

GROSSER RAT

WORTPROTOKOLL

91. Sitzung vom 10. November 2020 von 13:35 bis 16:40 Uhr (Art. 1969-1985)

Vorsitz:	Edith Saner, Birmenstorf
Protokollführung:	Rahel Ommerli, Ratssekretärin
Redaktion:	Tony Süess, Parlamentsdienst
Präsenz	Anwesend 134 Mitglieder (Rolf Ryser bis 14.45 Uhr; Marco Hardmeier bis 16.05 Uhr; Simona Brizzi bis 16.15 Uhr)
	Abwesend 6 Mitglieder
	Entschuldigt abwesend: René Bodmer, Unterlunkhofen; Werner Erni, Möhlin; Christian Glur, Murgenthal; Erich Hunziker, Kirchleerau; Tanja Primault-Suter, Gipf-Oberfrick; Daniel Urech, Sins

Behandelte Traktanden	Seite
1969 Neu eingereichte Vorstösse an der Nachmittagssitzung.....	5177
1970 Förderprogramm Energie 2021–2024; Verpflichtungskredit; Beschlussfassung; fakultatives Referendum; Abschreibung (19.186) Motion der CVP-Fraktion vom 18. Juni 2019.....	5177
1971 Anpassung des Richtplans; Festsetzung "Suhr, Oberentfelden, Gränichen, Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS (Bernstrasse Ost K 235 bis Suhrentalstrasse K 108 mit Anschluss Gränicherstrasse K 242)" (Kapitel M 2.2, Beschluss 2.1, Nr. 111); Anpassung des Kantonsstrassennetzes; Beschlussfassung; Publikation; fakultatives Referendum	5179
1972 Sanierung Seetalbahn; 1.–3. Etappe Bauprojekte Kanton Aargau; Mehrkosten; Zusatzkredite; Beschlussfassung.....	5185
1973 Interpellation Christian Merz, SVP, Beinwil am See (Sprecher), Stefan Huwyler, FDP, Muri, und Rolf Haller, EDU, Zetzwil, vom 30. Juni 2020 betreffend Eingangsbremsen und -pforten auf Kantonsstrassen bei Dorfeinfahrten und -ausfahrten; Beantwortung und Erledigung.....	5192
1974 Interpellation Christian Minder, EVP, Lenzburg, vom 12. Mai 2020 betreffend Eliminierung des gefährlichen kantonalen Velowegabschnitts bei der SBB Unterführung auf der K472 im	

	Rahmen der geplanten Sanierung des Bahnhofs Wildegg; Beantwortung und Erledigung.....	5192
1975	Interpellation der EVP-BDP-Fraktion (Sprecher Uriel Seibert, Schöffland) vom 16. Juni 2020 betreffend Datengrundlage und Innovationsprozesse im Verkehrsbereich; Beantwortung und Erledigung.....	5193
1976	Interpellation Dr. Roland Frauchiger, EVP, Thalheim (Sprecher), Therese Dietiker, EVP, Aarau, Lutz Fischer-Lamprecht, EVP, Wettingen, Christian Minder, EVP, Lenzburg, Urs Plüss, EVP, Zofingen, und Uriel Seibert, EVP, Schöffland, vom 12. Mai 2020 betreffend Umsetzung von Umsteigeinfrastrukturen gemäss Mobilitätsstrategie; Beantwortung und Erledigung.....	5194
1977	Interpellation Max Chopard-Acklin, SP, Obersiggenthal (Sprecher), und Christian Jon Keller, Grüne, Obersiggenthal, vom 30. Juni 2020 betreffend Ostaargauer Strassenentwicklung OASE ohne Martinsbergtunnel und ohne Mehrverkehr und Schwerverkehr mitten durch den Siedlungsraum Siggenthal; Beantwortung und Erledigung.....	5194
1978	Motion der Fraktion der Grünen (Sprecher Christian Jon Keller, Obersiggenthal) vom 30. Juni 2020 betreffend Änderung des Strassengesetzes zur Schaffung der Möglichkeit zur Finanzierung verkehrsmindernder Massnahmen; Rückzug	5195
1979	Motion Kathrin Hasler, SVP, Hellikon (Sprecherin), Christoph Riner, SVP, Désirée Stutz, SVP, Andy Steinacher, SVP, Manuel Tinner, SVP, Hansjörg Erne, SVP, Bruno Tüscher, FDP, Franco Mazzi, FDP, Alfons Kaufmann, CVP, Werner Müller, CVP, Elisabeth Burgener, SP, Colette Basler, SP, Bernhard Scholl, vom 12. Mai 2020 betreffend Erarbeitung einer Gesamtverkehrsplanung Fricktal; Umwandlung in ein Postulat; Überweisung an den Regierungsrat.....	5197
1980	Postulat der Fraktion der Grünen (Sprecher Andreas Fischer Bargetzi, Möhlin) vom 30. Juni 2020 betreffend Schaffung von Anreizen zur Eigenstromproduktion durch Inhaberinnen und Inhaber von Elektrofahrzeugen; Überweisung an den Regierungsrat und gleichzeitige Abschreibung	5198
1981	Interpellation Dr. Roland Frauchiger, EVP, Thalheim, vom 12. Mai 2020 betreffend Power-to-gas, Speicherung von gasförmiger Energie und Erzeugung elektrischer Energie aus synthetischem Gas; Beantwortung und Erledigung	5199
1982	Interpellation Walter Stierli, SVP, Fischbach-Göslikon, vom 12. Mai 2020 betreffend Hochspannungsleitung Niederwil–Obfelden; Beantwortung und Erledigung	5199
1983	Postulat der Fraktion der Grünen (Sprecher Robert Obrist, Schinznach) und der SP-Fraktion vom 12. Mai 2020 betreffend Anpassung Eigentümerstrategie AXPO; Überweisung an den Regierungsrat und gleichzeitige Abschreibung.....	5200
1984	Postulat Dr. Bernhard Scholl, FDP, Möhlin (Sprecher), und Werner Müller, CVP, Wittnau, vom 16. Juni 2020 betreffend transparente und faire Strompreise für Aargauer Stromkunden; Überweisung an den Regierungsrat	5203
1985	Einführungsgesetz zum Tierseuchengesetz (EG TSG); Änderung; Bericht und Entwurf zur 1. Beratung; Eintreten, Detailberatung und Gesamtabstimmung	5203

