

REGIERUNGSRAT

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

Per E-Mail

Bundesamt für Verkehr

konsultationen@bav.admin.ch

9. September 2026

Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 19. Juni 2026 wurden die Kantonsregierungen eingeladen, zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45 Stellung zu nehmen. Mit der Vorlage schlägt der Bundesrat vor, die Ausbauschritte für die Nationalstrasse und die Eisenbahninfrastruktur sowie die Beiträge an die Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr in einer Vernehmlassungsvorlage zu bündeln. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und nimmt mit der Beantwortung des Fragenkatalogs detailliert Stellung zu den einzelnen Punkten der Vorlage Verkehr '45 (siehe Beilage).

Generell begrüsst der Regierungsrat die Stossrichtung einer schlanken Vorlage für die Nationalstrassen im Ausbauschritt 2027. Der Regierungsrat befürwortet explizit, dass der 6-Streifenausbau Aarau Ost – Birrfeld enthalten ist und die Projekte der abgelehnten Vorlage Ausbauschritt 2023 bei einer späteren Wiedererwägung berücksichtigt werden.

Bezüglich der Agglomerationsprogramme ist der Regierungsrat mit den Ergebnissen der Prüfung weitestgehend einverstanden. Ausgenommen sind vier Umpriorisierungen von Massnahmen im Agglomerationsprogramm AareLand.

Der Vorschlag für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur ist hingegen ungenügend. Der Regierungsrat spricht sich gegen den vorliegenden Arbeitsstand zum Angebot Horizont 2035 aus.

Mit der Repriorisierung des Bahnausbaus werden neue Infrastrukturen vorgeschlagen und beschlossene gestrichen, ohne dass ein Bedarfsnachweis, ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Angebotskonzept, eine Infrastrukturliste und ein langfristiges Zielbild vorliegen. Dies widerspricht Art. 48 lit. c. Abs. 2 des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101), wonach ein Bedarfsnachweis sowie ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Angebotskonzept verlangt werden.

Mit der Botschaft 2027 werden Projekte von 24 Milliarden Franken gesprochen und mit der Botschaft 2031 bereits Projekte für weitere 8 Milliarden Franken in Aussicht gestellt. Für die nächsten 20–30 Jahre können demnach keine weiteren strukturbildenden Grossprojekte gesprochen werden (Unsicherheit MwSt.-Promille).

Mit der vorliegenden Botschaft 2027 werden bereits strategische Netzelemente beschlossen und damit Investitionen definiert. Das Angebotskonzept für den Horizont 2035 wird jedoch noch erarbeitet und das Zielbild, welches als Grundlage für neue Infrastrukturen dient, liegt noch nicht vor und wird erst für die folgende Botschaft 2031 in Aussicht gestellt. Gleichzeitig sind für die Ergänzungsmassnahmen deutlich weniger Investitionen vorgesehen als der generell geltende Richtwert von 40 %, was eine vollumfängliche verkehrliche Nutzung der Grossprojekte verunmöglichen wird (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 106).

Die Botschaft 2027 sieht als neues strategisches Netzelement den Grimseltunnel und den Tiefbahnhof Luzern als erste Etappe vor und stellt deren Finanzierung als zweite Etappe mit der Botschaft 2031 in Aussicht. Ebenfalls wird für Basel eine Finanzierung per 2031 in Aussicht gestellt. Damit reduzieren sich die Freiheitsgrade für die künftigen Ausbauschritte. Dies gilt auch für den unbestrittenen Ausbau der West-Ost-Achse zur Behebung des nationalen Kapazitätsengpasses zwischen Aarau und Zürich sowie die Realisierung von nachfragebedingten Ausbauten der S-Bahn-Angebote im Kanton Aargau, insbesondere auf den Zuläufen zu den Hauptstrecken aus dem Unteren Aaretal (Doppelspurausbauten auf der Strecke Waldshut-Koblentz-Turgi-Baden), dem Freiamt, Raum Zofingen und Fricktal.

Das Angebot für den Horizont 2035 ist noch in Erarbeitung. Der Regierungsrat spricht sich gegen den ihm vorliegenden Arbeitsstand von Juni 2026 aus. Die aktuellen Planungen würden zu deutlichen Reisezeitverlängerungen, Reisekettenunterbrüchen und zu Verlust von Direktverbindungen in die Ost- und Westschweiz wie auch innerkantonal führen. Trotz der grossen Nachfrage und Überlast im Mittelland und ohne ein akzeptierbares und belastbares Angebotskonzept würde ein Grossteil der Massnahmen im Mittelland, welche mit den Ausbauschritten 2025 und 2035 in den Jahren 2014 bzw. 2019 vom Parlament beschlossen wurden, gestrichen.

Um Fehlinvestitionen zu verhindern und den Handlungsspielraum für künftige Ausbauten aufrechtzuhalten, schlägt der Regierungsrat vor, dass analog dem Ausbau der Nationalstrassen, eine schlanke Vorlage für den Bahnausbau mit einem kleinen Ausbauschritt 2027 vorgelegt wird. Die Zeit bis 2029 soll genutzt werden, um ein abgestimmtes Zielbild zu erstellen, damit der nächste Ausbauschritt 2031 weitere Grossprojekte beinhalten kann und auf einer soliden Grundlage dem Parlament vorgelegt werden kann.

