

## REGIERUNGSRAT

14. Januar 2026

25.299

**Postulat der FDP-Fraktion (Sprecher Adrian Meier, Menziken) vom 21. Oktober 2025 betreffend Expertenbericht der ETH Zürich (Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT)) in Sachen Verkehrsplanung 2045 zu Händen des Bundesamtes für Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und dessen mögliche Auswirkungen auf die Regionen und Gemeinden; Entgegennahme mit Erklärung**

---

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:

### **Ausgangslage**

Der Kanton Aargau verzeichnet seit mehreren Jahren ein überdurchschnittliches Bevölkerungs- und Verkehrswachstum im Vergleich zur Gesamtschweiz. Dieses Wachstum zeigt sich in überlasteten Infrastrukturanlagen und Bedarf an Angebotsausbauten im öffentlichen Verkehr (öV). Der Kanton Aargau soll auch in Zukunft ein attraktiver Lebens-, Arbeits- und Wirtschaftsraum bleiben und sich nachhaltig weiterentwickeln können. Aus dieser Perspektive wurde das Gutachten der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) zu Verkehr 45 betrachtet.

Die Ablehnung des Ausbaus 2023 für die Nationalstrassen im November 2024 durch die Schweizer Stimmbevölkerung sowie das starke Kostenwachstum beim Ausbau des Schienenverkehrs führten beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zur Erkenntnis, dass eine Gesamtbetrachtung und Priorisierung erarbeitet werden musste. Das Gutachten der ETH wurde demzufolge im Auftrag des Bundesrats für das UVEK erstellt. Der nun vorliegende Bericht der ETH vom 15. September 2025 zu Verkehr 45 stellt eine erste Analyse der nationalen verkehrlichen Herausforderungen dar und verfolgt den Anspruch einer Gesamtperspektive.

Das vorliegende Gutachten ist aus Sicht des Regierungsrats ein erster Schritt in die richtige Richtung zu einer schweizweiten Gesamtverkehrsperspektive. Wichtig ist dem Regierungsrat, dass die Verkehrsträger gezielt und ergänzend nach den Bedürfnissen der Gesellschaft und Wirtschaft unter Einhaltung der Nachhaltigkeitskriterien weiterentwickelt und dort gefördert werden, wo sie ihre Wirkung am besten erzielen können.

Die Grundlagen und Beurteilungskriterien dazu sind nicht im Bericht ersichtlich, sondern in Unterlagen zu den Bewertungen, welche auf Anfang des Jahrs 2026 in Aussicht gestellt wurden.

### **Expertengutachten Verkehr 45**

Dem Regierungsrat ist es wichtig, dass die Verkehrsträger schweizweit nach denselben Kriterien beurteilt und möglichst in der Reihenfolge der fachlichen Dringlichkeit aufwärtskompatibel ausgebaut werden. Aktuell wird dazu auf Bundesebene ein Botschaftsentwurf zum Gesamtpaket erarbeitet, welcher entscheidende Informationen enthalten soll. Eine vertiefte fachliche Beurteilung kann erst mit Vorliegen dieser Unterlagen erfolgen.

Das Mittelland mit der Nordwestschweiz und dem Grossraum Zürich gilt als Wirtschaftsmotor der Schweiz; die Erreichbarkeit der Region muss sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse gewährleistet bleiben. Dieser Ansatz wurde im Kanton Aargau bereits erfolgreich bei gesamtverkehrlich erarbeiteten Grundlagen und Konzepten angewendet, bei denen Bahn und Strasse zusammen betrachtet wurden. Beispiele dafür sind die Gesamtverkehrskonzepte im Ostaargau, in Aarau sowie im Fricktal.

Die A1 als Rückgrat der nationalen Strasseninfrastruktur sowie die Ost-West-Achse der Bahn führen durch den Kanton Aargau. Wichtig ist, dass dort die bestehenden und sich durch das Bevölkerungswachstum sowie die gesamtschweizerische Nachfragesteigerung weiter akzentuierenden Kapazitätsengpässe bewältigt werden können und die Wirtschaftsleistung der gesamten Schweiz nicht behindert wird. Diesen Zusammenhängen und der gegenseitigen Interaktion der Verkehrsträger muss vermehrt Beachtung geschenkt werden. Im Gutachten sind die erwarteten Priorisierungen zwischen den Verkehrsträgern in den Projektlisten nicht ersichtlich. Diese Abwägung ist voraussichtlich ein Bestandteil in der zu erarbeitenden eidgenössischen Botschaft.