Vorsitzende: Ich begrüsse Sie zur 91. Ratssitzung der Legislaturperiode 2017/2020.

1969 Neu eingereichte Vorstösse an der Nachmittagssitzung

(GR.20.297-1) Motion Alain Burger, SP, Wettingen (Sprecher), Lea Schmidmeister, SP, Wettingen, Flurin Burkard, SP, Waltenschwil, Therese Dietiker, EVP, Aarau, Cécile Kohler, CVP, Lenzburg, Maurus Kaufmann, Grüne, Seon, und Dominik Peter, GLP, Bremgarten, vom 10. November 2020 betreffend Stimmrecht und aktives Wahlrecht für 16-Jährige auf kantonaler und kommunaler Ebene; Einreichung und schriftliche Begründung

(GR.20.298-1) Postulat Claudia Rohrer, SP, Rheinfelden (Sprecherin), Regula Dell'Anno-Doppler, SP, Baden, Colette Basler, SP, Zeihen, Gertrud Häseli, Grüne, Wittnau, Karin Koch Wick, CVP, Bremgarten, Maya Bally, CVP, Hendschiken, Lutz Fischer-Lamprecht, EVP, Wettingen, und Béa Bieber, GLP, Rheinfelden, vom 10. November 2020 betreffend Verbesserung der Situation von Gewaltopfern im Kanton Aargau; Einreichung und schriftliche Begründung

1970 Förderprogramm Energie 2021–2024; Verpflichtungskredit; Beschlussfassung; fakultatives Referendum; Abschreibung (19.186) Motion der CVP-Fraktion vom 18. Juni 2019

[Geschäft 20.209](#)

Fortsetzung der Behandlung der Vorlage des Regierungsrats vom 12. August 2020 samt dem abweichenden Minderheitsantrag der Kommission für Umwelt, Bau, Verkehr, Energie und Raumordnung (UBV) vom 28. August 2020. Die Kommission UBV beantragt im Einvernehmen mit dem Regierungsrat Eintreten und Beschlussfassung gemäss den regierungsrätlichen Anträgen.

Eintreten (Fortsetzung)

Stephan Attiger, Landstatthalter, FDP: Besten Dank für das Eintreten in diese Vorlage. Wir haben es schon oft diskutiert in diesem Rat. Deshalb möchte ich mich auch eher kurzhalten. Ich lege nochmals dar, worum es geht: Wir investieren 12 Millionen Franken vom Kanton und generieren dadurch über 75 Millionen Fördertatbestände und lösen eine Investition von 375 bis 750 Millionen Franken aus. Ich habe heute Morgen schon viel gehört über Unterstützung, über Unterstützungs- und Konjunkturprogramme. Hier haben wir ein solches Programm, das zudem noch die Effizienz der Energie bewirkt. Das heisst, wir haben hier mehrere Punkte, die wir erfüllen: Energieeffizienz, entsprechend Gebäudeeffizienz, Unterstützung von KMU für die Investitionen, die damit getätigt werden und – was entscheidend ist – wir holen Gelder zurück, die Aargauerinnen und Aargauer Richtung Bern abliefern. Der Regierungsrat ist klar der Meinung, dass wir die Gelder, die vom Kanton Aargau Richtung Bern fliessen, wieder in den Kanton Aargau zurückholen müssen. Das sind wir unserer Bevölkerung und unserer Wirtschaft auch schuldig, denn die Gelder werden verteilt. Wenn wir sie nicht abholen, werden sie in anderen Kantonen investiert. Man kann sagen, das System sei ungerecht; es werden Zweckabgaben verlangt und wir müssen Steuergelder investieren. Ja, das ist so. Aber das System können wir nicht ändern. Entsprechend ist es auch richtig, dass wir hier die Investition für 12 Millionen Franken vornehmen und im Gegenzug Investitionen von 375 bis 750 Millionen Franken auslösen.