Hauptanliegen des Kantons Aargau

1. Gegenüber dem heutigen Angebot darf es keine wesentlichen Verschlechterungen geben (Reisezeitverlängerungen, Reisekettenbrüche, Aufhebung von Direktverbindungen).
2. Die Weiterentwicklung der S-Bahn-Angebote im Kanton Aargau, insbesondere auf den Zuläufen zu den Hauptstrecken aus dem Unteren Aaretal, dem Freiamt, im Raum Zofingen und dem Fricktal, muss möglich sein, um nachfragebedingte Ausbauten auch kurzfristig realisieren zu können. Die grenzüberschreitende Verbindung (Basel Badischer Bahnhof–) Waldshut – Baden ist nachfragegerecht und durchgehend auszubauen, damit von den Ausbauten der deutschen Hochrhein-strecke profitiert und der Strassenübergang über den Rhein entlastet werden kann.
3. Zur unmittelbaren Bewältigung des Verkehrs im Horizont 2035 und 2045 sind im Ausbauschritt 2027 die dringlich erforderlichen finanziellen Mittel für infrastrukturelle Entlastungsmassnahmen im Raum Olten–Aarau–Zürich bzw. Olten–Aarau–Brugg–Baden–Zürich zu sichern.
4. Beschlossene Massnahmen dürfen in den Beschlüssen zu Ausbauschritt 2025 und Ausbauschritt 2035 nicht gestrichen werden, bis nachgewiesen ist, dass sie zu keinem Nutzen für ein akzeptierbares Angebotskonzept im Mittelland beitragen.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Stephan Attiger
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin

Beilage

- Fragebogen



Fragenkatalog

Vernehmlassung zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

Um die bestmögliche Auswertung Ihrer Stellungnahme zu gewährleisten, verwenden Sie bitte die neue Plattform «Consultations»:

<https://www.consultations.admin.ch/>

Falls Ihnen die Nutzung dieses Tools nicht möglich sein sollte, können Sie Ihre Stellungnahme als Dokument (vorzugsweise als PDF- und als Word-Version) erstellen und entweder in «Consultations» unter der Rubrik «Generelle Stellungnahme» hochladen oder an die folgende E-Mail-Adresse senden: konsultationen@bav.admin.ch

Stellungnahme eingereicht durch:

☒	Kanton Aargau
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Gesamtschweizerische Branchenorganisation
☐	Interessenvertretung
☐	Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs
☐	Forschung und Wissenschaft
☐	Weitere
Absender: Regierungsrat des Kantons Aargau, Regierungsgebäude, 5001 Aarau	



Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

1. Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Regierungsrat begrüsst die Stossrichtung einer schlanken Vorlage für die Nationalstrassen im Ausbauschnitt 2027. Der Regierungsrat befürwortet explizit, dass der 6-Streifenausbau Aarau Ost – Birrfeld enthalten ist und die Projekte der abgelehnten Vorlage Ausbauschnitt 2023 bei einer späteren Wiedererwägung berücksichtigt werden.

Bezüglich der Agglomerationsprogramme ist der Regierungsrat mit den Ergebnissen der Prüfung weitestgehend einverstanden. Ausgenommen sind vier Umpriorisierungen von Massnahmen im Agglomerationsprogramm AareLand, die im Rahmen eines Fachgesprächs mit dem Bund thematisiert wurden.

Der Vorschlag für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur ist hingegen ungenügend, nicht zufriedenstellend und der Stand vom Horizont 2035 nicht akzeptierbar (siehe Ausführungen zu den Fragen zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur). Aus Sicht des Regierungsrats sind massgebende Anpassungen an der Vorlage erforderlich, damit sie unterstützt werden kann. Statt die Vorlage jedoch pauschal abzulehnen, möchte sich der Regierungsrat konstruktiv in die Weiterentwicklung der Vorlage einbringen und hat die konkreten Anliegen bei den jeweiligen Fragen beschrieben.

Um Fehlinvestitionen zu verhindern und den Handlungsspielraum für künftige Ausbauten aufrechtzuerhalten, schlägt der Regierungsrat vor, dass analog dem Ausbau der Nationalstrassen, eine schlanke Vorlage für den Bahnausbau, mit einem kleinen Ausbauschnitt 2027 vorgelegt wird. Die Zeit bis 2029 soll genutzt werden, um ein abgestimmtes Zielbild zu erstellen, damit der nächste Ausbauschnitt 2031 weitere Grossprojekte beinhalten kann und auf einer soliden Grundlage dem Parlament vorgelegt werden kann.

2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?

Bemerkungen:

Der Vorschlag für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur widerspricht der Planungslogik, basiert nicht auf einem Zielbild, ist unreif, bindet bereits Investitionen für die nächste Botschaft, beinhaltet keinen Ausbau auf der West-Ost-Achse zwischen Olten–Aarau–Zürich und verschlechtert das Bahnangebot für den Kanton Aargau im Horizont 2035.

Mit der Repriorisierung des Bahnausbaus werden neue Infrastrukturen vorgeschlagen und beschlossene gestrichen, ohne dass ein Bedarfsnachweis, ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Angebotskonzept, eine Infrastrukturliste und ein langfristiges Zielbild vorliegen. Dies widerspricht Art. 48 lit. c. Abs. 2 des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101), wo ein Bedarfsnachweis sowie ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Angebotskonzept verlangt werden.

Mit der Botschaft 2027 werden Projekte von 24 Milliarden Franken gesprochen und mit der Botschaft 2031 bereits Projekte für weitere 8 Milliarden Franken in Aussicht gestellt.

Für die nächsten 20–30 Jahre können demnach keine weiteren strukturbildenden Grossprojekte gesprochen werden (Unsicherheit MwSt.-Promille).

Mit der vorliegenden Botschaft 2027 werden bereits strategische Netzelemente beschlossen und damit Investitionen definiert. Das Angebotskonzept für den Horizont 2035 wird jedoch noch erarbeitet und das Zielbild, welches als Grundlage für neue Infrastrukturen dient, liegt noch nicht vor und wird erst für die folgende Botschaft 2031 in Aussicht gestellt. Gleichzeitig sind für die Ergänzungsmassnahmen deutlich weniger Investitionen vorgesehen als der generell geltende Richtwert von 40 %, was eine vollumfängliche verkehrliche Nutzung der Grossprojekte verunmöglichen wird (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 106).

