung über mehrere Ausbauschnitte ("Leuchtturm") notwendig, damit die Aufwärtskompatibilität beurteilt werden kann. Die Massnahme birgt jedoch auch die Gefahr, dass der nächste Ausbauschnitt bereits durch vorfinanzierte Objekte überbestimmt ist. Es soll daher kein Recht auf eine Rückerstattung der Investitionskosten im nächsten Ausbauschnitt verankert werden.

Zur Frage 7

"Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?"

Der Ausbauschnitt 2030/35 ist das erste Massnahmenpaket, das in enger Zusammenarbeit zwischen Bund und den Kantonen erarbeitet wurde. Wie in den Vorbemerkungen erwähnt, muss die Methodik für den nächsten Ausbauschnitt 2035/40 verbessert werden. Die Kantone haben in diesem Prozess viel Wissen eingebracht, das zur Weiterentwicklung der Methodik dienen soll. Der Kanton Aargau wünscht, dass nach der Ausarbeitung dieses Ausbauschnitts ein Review mit den Kantonen erfolgt. Auch sollen der Bund und die Kantone gemeinsam eine Langfristplanung zur Weiterentwicklung des Schweizer Bahnnetzes erarbeiten, die als Grundlage für weitere Ausbauschnitte dient.

Zur Frage 8

"Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?"

Wie bereits in den Vorbemerkungen erläutert, laufen derzeit noch die Arbeiten an den sogenannten Gesamtkonzepten. Die laufenden Arbeiten zeigen, dass in diesen Konzepten noch Optimierungspotenzial beziehungsweise zahlreiche (kleinere) Anschlussprobleme bestehen.

Weiter besteht das Problem, dass der nächste Ausbauschnitt bei der Variante 11,5 Milliarden Franken erst im Jahr 2026 durch das Bundesparlament beschlossen werden soll. Über die Leistungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreiberinnen können zwar kleinere Anpassungen an der Infrastruktur (wie Perronverlängerungen) als Erfordernisse des Verkehrs finanziert werden. Grundsätzlich ist es aber nicht möglich, auch kleinere Ausbauprojekte in der Zwischenzeit zu realisieren. Diese sehr starre Regelung verhindert, dass kurzfristige und dringend notwendige Anpassungen an der Infrastruktur gemacht werden können.

Analog den vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen für die Privatbahnen sollen für Reparaturmassnahmen und kurzfristige, kleinere Ausbauprojekte unter der Position Einzelinvestitionen auf dem Netz der SBB Mittel zur Verfügung gestellt werden. In der Botschaft sind klare Kriterien zu definieren, nach welchen die spätere Vergabe von Mitteln aus dieser Position zu erfolgen hat.

III. Zusammenfassung der Forderungen des Kantons Aargau

Mit den übergeordneten Zielen und der Stossrichtung des Ausbaus 2030/35 ist der Kanton Aargau grundsätzlich einverstanden. Der Regierungsrat zeigt sich aber erstaunt, dass die Methodik nicht konsequent angewandt wird und die Abstimmung Siedlung und Verkehr zu wenig konsequent umgesetzt wird. Zudem bemängelt er den unterschiedlichen Planungsstand der einzelnen Massnahmen, der die Auswirkungen auf das gesamte Fahrplangefüge nur schwer abschätzen lässt.

Der Regierungsrat bevorzugt die grosse Variante mit mindestens 11,5 Milliarden Franken (Variante Ausbauschritt 2035). Es sollen keine weiteren Grossprojekte in den Ausbauschritt 2030/35 aufgenommen werden. Dafür sollen die beschlossenen Bauwerke ohne Abstriche realisiert werden, damit sie nicht später unter Betrieb und mit höheren Kostenfolgen ausgebaut werden müssen.

Die Systematisierung im Mittelland wird in der vorgeschlagenen Form entschieden abgelehnt. Das Angebot mit dem Ausbauschritt 2030/35 muss innerhalb des vorgeschlagenen Kostenrahmens mindestens die gleiche Angebotsqualität wie der Referenzfahrplan mit dem Ausbauschritt 2025 bieten. Der Regierungsrat fordert, dass die Systematisierung alle notwendigen Module umfasst, um die Nachteile zu kompensieren. Dies sind:

- 15-Minuten-Takt Aarau–Lenzburg–Zürich
- 15-Minuten-Takt Baden–Aarau–Olten
- Halbstündlicher Halt des IC Genf–Zürich HB–St. Gallen in Aarau
- Mindestens halbstündliche Direktverbindung Aarau–Olten–Zofingen
- 15-Minuten-Takt Lenzburg–Wohlen
- Entflechtungsbauwerk in Killwangen–Spreitenbach
- Doppelspurige Entflechtung SBB/WSB in Oberentfelden

Folgende, weitere Ausbaumassnahmen sind nicht im Ausbauschritt 2030/35 enthalten und werden für beide Varianten gefordert:

- Ausbau der Publikumsanlagen im Bahnhof Lenzburg (wie bereits in der Vorlage vorgesehen, jedoch mit zwei leistungsfähigen Personenunterführungen). Der Ausbau muss aufgrund der prekären Platzverhältnisse umgehend angegangen werden.
- Entlang der Nationalbahn sind diverse Bahnübergänge zu sanieren und durch niveaufreie Kreuzungen zu ersetzen.
- 15-Minuten-Takt der S-Bahn Basel SBB–Rheinfelden
- 15-Minuten-Takt der S-Bahn im Unteren Aaretal (Baden–Koblentz)
- 15-Minuten-Takt der BDWM auf dem Abschnitt Bremgarten West–Wohlen

Der Regierungsrat fordert den Bau der neuen Haltestellen Oftringen Zentrum, Wettingen Tägerhard und Hunzenschwil Schooren, damit Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt und der kantonale Richtplan umgesetzt werden können:

Folgende Forderungen hat der Regierungsrat im Bereich der Finanzierung:

- In der Botschaft zum STEP Ausbauschritt 2030/35 muss verbindlich aufgezeigt werden, wie Grossprojekte von mehr als 5 Milliarden Franken über mehrere Ausbauschritte realisiert werden können.
- Projektierungsmittel für die in einem späteren Ausbauschritt vorgesehenen Massnahmen, insbesondere für die Neubaustrecke Aarau–Zürich und das Herzstück der S-Bahn Basel.
- Die Investitionssumme muss auch Massnahmen enthalten zur Sicherstellung der Betriebsstabilität und für das Beheben von auf dem heutigen Planungsstand noch nicht absehbaren Angebotsverschlechterungen beziehungsweise für kurzfristige, kleinere Ausbauten.
- Falls die Taktverdichtungen im Fricktal und im Unteren Aaretal aufgrund des finanziellen Rahmens nicht möglich sind, sollen zumindest die Planungskosten für diese Ausbauten in den Ausbauschritt 2030/35 aufgenommen werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Stephan Attiger
Landammann

Vincenza Trivigno
Staatsschreiberin

Kopie

- konsultationen@bav.admin.ch