Zu den Förderkategorien: Diese sind in der Botschaft aufgeführt. Es ist so, dass die angepasst werden, insbesondere nach dem Markt. Aber wir haben grosse Erfahrung auch von anderen Kantonen. Fast alle Kantone haben ein Förderprogramm. Hier haben wir auch Erfahrungen, was nachgefragt wird und was nicht. Das heisst, wir werden auf den Markt eingehen. Wir werden natürlich auch darauf eingehen, wenn das CO₂-Gesetz in Kraft tritt oder eben nicht in Kraft tritt. Weiter wird –wie auch gesagt wurde – der technische Fortschritt mitberücksichtigt, was ganz zentral ist. So wollen wir ein Programm, das möglichst effizient ist, primär den Energieverbrauch senkt und sekundär aber auch

von den fossilen Energieträgern weg geht in Richtung erneuerbare Energien. Sie haben einige Anliegen dargelegt; auch, dass man steuerliche Anreize setzen soll. Da hat es einige Anpassungen gegeben. Selbstverständlich ist der Regierungsrat offen für weitere Ideen. Aber es ist heute so, dass Sie die Investitionen an den Steuern abziehen können und Sie können sie auch über mehrere Jahre verteilen. Insofern ist auch hier im Bereich Abzugsfähigkeit bei den Steuern einiges angepasst worden. Zum Minderheitsantrag: Der Regierungsrat steht hinter der Vorlage, wie er sie Ihnen unterbreitet hat und das entspricht auch der überwiesenen Motion vom Grossen Rat. Der Regierungsrat ist der Auffassung, dass das Programm des Kantons Aargau ausgewogen und effizient ist und auch die Mitnahmeeffekte bescheiden ausfallen. Deshalb stützt der Regierungsrat den Antrag 1 mit 75,42 Millionen Franken und nicht den Minderheitsantrag. Ich danke Ihnen für die Unterstützung des regierungsrätlichen Antrags.

Vorsitzende: Eintreten ist unbestritten.

Detailberatung

Robert Obrist, Grüne, Schinznach: Als Vorbemerkung: Grossrätin Renate Gautschy hat in ihrem Eintretensvotum das Wort "Entschwendung" verwendet. Das finde ich ein sehr schönes Wort. Ich kenne das aus der Landwirtschaft. Wir sprechen heute von Food Waste und im Vergleich zu dem, wie sich die Menschen im Lebensmittelbereich vor 30 Jahren verhalten haben, gibt es eine katastrophale Entwicklung in der Landwirtschaft. Die Lebensmittelpreise sind tief, es wird nicht gehaushaltet, sondern es wird verschwendet. Denselben Effekt erfahren wir ja auch im Umgang mit den Energien. Unsere Energieträger sind grundsätzlich zu billig, beinhalten nicht die wahren Kosten und werden verschwendet. Deshalb danke ich Grossrätin Renate Gautschy für diesen Hinweis. Unser Energiedirektor hat zu Recht darauf hingewiesen, dass es das Ziel unserer Politik sein sollte, die Mittel, die aus der CO₂-Abgabe nach Bern fliessen, in den Kanton Aargau zurückzuholen. Unsere Fraktion hat das mit der Motion 17.92 bereits beantragt. In der damaligen Antwort des Regierungsrats vom 5. Juli 2017 steht, dass knapp 9 Millionen Franken pro Jahr nötig wären, um diese CO₂-Mittel zurück in den Kanton Aargau zu führen. Wir haben heute zwei Anträge vor uns, den Antrag des Regierungsrats mit 3 Millionen Franken pro Jahr und den abweichenden Minderheitsantrag der Kommission UBV mit 4 Millionen Franken pro Jahr. Der Minderheitsantrag verlangt, dass pro Jahr 1 Million Franken mehr investiert wird. Meine Damen und Herren, wir sprechen heute im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie aus dem hohlen Bauch heraus 150 Millionen Franken. Sind wir bereit, 1 Million Franken zusätzlich in dieses Förderprogramm Energie zu investieren? 1 Million Franken zusätzlich – Sie können selber ausrechnen, was das bedeutet. Mit 3 Millionen Franken umfasst das Förderprogramm einen Bruttoaufwand von 75,42 Millionen Franken. Und wenn wir 1 Million Franken mehr pro Jahr investieren, erreichen wir einen Bruttoaufwand von insgesamt 87,82 Millionen Franken. Das heisst, mit 1 Million Franken lösen wir pro Jahr mehr als 3 Millionen Franken zusätzliche Mittel vom Bund aus. Welche Firma, geschätzte Finanzspezialistinnen und Finanzspezialisten der FDP und der Bürgerlichen, würde auf so einen Hebel verzichten? Niemand. Und wir im Kanton Aargau haben jetzt die Möglichkeit, diese zusätzliche 1 Million Franken pro Jahr zu investieren. Wir stehen am Ende unserer Legislaturperiode. Es ist Zeit, dass wir ein Zeichen setzen. Zeit, dass wir ein Zeichen setzen, dass die Klimakrise erkannt ist und dass wir als Kompromissvorschlag jährlich diese 4 Millionen Franken investieren. Dieser Betrag ist weit, weit von dem entfernt, was wir eigentlich investieren müssten. Das wären diese knapp 9 Millionen Franken pro Jahr. Ich bitte Sie, überdenken Sie Ihre Haltung und unterstützen Sie den Minderheitsantrag der Kommission UBV, dass er heute Nachmittag zur Mehrheit kommt.

Anträge gemäss Botschaft

Antrag 1

Minderheitsantrag der UBV zu Antrag 1: "Für das 'Förderprogramm Energie 2021–2024' wird ein Verpflichtungskredit für einen einmaligen Bruttoaufwand von 87,82 Millionen Franken beschlossen."

Der Regierungsrat hält an seiner Fassung fest.

Gegenüberstellung

Antrag von Regierungsrat und UBV (VK 75,42 Mio. Fr.)	82 Stimmen
Minderheitsantrag UBV (VK 87,82 Mio. Fr.)	47 Stimmen

Hauptabstimmung

Antrag 1 gemäss Botschaft wird mit 92 gegen 38 Stimmen gutgeheissen.

Abstimmung

Antrag 2 gemäss Botschaft wird mit 126 gegen 4 Stimmen gutgeheissen.