Die Botschaft 2027 sieht als neues strategisches Netzelement den Grimseltunnel und den Tiefbahnhof Luzern als erste Etappe vor und stellt deren Finanzierung als zweite Etappe mit der Botschaft 2031 in Aussicht. Ebenfalls wird für Basel eine Finanzierung per 2031 in Aussicht gestellt. Damit reduzieren sich die Freiheitsgrade für die künftigen Ausbauschritte. Dies gilt auch für den unbestrittenen Ausbau der West-Ost-Achse zur Behebung des nationalen Kapazitätsengpasses zwischen Aarau und Zürich (siehe Bemerkung zur Frage 6).

Das Angebot für den Horizont 2035 ist noch in Erarbeitung. Der dem Regierungsrat vorliegende Arbeitsstand von Juni 2026 ist nicht akzeptierbar. Er führt zu deutlichen Reisezeitverlängerungen, Reisekettenunterbrüchen und zu Verlust von Direktverbindungen in die Ost- und Westschweiz wie auch innerkantonal. Trotz der grossen Nachfrage und Überlast im Mittelland und ohne ein akzeptierbares und belastbares Angebotskonzept, wird ein Grossteil der Massnahmen im Mittelland, welche mit dem Ausbauschritt 2025 und Ausbauschritt 2035 beschlossen wurden, gestrichen.

3. Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der gegenseitigen Interaktion der Verkehrsträger muss vermehrt Beachtung geschenkt werden. Die Vorlage ist ein Schritt in die richtige Richtung. Die Abstimmung und die Abwägung in Korridoren stehen damit aber erst am Anfang.

Im Bereich der Eisenbahninfrastruktur ist ein – noch nicht vorliegendes – Zielbild vorgesehen. Ohne die Berücksichtigung des Gesamtmobilitätsansatzes führt dies wiederum zu einer isolierten Betrachtung. Die Erarbeitung eines gesamtverkehrlichen Zielbilds, um die Anforderungen an den Bahnausbau zu definieren, bietet auch die Chance, die Interaktion der Verkehrsträger abzubilden.

Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur:

4. Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden?

☐ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☒ NEIN

Bemerkungen:

Der Regierungsrat anerkennt zwar den Handlungsbedarf für eine Neupriorisierung, aufgrund der Mehrkosten bei den beschlossenen Massnahmen, dem Verzicht der SBB auf den Einsatz der Wankkompensation, der Anpassungen der Planungsgrundlagen und dem Mehrbedarf von zusätzlichen Infrastrukturen für einen funktionierenden Fahrplan. Jedoch sollen mit der vorliegenden Vorlage beschlossene Massnahmen gestrichen und gleichzeitig neue Massnahmen beschlossen werden, gekoppelt an eine Verstetigung des MwSt.-Promille, ohne dass ein Bedarfsnachweis, ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Angebotskonzept zugrunde liegen und in einem Zielbild enthalten sind (vgl. Art. 48c EBG).

Das Parlament hat mit der Perspektive Bahn 2050 die Entwicklung des Bahnangebots mit der Botschaft 2023 zur Kenntnis genommen. Diese baut auf die Klimaziele und setzt den Fokus auf die kurzen und mittleren Distanzen, um die Ziele der Raumentwicklung bezüglich der Siedlung der kurzen Wege zu unterstützen und die Zersiedelung nicht weiter zu fördern.

Die Auswahl der neupriorisierten Projekte ist zu wenig nachvollziehbar. Bisher wurde davon ausgegangen, dass dort investiert wird, wo die grössten Engpässe bestehen oder in absehbarer Zeit zu erwarten sind. In dem Sinne ist unverständlich, dass ein Ausbau der Achse Olten–Aarau–Zürich, die immer wieder als grösstes Nadelöhr im nationalen Netz auftaucht, nicht berücksichtigt ist. Zudem wird die heute bereits hoch ausgelastete Strecke mit zusätzlichen Zügen belastet und auf die bereits beschlossenen Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs soll verzichtet werden. Dies widerspricht eindeutig der Perspektiven Bahn 2050.

Bevor ein Paradigmenwechsel bei der Zielsetzung des Bahnangebots vorgenommen wird, muss eine fachliche und politische Klärung der Priorisierung vorgenommen werden. Bevor diese Klärung nicht abgeschlossen ist, sind die beschlossenen Bauwerke, deren ergänzende und flankierende Massnahmen in den jeweiligen Korridoren weiterzutreiben, um die angestrebten Angebotsziele zu ermöglichen.

Ausbauschritt 2027:

5. Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturenbende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden?

☐ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☒ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich wäre das Vorgehen planerisch richtig. Jedoch ist zum heutigen Zeitpunkt ein Paradigmenwechsel nicht angezeigt. Die Grundlagen dazu fehlen: Einerseits fehlt ein Zielbild, das die Aufwärtskompatibilität sicherstellt und eine schweizweite Priorisierung der Massnahmen ermöglicht. Andererseits haben Abklärungen der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs und der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-

Konferenz im Zusammenhang mit dem ETH-Gutachten zu Verkehr '45 gezeigt, dass verschiedene weitere Elemente beim Planungsprozess angepasst werden müssten. Es fehlt eine ganzheitliche Betrachtung und es ist verführt mit dem aktuellen Kenntnisstand einen solchen Grundsatzentscheid zu treffen.

Im Erläuternden Bericht wird darauf hingewiesen, dass ein strategisches Netzelement Ergänzungsmassnahmen (Folgeinvestitionen) von zusätzlichen rund 40 % auslösen (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 106). Konsequenterweise müssen diese bei der Beschlussfassung mitberücksichtigt werden, weil sie in den kommenden Ausbausritten finanziert werden müssen. Der in der Botschaft abgebildete Budgetrahmen muss daher um den Umfang der ergänzenden Massnahmen pro strategisches Netzelement erweitert werden.