Wichtig ist dem Regierungsrat, dass die Arbeiten im Bereich öV und Bahnprojekte für die Behebung des Engpasses zwischen Aarau und Zürich – wie auch bei den übrigen Projekten – nicht sistiert, sondern weiter vorangetrieben werden. Obwohl das aus umfangreichen Variantenstudien hervorgegangene Tunnelprojekt teuer ist, hat es in der Bewertung der Module zum Angebotskonzept 2035 eines der besten Kosten/Nutzen-Verhältnisse aufgewiesen.

### **Bisherige Aktivitäten des Kantons Aargau und weiteres Vorgehen**

Die bisher möglichen Analysen des Gutachtens Verkehr 45 sind wie oben beschrieben vorliegend. Vertiefere Aussagen sind auf die in Aussicht gestellten Unterlagen zu Methodik und Beurteilung angewiesen.

Nach Veröffentlichung des Gutachtens hat der Regierungsrat rasch seinen fachlichen und politischen Standpunkt geklärt und diesen schriftlich dem zuständigen Bundesrat mitgeteilt. Der Kanton hat sich zudem bei verschiedenen Schreiben an den Departementsvorsteher des UVEK engagiert. So wurden Schreiben der schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK), der schweizerischen Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV), der beiden Regionalkonferenzen Nordwestschweiz (KöV NWCH) und Zürich (KöV ZH) sowie der Metropolitankonferenz Zürich (MKZ) verfasst. Der Departementsvorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt war zudem an verschiedenen Treffen der Kantonsvertreter mit dem Departementsvorsteher des UVEK dabei und konnte die fachlichen und regionalspezifischen Anliegen einbringen.

Um die Erreichbarkeit im Mittelland auf Strasse und Schiene weiterhin sicherzustellen, muss im weiteren Planungsprozess darauf hingearbeitet werden, dass die prognostizierten Kapazitäten zur Verfügung stehen. Daher wird sich der Regierungsrat weiterhin für eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung einsetzen.

Dazu gehört:

- 6-Streifen-Ausbau Aarau Ost–Birrfeld und die dazugehörenden Projektteile
- Ausbau des Bahnangebots unter Berücksichtigung eines nationalen Angebotskonzepts und den dafür notwendigen Infrastrukturausbauten
- Stärkung des im Sachplan Verkehr angelegten Gesamtverkehrsansatzes auch auf Bundesebene

Grundsätzlich stuft der Regierungsrat das Gutachten der ETH zum Verkehr 45 als ersten fachlichen Input zur Priorisierung der Ausbauten auf Strasse und Schiene ein. Auf dessen Basis muss der Bund nun ein entsprechendes gesamtheitliches Konzept erstellen. Der Regierungsrat verspricht sich von den auf Anfang 2026 versprochenen Unterlagen zur Bewertung der Objekte sowie vom ersten Entwurf der Botschaft an das eidgenössische Parlament weitere Erkenntnisse und wird das weitere Vorgehen darauf ausrichten. Bis zum Vorliegen der Unterlagen setzt sich der Regierungsrat in den verschiedenen Gremien (BPUK, KöV, bilaterale Gespräche) dafür ein, dass die notwendigen Kapazitätsausbauten auf der Ost-West-Achse in die Botschaft integriert und in nützlicher Frist umgesetzt werden können.

Eine leistungsfähige Ost-West-Achse auf Strasse und Schiene als Teil des kantonalen Verkehrsnetzes bleibt auch mit der nun vorliegenden Studie die Grundlage für die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrs. Daher ist der Einsatz auf Bundesebene wichtig. Die nicht realisierte Kapazität auf der Nationalstrasse und im Schienennetz führt zu einer weiteren Verdichtung des Verkehrsablaufs auf Strasse und Schiene. Eine Veränderung der Ansätze in der Gesamtverkehrsplanung ist jedoch nicht zu erwarten. Damit behalten die Zielsetzungen und die Massnahmenpriorisierung in den Gesamtverkehrsplanungen – welche mit den Regionen und Gemeinden erarbeitet worden sind – weiterhin ihre Gültigkeit.

### **Vorgesehene Art der Umsetzung und geltende Frist**

Sobald das Vorgehen des Bundes geklärt ist, kann der Regierungsrat den Grossen Rat mit der Vorlage eines Berichts informieren (vgl. § 46 Abs. 1 Gesetz über die Organisation des Grossen Rates und über den Verkehr zwischen dem Grossen Rat, dem Regierungsrat und der Justizleitung [Geschäftsverkehrsgesetz, GVG]). Dafür gilt eine zweijährige Umsetzungsfrist (vgl. § 42 Abs. 3 lit. b GVG).

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 828.–.

### **Regierungsrat Aargau**