Beschluss

1. Für das "Förderprogramm Energie 2021–2024" wird ein Verpflichtungskredit für einen einmaligen Bruttoaufwand von 75,42 Millionen Franken beschlossen.
2. Es wird folgender parlamentarischer Vorstoss als erledigt von der Kontrolle abgeschrieben:
(19.186) Motion der CVP-Fraktion vom 18. Juni 2019 betreffend Erhöhung der Fördermittel per 2020 zur Umsetzung der kantonalen Energiestrategie

Fakultatives Referendum

Der Beschluss gemäss Ziffer 1 untersteht dem fakultativen Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Kantonsverfassung.

1971 Anpassung des Richtplans; Festsetzung "Suhr, Oberentfelden, Gränichen, Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS (Bernstrasse Ost K 235 bis Suhrentalstrasse K 108 mit Anschluss Gränicherstrasse K 242)" (Kapitel M 2.2, Beschluss 2.1, Nr. 111); Anpassung des Kantonsstrassennetzes; Beschlussfassung; Publikation; fakultatives Referendum

[Geschäft 20.218](#)

Behandlung der Vorlage des Regierungsrats vom 26. August 2020 samt dem abweichenden Antrag der Kommission für Umwelt, Bau, Verkehr, Energie und Raumordnung (UBV) vom 15. Oktober 2020, dem der Regierungsrat zustimmt. Die Kommission UBV beantragt Eintreten und Beschlussfassung gemäss ihren Anträgen.

Rosmarie Groux, SP, Berikon, Präsidentin der Kommission für Umwelt, Bau, Verkehr, Energie und Raumordnung (UBV): Zur Ausgangslage: Die Idee einer Umfahrungslösung für Suhr besteht seit Langem. Mit der Gesamtplanung VERAS (Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr) mit Zeithorizont 2040 wird der Siedlungs- und Wirtschaftsraum vom Durchgangsverkehr entlastet und Freiräume für die Siedlungsentwicklung geschaffen. Die Anbindung des Wynentals an die Autobahn 1 (A1) und nach Aarau werden verbessert, ebenso das Velonetz für den lokalen und regionalen Verkehr. An der Anhörung beteiligten sich 29 Mitwirkende mit teils gegensätzlichen Meinungen. Während die einen dem Projekt VERAS vollumfänglich zustimmten, gaben andere ihre Zustimmung mit

Vorbehalten ab und einige forderten eine Verkehrslösung ohne neue Strasseninfrastruktur. Die Forderung nach Schonung von Fruchtfolgeflächen (FFF) und damit auch nach Masshalten bei ökologischen Ausgleichsmassnahmen wurde eingebracht, wie auch die Forderung nach Tempo-30-Zonen auf Kantonsstrassen im Ortskern.

Zur Beratung in der Kommission für Umwelt, Bau, Verkehr, Energie und Raumordnung (UBV): Eintreten auf die Vorlage war unbestritten. Die Voten der Kommissionsmitglieder zu diesem Geschäft waren unterschiedlich: Während die einen die Verbesserung des Verkehrsflusses in Suhr und die Entflechtung der Verkehrsströme des öffentlichen Verkehrs (ÖV), des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) befürworteten und die Anbindung des Wynentals an Aarau und die A1 lobten, stellten andere die Forderung, dass kein weiterer Ausbau des Strassennetzes unterstützt werden sollte. Ein Kommissionsmitglied stellte den Antrag, dass der Verbrauch von FFF über drei Hektaren kompensiert werden muss. Diesem Antrag stimmte die Kommission UBV einstimmig zu und nahm die Regelung in Antrag 4 der Botschaft auf.

Zu den Abstimmungen:

Antrag 1: Der Antrag wurde mit 11 gegen 2 Stimmen, bei 2 Enthaltungen, angenommen.

Antrag 2: Der Antrag wurde mit 11 gegen 2 Stimmen, bei 2 Enthaltungen, angenommen.

Antrag 3: Der Antrag wurde mit 10 gegen 3 Stimmen, bei 2 Enthaltungen, genehmigt.

Antrag 4: Der Antrag wurde inklusive des Antrags Kompensation FFF einstimmig genehmigt.

Zum Antrag der Kommission: Die Kommission UBV beantragt dem Ratsplenum, auf das Geschäft 20.218 einzutreten und den vorliegenden Anträgen der Botschaft zuzustimmen.

Eintreten

Vorsitzende: Die EVP-BDP-Fraktion tritt stillschweigend auf die Vorlage ein.