Angesichts der sich abzeichnenden grossen Angebotsverschlechterungen für den Kanton Aargau im Horizont 2035 und der fehlenden Grundlagen für die vorgeschlagenen neuen Projekte, kann sich der Regierungsrat nicht für den Grundsatzentscheid «strukturgebende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» aussprechen.

Im Erläuterungsbericht zur Botschaft wird eine alternative Variante erwähnt, die vom Bundesrat verworfen wurde. Es ist zwar nicht dokumentiert, was diese genau beinhaltet, aber möglicherweise würde sie die dringlichsten Engpässe im Mittelland beheben, gesamtschweizerisch einen besseren verkehrlichen Nutzen bringen und den Handlungsspielraum für künftige Botschaften weniger einschränken.

6. Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☒ NEIN

Bemerkungen:

Der Regierungsrat begrüsst, dass die beschlossenen Projekte, wie der Ausbau Bahnhof Lenzburg, die Entflechtung Oberentfelden oder auch die Massnahme für die AVA zwischen Berikon-Widen-Dietikon bestätigt werden. Dies gilt auch für den Kapazitätsausbau der S-Bahn Zürich (4. Gleis Zürich Stadelhofen) sowie die Weiterverfolgung der Kapazitätssteigerung der S-Bahn Basel.

Gleichzeitig ist die Auswahl der strategischen Netzelemente mit neuen Grossprojekten aus folgenden Gründen unverständlich:

1. Fehlendes langfristiges Zielbild und Angebotskonzept.
2. Fehlender Bedarfsnachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens und der Wirkung auf das Gesamtsystem.
3. Fehlende Finanzierung. Der Bahninfrastrukturfonds (BIF) lässt keine Aufnahme von noch nicht beschlossenen Schlüsselprojekten zu.
4. Knappe Finanzmittel bedingen strategische Grossprojekte mit klarer Priorisierung nach volkswirtschaftlichem Nutzen.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass kein strategisches Netzelement auf dem Korridor Olten–Aarau–Zürich zur Behebung des nationalen Engpasses der Schweiz vorgeschlagen wird, obwohl der Handlungsbedarf seit mehreren Ausbauprogrammen bekannt ist und auch das ETH-Gutachten diesen ausweist. Die Behebung des nationalen Engpasses der Schweiz zwischen Olten–Aarau–Zürich muss höchste Priorität haben, um das nationale Netz

überhaupt aufwärtskompatibel und nachhaltig ausbauen zu können und Redundanzen zu ermöglichen. Die spärlichen Kapazitäten im Korridor werden mit zusätzlichen Zügen belastet, dies im Wissen, dass für den Ausbau der Strecke zusätzliche Ausbauten mit entsprechenden Auswirkungen auf den Betrieb kommen werden.

Bereits mit dem Ausbauprogramm "Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur" (ZEB) von 2009 war mit dem Chestenbergertunnel ein Ausbau zwischen Rapperswil bis Mellingen beschlossen worden, auf welchen aber mit dem Ausbauschritt 2025 zugunsten von Ausbauten in der Westschweiz verzichtet und die Projektierung für eine Direktverbindung Aarau–Zürich beschlossen wurde. Im Rahmen der Arbeiten zum Ausbauschritt 2035 war die Direktverbindung Aarau–Zürich eines der bestbewerteten Module (Überlastabbau und Kosten-Nutzen-Verhältnis) und konnte nur aufgrund der hohen Kosten für ein Einzelprojekt nicht berücksichtigt werden. Mit dem Ausbauschritt 2035 wurde sie als zu prüfende Massnahme für den nächsten Ausbauschritt für die Botschaft 2026 aufgeführt.

Damit bleibt der Heitersbergertunnel das Nadelöhr im schweizerischen Schienennetz. Der gesamte West-Ost-Verkehr, Zu- und Wegfahrten zum grössten Rangierbahnhof der Schweiz, der schnelle Verkehr zwischen Basel und Zürich sowie die S-Bahnen aus dem Mittelland nach Zürich müssen sich die vorhandenen Trassen teilen. Mit der absehbaren Bevölkerungsentwicklung und dem erwarteten Nachfragezuwachs verstärkt sich der Engpass und es braucht zwingend eine Erhöhung der Kapazitäten.

Der Heitersbergertunnel stellt ein nationales Stabilitätsrisiko dar, das bei Störungen und Baustellen besonders kritisch ist. Seine Beseitigung ist unabdingbar, um den Engpass im schweizerischen Schienennetz – nicht nur im Kanton Aargau – zu entschärfen.

Umso wichtiger ist nun, dass die weiteren Planungen für die West-Ost-Achse mit der Direktverbindung Aarau–Zürich mit einer hohen Priorität weitergeführt werden, damit mindestens für den Horizont 2045 (Botschaft 2031) die Investitionen der erforderlichen Massnahmen beschlossen und die Realisierung gestartet werden können.

Antrag

Der **Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2027** für die Eisenbahninfrastruktur ist wie folgt zu ergänzen und im **Verpflichtungskredit** sind die dafür erforderlichen Mittel einzustellen:

Art. 1 Abs. 2 lit. b (ergänzen)

Ziff. 8 Planungs- und Projektierungsmittel für die West-Ost-Achse, insbesondere Kapazitätsausbau Olten–Aarau–Zürich

Ziff. 9, 10 [gemäss Vernehmlassungsvorlage, Ziffer 8-9]

Art. 2 (neu)

¹ Der Bundesrat legt der Bundesversammlung bis 2031 eine Botschaft zu einem nächsten Ausbauschritt vor. Er sorgt dafür, dass die folgenden Vorhaben in den Ausbauschritt 2031 aufgenommen werden:

a. Olten–Aarau–Zürich: Kapazitätsausbau;

b. Knoten Basel (Durchmesserlinie Basel): Kapazitätssteigerung S-Bahn Basel;

c. ...

Art. 3

[gemäss Vernehmlassungsvorlage, Art. 2]

7. Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Es ist sinnvoll und wichtig die Vorteile der Digitalisierung zu Nutzen und mit Investitionen für infrastrukturseitige Anpassungen zu unterstützen. Fahrzeugseitige Ausrüstungen sind jedoch durch die Betreiber zu finanzieren und nicht mit Geldern aus dem Bahninfrastukturfonds. Dies ist einer klaren Trennung von Infrastruktur und Betrieb geschuldet.

Die Grössenordnung der Kosten kann nicht nachvollzogen werden und soll in der Botschaft 2027 erläutert werden.

8. Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschnitt 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☒ NEIN

Bemerkungen:

Das Angebot für den Horizont 2035 ist noch in Erarbeitung. Der dem Regierungsrat vorliegende Arbeitsstand von Juni 2026 ist **nicht akzeptierbar**. Er führt im Vergleich zu heute zu deutlichen Reisezeitverlängerungen, Reisekettenunterbrüchen, zu Verlust von Direktverbindungen in die Ost- und Westschweiz und im Kanton.

Trotz der grossen Nachfrage und Überlast im Mittelland und ohne ein akzeptierbares und belastbares Angebotskonzept, wird ein Grossteil der Massnahmen im Mittelland, welche mit dem Ausbauschnitt 2025 (2014) und Ausbauschnitt 2035 (2019) vom Parlament beschlossen wurden, gestrichen. Dies sind zum Teil auch Massnahmen, die der Stabilität des Betriebs nutzen oder aufgrund von längeren Zügen notwendig sind:

- Aarau Ost: Schnelle Spurwechsel SBB
- Aarau: Parallele Einfahrten Westkopf SBB
- Baden: Perronverlängerung Gleise 4/5 SBB
- Döttingen: Verlängerung Kreuzungsgleise SBB
- Kolliken: Kreuzungsgleis SBB
- Othmarsingen: Perronverlängerung und schnelle Durchfahrt SBB
- Rupperswil: Schnelle Einfahrt Gleis 1 SBB
- Schinznach Bad: Überholgleis SBB
- Schönenwerd West: Wendegleise SBB
- Solothurn: Anlagenanpassungen SBB
- Suhr West: Kreuzungsgleis SBB
- Wettingen: Puffergleis SBB
- Zofingen: Anlagenanpassungen SBB

Potenzielle Ergänzungsmassnahmen, welche im Korridor Olten–Aarau–Zürich eine Entlastung und flexiblere Verkehrsführungen ermöglichen, dürfen nicht gestrichen werden. Die zusätzlich notwendigen Massnahmen sind in den Ausbauschnitt 2027 aufzunehmen. Im besten Fall bringen die noch laufenden Arbeiten zum Horizont 2035 gewisse Verbesserungen.

Anträge und Forderungen

1. Gegenüber dem heutigen Angebot darf es keine wesentlichen Verschlechterungen geben (Reisezeitverlängerungen, Reisekettenbrüche, Aufhebung von Direktverbindungen).
2. Die Weiterentwicklung der S-Bahn-Angebote im Kanton Aargau, insbesondere auf den Zuläufen zu den Hauptstrecken aus dem Freiamt, Unteren Aaretal, Raum Zofingen und Fricktal, muss möglich sein, um nachfragebedingte Ausbauten auch kurzfristig realisieren zu können. Die grenzüberschreitende Verbindung (Basel Badischer Bahnhof–) Waldshut – Baden ist nachfragegerecht und durchgehend auszubauen, damit von den Ausbauten der deutschen Hochrheinstrecke profitiert und der Strassenübergang über den Rhein entlastet werden kann.
3. Zur unmittelbaren Bewältigung des Verkehrs im Horizont 2035 und 2045 sind im Ausbauschritt 2027 die dringlich erforderlichen finanziellen Mittel für infrastrukturelle Entlastungsmassnahmen im Raum Olten–Aarau–Zürich bzw. Olten–Aarau–Brugg–Baden–Zürich zu sichern.
4. Beschlossene Massnahmen dürfen in den Beschlüssen zu Ausbauschritt 2025 und Ausbauschritt 2035 nicht gestrichen werden, bis nachgewiesen ist, dass sie zu keinem Nutzen für ein akzeptierbares Angebotskonzept im Mittelland beitragen.

Anpassungen von bestehenden Beschlüssen:

9. Sind Sie mit den Anpassungen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», «Ausbauschritt 2025» und «Ausbauschritt 2035» einverstanden?

☐ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Vorlage für die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur mit zusätzlichen Massnahmen in Milliardenhöhe und der gleichzeitigen Streichung von parlamentarisch beschlossenen Massnahmen, basierend auf einer lückenhaften Grundlage (siehe obige Ausführungen). Der aktuelle Planungsstand für den Ausbau der Bahn ist zu unreif, unsicher und instabil, um die Auswirkungen der Anpassungen an den beschlossenen Ausbauprogrammen abschätzen zu können.