Hansjörg Wittwer, Grüne, Aarau: Konsens besteht zweifellos in zwei Bereichen: Die Suhrerinnen und Suhrer und das nähere Umfeld leiden unter der Verkehrsbelastung und bezüglich der Niveauübergänge der Bahn besteht Handlungsbedarf. Die SBB haben ja als ersten Schritt und anscheinend wegen chronischen Mangels an Lokführerinnen und Lokführern mit der Umstellung dieser Strecke auf Busbetrieb einen Teil des Problems, zumindest auf Zeit, gelöst. Eine mögliche Entlastung ist aber nicht mit einem Defizit an Strasseninfrastrukturen zu begründen, denn die Ursache ist klar der viel zu hohe Anteil des MIV am Gesamtverkehr. Dass Mobilität und uneingeschränkte physische Erreichbarkeit Grenzen haben, muss endlich akzeptiert werden. Dass sich die Bedürfnisse nach uneingeschränkter Mobilität verschieben müssen, darf kein abwegiger Gedanke grüner "Spinner" mehr sein. Denn der ökologische und finanzielle Preis eines Totalausbaus ist unverantwortbar hoch. Den Ausbau von Strasseninfrastrukturen auf den aktuellen und prognostizierten Spitzenbedarf auszulegen, ist also zwingend zu hinterfragen. Ziel muss sein, die Mobilitätsbedürfnisse nach unten zu korrigieren! Im Detail heisst das für die Grünen: Die vorgeschlagene Lösung schiesst weit über das Ziel hinaus. Ausbauten sollten nur dort erfolgen, wo sie für die Förderung von ÖV und FVV unerlässlich sind, und dürfen nicht zu einer Beschleunigung für den MIV führen. Bestehende Probleme auf der Bernstrasse West und im Zentrum von Suhr müssen mit Mitteln des Mobilitäts- und Verkehrsmanagements angegangen werden. Die Grünen forderten in der Vernehmlassung, dass die Umweltauswirkungen dieses Infrastrukturprojekts geprüft und stärker gewichtet werden. Die ökologische Dimension des Projekts findet zwar Erwähnung in den Unterlagen, schlägt sich aber in den Erkenntnissen nicht nieder. Der Regierungsrat schreibt in der Botschaft, dass in den nachgelagerten Planungs- und Projektierungsarbeiten die Umweltauswirkungen detaillierter untersucht würden. Damit können und wollen wir uns nicht zufriedengeben. Schon durch die angesagte Zunahme des MIV wird die Klimawirkung ausser Acht gelassen werden. Ein weiterer Ausbau des Strassennetzes widerspricht auch den Zielen des Bundes, den Treibhausgasausstoss bis 2050 auf Netto-Null zu senken. Mein Fazit also: Die Fraktion der Grünen tritt zwar ein, sagt aber Nein zu dieser Vorlage.

Markus Gabriel, SVP, Uerkheim: Die SVP begrüsst es sehr, dass im Raum Suhr etwas zur Entschärfung der Verkehrsproblematik getan wird. Auch die Verbesserung der schlechten Verkehrsanbindung des ganzen Wynentals an die A1 und nach Aarau muss unbedingt angegangen werden. Somit ist für uns der dringende Handlungsbedarf nachvollziehbar. Wir legen den Fokus bei dieser Richtplananpassung aber vor allem auf die Verbesserung des Verkehrsflusses und damit auf die Aufwertung der Region. Wir möchten davor warnen, wie dies in der Vergangenheit bei Verkehrsprojekten oftmals geschehen ist, auf Kosten der produzierenden Landwirtschaft völlig übertriebene Ökologisierungsmassnahmen umzusetzen. Somit ist der Landwirt wieder einmal doppelt bestraft: Zuerst mit dem Verlust der FFF für den Bau der Strasseninfrastruktur und danach noch mit den übertriebenen Ökomassnahmen im Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt. Wir finden es sehr schade, dass der Kanton sich nicht für einen neuen A1-Anschluss Wynental starkgemacht hat. Wir sind der Meinung, dass man damit viele Verkehrsprobleme auf einfachere Art gelöst hätte. Wir fordern aber nach wie vor, dass dieser Autobahnanschluss weiterhin im Richtplan als Vororientierung bestehen bleibt und der Grosse Rat später über dessen definitive Beibehaltung oder Streichung befinden kann. Wir werden auf dieses Geschäft eintreten, ihm zustimmen und unseres Erachtens nötige Anträge zur Verbesserung stellen. Wir möchten die Richtplananpassung nicht gefährden und stimmen jetzt zu. Wir behalten uns aber vor, den Wunsch nach einem Autobahnanschluss in dieser Region mit einem Vorstoss nochmals zu bekräftigen.

Barbara Portmann-Müller, GLP, Lenzburg: Auch die GLP tritt auf das Geschäft ein. Die Begeisterung für die Vorlage hält sich in relativ engen Grenzen. Wir sehen, dass die Situation in Suhr tatsächlich durch die häufigen Rückstaus schwierig und für die Bevölkerung an der Grenze des Erträglichen ist. Wir sind jedoch auch – oder erst recht – nach dem Studium der Syntheseberichte unsicher, ob Kosten und Nutzen wirklich im richtigen Verhältnis stehen. Dies betrifft insbesondere den Umfahrungsteil Süd. Wir möchten noch darauf hinweisen, dass wir erst 2013 einen Kredit zur Neugestaltung der "Bären"-Kreuzung von rund 14 Millionen gesprochen haben. Wir hätten bevorzugt, wenn das Projekt in Etappen aufgeteilt würde. Die erste Etappe könnte die Massnahmen im Bereich FVV sowie den Bahnübergang Möbel-Pfister umfassen. Wir vermuten, dass mit diesen beiden Elementen schon sehr viele Probleme entschärft würden. Würde sich dann zeigen, dass der Handlungsbedarf immer noch gross wäre, dann soll der Tunnelabschnitt mit den entsprechenden Anschlüssen im Süden geplant werden. Ob in Richtung Entfelden wirklich noch eine zusätzliche Parallelstruktur Sinn macht, soll dann erst als Letztes noch nachgeprüft werden. Wir werden der Festsetzung im Richtplan heute zustimmen, bitten aber dennoch um Prüfung, im Rahmen der weiteren Projektierung in Etappen vorzugehen und laufend deren Wirkung zu prüfen. Dem Antrag der Kommission UBV können wir zustimmen. Er tönt gut, beruhigt unser Gewissen und wird wohl wenig bewirken, denn Land wird mit oder ohne diesen Antrag verbraucht werden.