Antrag

Der Regierungsrat fordert den Verzicht auf die Anpassungen an den vom Parlament beschlossenen Bundesbeschlüssen zum Ausbauschritt 2035:

1. Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur Art. 1 Abs. 2 lit. a Ziff. 4: Biel/Bienne–Zürich und Bern–Zürich: Leistungssteigerung und Kapazitätsausbau anstelle vom Vorschlag im Botschaftsentwurf: *Solothurn–Langenthal: Leistungssteigerung*

Begründung

Das Angebot ist noch nicht definiert, daher ist die Raumbezeichnung nicht anzupassen. Es soll weiterhin der Raum wie im gültigen Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur gelten:

BB AS 2035 Art. 1 Abs. 2 lit. a Ziff. 6 Biel/Bienne-Zürich und Bern-Zürich:
Leistungssteigerung und Kapazitätsausbau

2. Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur
Rothrist und unteres Aaretal: Leistungssteigerung ist unter Art.1 Abs. 2
aufzuführen
anstelle vom Vorschlag im Botschaftsentwurf Art. 1 Abs. 2^{bis} lit. a Ziff. 5

Begründung

Die Massnahmen sind beschlossen und dürfen neu nicht von der Verlängerung
des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles abhängig gemacht werden.

**Entsprechend müssen auch die dafür notwendigen Investitionen für den
Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2035 angepasst werden.**

Weitere Massnahmen:

10. Sind Sie mit den Anpassungen am Planungsprozess einverstanden, sodass künftig nur noch
Projekte, die im Stadium Vorprojekt sind, in einen Ausbauschritt aufgenommen werden
können?

☐ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☒ NEIN

Bemerkungen:

Der Planungsprozess ist noch nicht vorliegend und daher ist keine Beurteilung möglich.

Das Ziel, die Kostengenauigkeit zu erhöhen und damit einen späteren finanziellen
Mehrbedarf zu verhindern, ist nachvollziehbar. Die Planungs- und Realisierungsabfolge
muss nach klaren verkehrlichen Kriterien erfolgen und nicht nach Projektstand. Der
Planungsstand zum Zeitpunkt des jeweiligen Bundesbeschlusses kann zufällig sein und
muss nicht zwingend den verkehrlichen Prioritäten entsprechen. Damit die vorgesehenen
Mittel für die Planungs- und Projektierungsarbeiten gemäss BB AS 2027 Art. 1. Abs. 2
lit. b, Ziff. 8 zielführend eingesetzt werden, muss eine Priorisierung der Projekte möglichst
frühzeitig erfolgen, um generell Kosten zu verhindern.

In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, ob der Entscheid der strategischen
Weiterentwicklung vom Finanzierungsprozess zu trennen ist, damit nicht unnötig
Planungs- und Projektierungsmittel für nicht prioritäre Projekte ausgegeben werden.

Bevor solche weitreichenden Anpassungen vorgenommen werden, bedarf es einer
grundsätzlichen Klärung des Planungsprozesses.

In der vorliegenden Botschaft ist nachzuweisen, dass alle zur Realisierung
vorgeschlagenen Projekte dieses Kriterium erfüllen, andernfalls wäre das Projekt auf eine
nächste Botschaft zu verschieben.

Antrag

**Auf die Änderungen im Eisenbahngesetz der Art. 48c und Art. 58 ist zu verzichten,
bis die Prozesse und Kriterien geklärt sind.**

11. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen soll?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten. ☒ NEIN

Bemerkungen:

Mit der Änderung erhält der Bundesrat, bzw. das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, die Kompetenz direkt die sehr hohen Sammelpositionen für die Ergänzungsmassnahmen zu entscheiden. Zur Beschleunigung der Realisierung von erforderlichen Ergänzungsmassnahmen ist der Vorschlag nachvollziehbar, jedoch sehen wir die Umsetzung aktuell kritisch.

Die Anpassung bedingt klare Angebotsvorstellungen für die strategischen Netzelemente auf Grundlage eines Zielbilds, die aber zum aktuellen Zeitpunkt nicht vorliegen.

Einerseits ist die Abgrenzung strategisches Netzelement versus Ergänzungsmassnahmen zu schärfen. Andererseits müssen genügend Mittel für Ergänzungsmassnahmen vom Parlament beschlossen werden und gewährleistet sein. Um eine volle Nutzung der strategischen Elemente zu gewährleisten, muss sichergestellt werden, dass die Ergänzungsmassnahmen auch bei potenziellem Spardruck realisiert werden. Dies erfordert klare Entscheidungsgrundlagen und Priorisierungskriterien, die nach aktuellem Kenntnisstand fehlen.

Bevor solche weitreichenden Anpassungen vorgenommen werden, bedarf es einer grundsätzlichen Klärung des Planungsprozesses.

Antrag

Auf die Änderungen im Eisenbahngesetz ist zu verzichten, bis die Prozesse und Kriterien geklärt sind.

Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahninfrastruktur:

12. Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?

☒ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt, Systemaufgaben und Ausbau der Bahninfrastruktur erfolgt über den BIF. Die langfristige BIF-Planung weist für den Ausbau einen zusätzlichen Finanzierungsbedarf aus und die BIF-Simulation zeigt für Anfang 2030 potenzielle Liquiditätsprobleme.

Eine leistungs- und zukunftsfähige Bahninfrastruktur ist wichtig und der Regierungsrat anerkennt die Problematik.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?

Bemerkungen:

Der Teil der Eisenbahninfrastruktur ist unausgewogen und planerisch nicht ausgereift. Er verletzt die Anforderungen von Art. 48c EBG, indem ein Angebotskonzept fehlt. Vielmehr ist es eine Infrastrukturliste ohne Erkenntnisse über deren angebotsmässigen Nutzen. Die Kantone als Verantwortliche für die regionale Angebotsplanung bei der Planung des Ausbaus (Art. 48d EBG), wurden für den Ausbauschritt 2027 nur mangelhaft miteinbezogen, obwohl sie nicht nur von der Angebotsentwicklung, sondern auch als Besteller und Finanzierer des Regionalverkehrs unmittelbar betroffen sind. Änderungen des Fern- und Güterverkehrs können zusätzliche Leistungen für den Regionalverkehr, bspw. zur Kompensation von Direktverbindungen oder zur Gewährleistung von Busanschlüssen auslösen, was zu grossen finanziellen Auswirkungen auf das kantonale Budget führt. Der aktuelle Stand lässt keine Aussage über die finanziellen Auswirkungen für den Kanton Aargau zu.

Der Planungsprozess soll neu aufgelegt werden, ist aber noch nicht konkret vorhanden. In der Botschaft ist daher eine Mischung aus "alter" Planungsphilosophie und neuen Ansätzen vorhanden, die eine klare Struktur vermissen lässt. Die Frage, wann und in welchem Umfang finanzielle strategische Netzelemente beschlossen werden (z. B. inkl. 40 % für flankierende Massnahmen) und wie mit den übrigen notwendigen Investitionen umgegangen wird, ist nicht geklärt.

Ausbau der Nationalstrassen

Zahlungsrahmen für die Nationalstrassen:

14. Sind Sie mit dem beantragten Umfang der im Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2028 – 2031 für Betrieb, Unterhalt und die Anpassung der Nationalstrassen an den neuesten Stand der Technik zur Verfügung stehenden Mittel einverstanden?

☒ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Zahlungsrahmen für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist plausibel. Die Priorisierung von Betrieb und Unterhalt ist sinnvoll. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Anpassungen dazu dienen, die bestehenden Nationalstrassen auf Dauer zu sichern.

Die Ablösung der Mineralölsteuer ist zwar nicht Bestandteil dieser Vorlage, jedoch eine wichtige Komponente für die langfristige Finanzierung der Strasseninfrastruktur.

Antrag

Der Zusammenhang mit der Ablösung Mineralölsteuer soll in der Botschaft 2027 deutlicher erläutert werden.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse:

15. Sind Sie mit den im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen enthaltenen Kapazitätserweiterungsprojekten einverstanden?

☒ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Auswahl der Erweiterungsprojekte ist grundsätzlich nachvollziehbar, auch wenn die regionale Beurteilung in Einzelfällen anders ausfallen kann.

Für den Kanton Aargau sind folgende Projekte von Bedeutung:

6-Streifen-Ausbau Aarau Ost Birrfeld

Zulaufstrecken zu den zentralen Autobahnabschnitten im Kanton Aargau auf der A1 und der A3 wie Rheintunnel Basel, 6-Streifenausbau Limmattal – Urdorf Süd sowie der 8-Spurausbau Hagnau – Augst

Die gestrichenen Projekte werden wie folgt beurteilt:

Limmattal: Der Ausbau von Abschnitten ist im Zusammenhang des Netzes und des Korridors zu sehen. Daher hängt die Dringlichkeit an den Kapazitäten der angrenzenden Abschnitte sowie an dem parallel verfügbaren Angebot der Bahn. Im Limmattal hängt Zu- und Abfluss an der Verzweigung Limmattal sowie dem Baregg. Zudem besteht bereits heute eine starke Bahnachse, welche langfristig gestärkt werden soll. Aus diesem Grund ist ein Verzicht auf einen – wenn auch erst langfristig vorgesehenen – Ausbau auf 8 Spuren zwischen Wettingen und Dietikon wie auch weiterführend von Dietikon bis zur Verzweigung Limmattal nachvollziehbar.

A3 Augst – Rheinfelden: Der Abschnitt 6-Spurausbau Augst – Rheinfelden steht in Abhängigkeit zum Rheintunnel und dem daran gekoppelten Ausbau 8 Spurausbau Hagnau – Augst. Da der Abschnitt Hagnau – Augst nun erst auf den Realisierungshorizont 2055 vorgesehen ist, ist die Einordnung zu den gestrichenen Projekten nachvollziehbar. Im Zusammenhang mit dem Grenzübergang Rheinfelden und der anspruchsvollen Anschluss- und Verzweigungssituation kann zu einem späteren Zeitpunkt eine Neubeurteilung nötig sein.

A1 Aarau Ost bis Wiggertal: Der Ausbau dieser Abschnitte war erst für einen späteren Horizont vorgesehen und damit nicht Bestandteil von STEP NS 2040. Die Zuordnung zu den gestrichenen Projekten ist nachvollziehbar. Auch hier gilt, dass aufgrund der Entwicklung in den nächsten 20–30 Jahren eine Neubeurteilung nötig sein kann. Für die nähere Zukunft stehen betriebliche Massnahmen im Vordergrund.

16. Sind Sie mit der Zuteilung der Kapazitätserweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten einverstanden?

☒ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Zuteilung der Projekte in die Realisierungshorizonte 2045, 2055 und weitere wird durch den Regierungsrat unterstützt. Mit der Berücksichtigung des 6-Streifen-Ausbau Aarau Ost Birrfeld im Ausbauschnitt 2027 ist das drängendste Anliegen des Kantons Aargau bei den Nationalstrassen erfüllt. Die Begründung das Projekt sei planerisch weit fortgeschritten und beseitige im zentralen Mittelland einen Engpass auf der West-Ost-Achse, wird vollumfänglich geteilt und begrüsst.

Die Zuteilung der übrigen Abschnitte ist nachvollziehbar. Als positiv wird gewertet, dass im Ausbauschnitt 2027 keine Projekte enthalten sind, welche in der eidgenössischen Abstimmung vom November 2024 verworfen wurden. Die Zuteilung einzelner Projekte (Rheintunnel Basel, Rosenbergstunnel St. Gallen) zum Zeithorizont 2031 ist plausibel und begründbar.

Ausbauabschnitt 2027:

17. Sind Sie mit den definitiv zur Realisierung beantragten Kapazitätserweiterungsprojekten im Ausbauabschnitt 2027 einverstanden?