Werner Müller, CVP, Wittnau: Die Entlastung von Suhr und die verbesserte Anbindung des Wynentals an das übergeordnete Strassennetz ist schon jahrelang ein Thema. Suhr als Knoten der Verkehrsverbindungen Nord-Süd und Ost-West muss dringend entlastet werden. Es gab in den letzten Jahren verschiedene Anläufe, jedoch ohne Erfolg. Das aktuelle Projekt ist breit abgestützt und wird von der Region getragen. Die Interessengemeinschaft (IG) Ostumfahrung Suhr, der Regionalplanungsverband aargauSüd und die betroffenen Gemeinden stehen hinter dem Projekt. Auch die CVP steht dahinter. Wir unterstützen die vorgeschlagene Variante mit einem 800 Meter langen Tunnel südlich von Suhr und die verbesserte Anbindung des Wynentals an das übergeordnete Strassennetz. Die Erreichbarkeit der Arbeits- und Siedlungsgebiete wird dadurch massiv verbessert. Ganz zentral sind die Bahnübergänge, die aufgehoben werden müssen. Diese stören den Verkehrsfluss massiv. Wir haben es schon gehört: Im Moment ist das kein Problem, weil die Züge ausgefallen sind und nicht verkehren. Wir haben auch in der CVP den A1-Anschluss Wynental diskutiert und sind zum Schluss gekommen, dass die vorgeschlagene Lösung in Ordnung ist und wir auf diesen Anschluss verzichten können. Denn dieser würde zu vermehrtem Landverschleiss führen, also der FFF-Bedarf wäre noch grösser. Ein Negativpunkt wäre vor allem auch der Anschluss in Richtung Aarau, der

diese Strecke dann massiv belasten würde. Wir sind aber klar der Meinung, dass der Autobahnanschluss A1R (Anschluss Aarau Ost) – als T5 wahrscheinlich besser bekannt – dringend verbessert werden muss. Die Federführung dafür liegt beim Bundesamt für Strassen (ASTRA). Der Regierungsrat wird aufgefordert, den Druck beim ASTRA für den verbesserten Anschluss unbedingt aufrechtzuerhalten. Mit dem Pfand, das er mit dem Richtplaneintrag für den A1-Anschluss hat, will er dies eigentlich auch tun. Für die CVP gibt es wichtige Elemente, die ins Projekt einfließen müssen: Einerseits sind es gute und grossräumige Veloverbindungen und der Ausbau des ÖV, die zwingend in die Verkehrsplanung aufgenommen werden müssen, sowie die flankierenden Massnahmen – ein wichtiges Element vor allem wegen des Verlusts der FFF. Wir haben uns auch im Vorfeld schon geäussert wegen dieses Verlusts der FFF: Wir sind klar der Meinung, dass dieser nicht mehr als drei Hektaren sein dürfe. Wir unterstützen den Antrag, dass – sollte diese Fläche höher sein – eine Kompensation vorgenommen werden muss. Die CVP tritt auf das Geschäft ein und alle Anträge werden unterstützt.

Jeanine Glarner, FDP, Möriken-Wildegg: Wer die Situation vor Ort kennt, der weiss, dass der Handlungsbedarf unbestritten ist. Das Gesamtverkehrskonzept VERAS entspricht der Strategiemobilität mobilitätAARGAU und funktioniert eben nur im Zusammenspiel sämtlicher Massnahmen: Stärkung des ÖV, des Fuss- und Radverkehrs und des Individualverkehrs. Wir sind uns bewusst, dass VERAS – und vor allem der Anschluss für das Wynental – auch nur dann funktioniert, wenn die T5 in Aarau Ost besser an die A1 angeschlossen wird. Da das ASTRA hier im Lead ist, ist es essenziell, dass wir den Halbanchluss im Richtplan als Pfand beibehalten. Die FDP tritt auf dieses Geschäft ein und wird zustimmen.

Gabi Lauper Richner, SP, Niederlenz: Die SP ist eigentlich gegen den Bau von Umfahrungsstrassen, führen diese doch erfahrungsgemäss zu einer weiteren Verkehrszunahme. Bereits 2003 hat ein Teil der SP-Fraktion aus diesem Grund die damalige Festsetzung der Ostumfahrung Suhr im Richtplan abgelehnt respektive sich wegen der berechtigten Anliegen der Anwohnerinnen und Anwohner der Stimme enthalten. So ist es auch heute. Die SP sieht, dass Handlungsbedarf im Raum Suhr besteht. Das Verkehrsproblem in Suhr ist zudem nicht nur eine reine Stosszeitenproblematik, sondern wegen der langen Barrierschliesszeiten der Linie Zofingen-Lenzburg ein grundlegendes Verkehrsführungsproblem. Dieses muss gelöst werden. Für die SP darf ein punktueller Ausbau der Strasseninfrastruktur nicht zu einer Zunahme des MIV führen. Ein Teil der Fraktion ist generell gegen Umfahrungsstrassen und lehnt deshalb das vorliegende Kantonsstrassenprojekt VERAS ab. Die Lösung ist in Massnahmen zur Verkehrsverlagerung zu suchen. Der andere Teil der Fraktion, so auch ich, bringt Verständnis für das vorliegende Kantonsstrassenprojekt auf. Damit der weitere Bahnausbau der Linie Zofingen-Lenzburg nicht behindert wird, braucht es eine Entflechtung. Ausserdem sollen die Arbeitsplätze der im Wynental angesiedelten Firmen, welche ihre Produkte schweizweit verkaufen, nicht gefährdet werden. Die Erarbeitung der Variantenstudien erfolgte unseres Erachtens seriös und diese zeigen eine bestmögliche Lösung auf, mit einer Tunnellösung im Osten. Die SP anerkennt, dass die flankierenden Massnahmen sorgfältig und breit angedacht sind, so zum Beispiel die Vervollständigung des Velowegnetzes und der Bau von Velovorzugsrouten, aber auch Strassenraumaufwertungen und Siedlungsentwicklungsmassnahmen. Dadurch werden Alternativen zum MIV geschaffen und die Lebensqualität der Bevölkerung im Raum Suhr erhöht. Dieser Teil der Fraktion stimmt deshalb den heute vorliegenden Anträgen für die Richtplanfestsetzung, dem Projektierungskredit und der Anpassung des Kantonsstrassennetzes zu. Die Realisierung der flankierenden Massnahmen ist mit den Gemeinden verbindlich zu regeln und soll unbedingt zeitnah erfolgen. Es ist auch ein Monitoring der Verkehrslenkungsmassnahmen durchzuführen. Falls dieses Monitoring zeigt, dass die heutigen Schleichverkehrsrouten weiterhin im gleichen Mass wie heute genutzt werden, sind diese zu unterbinden. Der gesetzlich vorgeschriebene ökologische Ausgleich sieht auch eine Bachöffnung vor. Eine Bachöffnung führt jedoch ebenfalls zum Verlust von FFF. Auch dies ist für uns ein Dilemma und deshalb muss in der Detailplanung eine optimale Lösung erarbeitet werden. Wir unterstützen den in der Kommission UBV ausgehandelten Kompromiss, dass der über drei Hektaren liegende Verlust von FFF kompensiert werden muss.

Stephan Attiger, Landstatthalter, FDP: Ich werde thematisch auf die Voten eingehen. Ich denke, wichtig ist – es wurde gesagt –, dass hier die Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU umgesetzt wird. Selbstverständlich berücksichtigen wir sämtliche Verkehrsträger: Langsamverkehr, Busverkehr, Veloverkehr, ÖV wie auch den MIV. Deshalb ist das Massnahmenpaket auch mit flankierenden Massnahmen, mit Velomassnahmen etc. gestaltet. Hier kann ich bestätigen, dass wir bei solchen Projekten in der Regel – und auch hier – Planungsvereinbarungen mit den Gemeinden machen, dass auch die flankierenden Massnahmen umgesetzt werden. Hier haben wir grossen Zuspruch von der Gemeinde Suhr, aber auch von den Nachbargemeinden, dass die Massnahmen so umgesetzt werden. Es ist auch ihr eigenes Interesse, dass dies so gemacht wird. Es wurde gesagt: Die Region steht hinter diesem Projekt, das schon lange ansteht und über mehrere Jahre geplant wurde. Zum Kosten-Nutzen-Verhältnis: Aus heutiger Sicht haben wir mit dem Gesamtprojekt das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis und eine Etappierung würde aus heutiger Sicht das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht verbessern. Es wurde gesagt: Die Entflechtung der Nationalbahn und der Strasse ist zwingend. Entsprechend braucht es hier die Projekte. Diese sind abgestimmt mit der Umfahrung, mit der Tunnellösung, damit das Siedlungsgebiet nicht zusätzlich belastet wird. Das ist ja das Ziel: Dass das Siedlungsgebiet nicht belastet, sondern entlastet wird. Hier bin ich beim Autobahnanschluss: Wir haben nicht dem ASTRA einfach nachgegeben und gesagt, wir verzichten auf einen Anschluss. Sämtliche Analysen zeigen aber auf, dass der Anschluss an diesem Ort nicht klug ist, denn dann haben wir nicht eine Verminderung des Verkehrs im Siedlungsgebiet, sondern eine Erhöhung. Warum? Wenn Sie an diesem Ort einen Autobahnanschluss machen, dann ist das gut für das Wynental. Dieses hat dann eine Verbindung Richtung Autobahnnetz. Aber der Autobahnanschluss wird zu einer neuen Ein- und Ausfahrt für das Zentrum Aarau. Somit ziehen wir Verkehr an. Wir haben also nicht eine Entlastung im Gebiet Suhr, sondern wir haben eine deutliche Belastung. Deshalb sind wir gemeinsam mit dem ASTRA zur Erkenntnis gekommen, dass es bessere Lösungen gibt als hier einen Autobahnanschluss zu machen, nämlich die dargelegte Variante, Richtung Aarau Ost und Aarau West auszubauen. Es wurde richtig gesagt: Selbstverständlich muss die Verbindung A1-T5 entsprechend gestaltet werden. Da haben wir die Zusicherung vom ASTRA, dass dies gemacht wird, damit diejenigen, welche die Verbindung A1-T5 oder umgekehrt fahren, auf einer Eigentrassierung bleiben und nicht quasi über das Kantonsstrassennetz auf eine andere Strasse wechseln müssen. Da haben wir die Zusage vom ASTRA. Das Projekt ist noch nicht fertig, aber es gibt ein generelles Projekt, das in der Planung ist. Somit sollten wir auch da Klarheit haben bis zum Zeitpunkt, wo dieses Projekt zum Baukredit oder zur Ausführung kommt.