☒ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Mit der Berücksichtigung des 6-Streifen-Ausbau Aarau Ost Birrfeld zum Ausbauabschnitt 2027 ist das drängendste Anliegen des Kantons Aargau bei den Nationalstrassen erfüllt. Die Begründung, das Projekt sei planerisch weit fortgeschritten und beseitige im zentralen Mittelland einen Engpass auf der West–Ost–Achse, wird vollumfänglich geteilt und begrüsst.

Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz:

18. Sind Sie mit der vorgesehenen Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Streichung Glattalautobahn und Umfahrung Morges) einverstanden?

☒ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Weitere Bemerkungen:

19. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Nationalstrasseninfrastruktur?

Bemerkungen:

Die Nationalstrassen sind das Rückgrat der Strasseninfrastruktur. Von zentraler Bedeutung ist die wirksame Bewältigung der bestehenden Kapazitätsengpässe und der sich auf gesamtschweizerischer Ebene weiter verschärfenden Kapazitätsprobleme, damit die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Schweiz insgesamt gewahrt werden kann.

Programm Agglomerationsverkehr

20. Sind Sie mit den Ergebnissen der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Alle vier Agglomerationsprogramme, an denen der Kanton Aargau beteiligt ist, erhalten Bundesgelder für die Umsetzung der Massnahmen der 5. Generation. Aus den Ergebnissen der Prüfung geht hervor, dass der Bund die Wirkung und die Wichtigkeit der Aargauer Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen anerkennt. In den vier Agglomerationsprogrammen Aargau-Ost, AareLand, Limmattal und Basel hat der Bund die vorgeschlagenen Massnahmen weitgehend übernommen. Der Regierungsrat ist mit den Ergebnissen der Prüfung einverstanden mit Ausnahme des Agglomerationsprogramms AareLand. Bei den nachfolgend aufgelisteten Massnahmen (siehe Antwort zur Frage 21) ist der Regierungsrat mit den abgeänderten Prioritäten und deren Begründungen nicht einverstanden.

21. Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

Bemerkungen:

Agglomerationsprogramm AareLand:

2581.5.011 / Str502 Suhr, VERAS Teil Süd

Der Regierungsrat teilt die Einschätzung vom Bund bzgl. ungenügender Wirkung nicht. Der Kanton beantragte am Fachgespräch vom 13. August 2026 die Massnahme im A-Horizont zu belassen. Die Variante "Ertüchtigung im Bestand" welche nur gering weniger Kosten aufweist, ist keine zweckmässige Variante und hat gegenüber der Variante "VERAS Teil Süd" in der Gesamtbewertung (Nutzwertanalyse und Kosten-Wirksamkeits-Analyse) klar das Nachsehen. VERAS Teil Ost und Teil Süd ergänzen sich verkehrlich in ihrer Gesamtwirkung und schaffen zusätzliches Potenzial für Verbesserungen im Bereich Siedlung sowie Aufwertung Landschaftsraum und Umwelt (Weiler, Lärmreduktion, Talbächli, Hochwasserschutz). Dies umso mehr, da der Bund keinen zusätzlichen Autobahnanschluss und auch keinen Halbanchluss Richtung Zürich zwischen Aarau Ost und Aarau West vorsieht.

Um für den Grossraum Aarau ein zweckmässiges Verkehrssystem auf die bestehenden Autobahnanschlüsse Aarau Ost und Aarau West sicherzustellen, braucht es ein leistungsfähiges Hauptverkehrsstrassennetz. Dies ist mit der vorliegenden

Gesamtplanung VERAS (Teil Ost und Teil Süd) gewährleistet. 2581.5.042 / FVV504 Aarau, Aareufer Süd-Ost

Der Regierungsrat teilt die Einschätzung vom Bund bezüglich ungenügendem Planungsstand nicht. Die anrechenbaren Kosten sind ausgewiesen und die mitfinanzierten Elemente sind klar. Der Kanton beantragte am Fachgespräch vom 13. August 2026 die Massnahmen als pauschale Massnahme im Paket LV A-Liste aufzunehmen.

2581.5.006 / ÖV512 Oftringen, ÖV-Drehscheibe Kreuzplatz (Luzerner-/Zürich-/Baslerstrasse) und 2581.5.014 / Str505 Oftringen, Kernzone Umsetzung BGK K104
Der Regierungsrat teilt die Einschätzung des Bundes zu diesen beiden voneinander abhängigen Massnahmen nicht. Die Bauprojekte liegen vor und die anrechenbaren Kosten sind ausgewiesen. Die Verschiebung in die 6. Generation würde den Baustart von bereits reifen Massnahmen erheblich verzögern. Der Kanton beantragte am Fachgespräch vom 13. August 2026 die Massnahme im A-Horizont zu belassen.

2581.5.003 / ÖV509 Reiden, VDS Bushub

Der Regierungsrat unterstützt das Anliegen des Kantons Luzern diese Massnahme im A-Horizont zu belassen und nicht ins C zu verschieben.

Weitere Themen/Bemerkungen

22. Weitere Bemerkungen zur Vorlage:

Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Bemerkungen:

Der Regierungsrat anerkennt die Wichtigkeit und die Bemühungen einer gesamtverkehrlichen und koordinierten Planung. Das Raumkonzept Schweiz, die Perspektive Bahn 2050, die langfristige Klimastrategie 2050 und der Sachplan Verkehr werden in der Vorlage zwar als strategische Grundlagen genannt. Es fehlt jedoch eine vertiefte Abstimmung sowohl auf nationaler als auch auf regionaler Ebene, sowie die Nachweise, inwiefern die Ausbauten einen Beitrag zu den übergeordneten raumplanerischen, klima- und energiepolitischen Zielen leisten.

Bitte strukturieren Sie Ihre Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage gemäss diesem Fragenkatalog. Besten Dank!