Zum Thema FFF: Wir haben schon versucht, möglichst viel zu optimieren. Für ein so grosses Projekt ist der FFF-Verbrauch, denke ich, akzeptabel. Jeder Quadratmeter, den man verbraucht, ist zu viel, aber wir haben schon versucht, auch dies im Projekt zu minimieren und zu reduzieren. Dem Antrag, dass ein über drei Hektaren liegender FFF-Verbrauch kompensiert werden muss, stimmt der Regierungsrat zu. Dies gibt zweierlei Anreize: Natürlich möglichst den Verbrauch tiefer zu halten und sollte es nicht gehen, wird entsprechend kompensiert werden müssen. Hier haben wir keine Differenz. Der Regierungsrat stimmt dem Antrag der Kommission UBV zu. Ich hoffe, dass Sie das auch machen können.

Vorsitzende: Eintreten ist unbestritten.

Detailberatung

Kantonaler Richtplan; Anpassung des Richtplans; Festsetzung "Suhr, Oberentfelden, Gränichen, Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS (Bernstrasse Ost K235 bis Suhrentalstrasse K108 mit Anschluss Gränicherstrasse K242)" (Kapitel M 2.2, Beschluss 2.1, Nr. 111); Anpassung Kantonsstrassennetz (Anhang 1)

Keine Wortmeldungen.

Anpassung Kantonsstrassennetz; Suhr, Oberentfelden, Gränichen, Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS (Bernstrasse Ost K235 bis Suhrentalstrasse K108 mit Anschluss Gränicherstrasse K242) (Anhang 2)

Keine Wortmeldungen.

Anträge gemäss Botschaft bzw. Synopse

Abstimmungen

Antrag 1

Der regierungsrätliche Antrag gemäss Botschaft wird mit 104 gegen 13 Stimmen (3 Enthaltungen) gutgeheissen.

Antrag 2

Der regierungsrätliche Antrag gemäss Botschaft wird mit 102 gegen 14 Stimmen (3 Enthaltungen) gutgeheissen.

Antrag 3

Der regierungsrätliche Antrag gemäss Botschaft wird mit 107 gegen 12 Stimmen (4 Enthaltungen) gutgeheissen.

Antrag 4

Ergänzungsantrag der UBV zu Antrag 4: Mit der Realisierung der VERAS werden Fruchtfolgeflächen (FFF) beansprucht. Gestützt auf die Vorstudie liegt die FFF-Reduktion aktuell bei 2,85 ha (2,73 ha mit Berücksichtigung allfälliger FFF-Kompensationen). Für die Vorstudie wird mit einer Genauigkeit für den FFF-Verlust von 10–20 % geplant. Aufgrund dieser Planungsgenauigkeit in der Vorstudie wird für die Projektierung eine maximale FFF-Reduktion von 3,5 ha beschlossen. Der über 3 ha liegende FFF-Verbrauch muss kompensiert werden. Die definitive, räumliche Umsetzung erfolgt im Rahmen der Realisierung als Fortschreibung.

Der Regierungsrat stimmt diesem Antrag zu.

Der ergänzte Antrag 4 wird mit 114 gegen 5 Stimmen (5 Enthaltungen) gutgeheissen.

Beschluss

1. Auf den Entwurf des Richtplans zur Festsetzung der

- Suhr, Oberentfelden, Gränichen: Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS (Bernstrasse Ost K 235 bis Suhrentalstrasse K 108 mit Anschluss Gränicherstrasse K 242), Richtplan Kapitel M 2.2, Beschluss 2.1, Nr. 111

wird eingetreten und dieser gemäss Anhang 1 zum Beschluss erhoben.

2. Für die Projektierung des Vorhabens "Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr VERAS" inklusive die Weiterentwicklung des Kantonsstrassennetzes im Raum Suhr wird ein Verpflichtungskredit für einen einmaligen Bruttoaufwand von 8,1 Millionen Franken (Produktionskosten-Index des Schweizerischen Baumeisterverbands, Stand vom 1. Januar 2019, Indexstand von 237,8) zulasten der Spezialfinanzierung Strassenrechnung beschlossen. Der Verpflichtungskredit passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.

3. Die Anpassung des Kantonsstrassennetzes im Raum Suhr gemäss Anhang 2 der Botschaft wird beschlossen. Nach Inbetriebnahme der geänderten Verkehrsanlagen wird der Richtplan (Richtplan-Teilkarte M2.2 Kantonsstrassen) mittels Fortschreibung angepasst. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt wird beauftragt, die entsprechenden Mutationen zu gegebener Zeit beim Grundbuchamt anzumelden.

4. Mit der Realisierung der VERAS werden Fruchtfolgeflächen (FFF) beansprucht. Gestützt auf die Vorstudie liegt die FFF-Reduktion aktuell bei 2,85 ha (2,73 ha mit Berücksichtigung allfälliger FFF-Kompensationen). Für die Vorstudie wird mit einer Genauigkeit für den FFF-Verlust von 10–20 % geplant. Aufgrund dieser Planungsgenauigkeit in der Vorstudie wird für die Projektierung eine maximale FFF-Reduktion von 3,5 ha beschlossen. Der über 3 ha liegende FFF-Verbrauch muss kompensiert werden. Die definitive, räumliche Umsetzung erfolgt im Rahmen der Realisierung als Fortschreibung.

Fakultatives Referendum

Der Beschluss gemäss Ziffer 2 untersteht dem fakultativen Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Kantonsverfassung.

Publikation

Die Beschlüsse gemäss den Ziffern 1 und 4 werden durch die Staatskanzlei im Amtsblatt und in der Aargauischen Gesetzessammlung publiziert.

1972 Sanierung Seetalbahn; 1.–3. Etappe Bauprojekte Kanton Aargau; Mehrkosten; Zusatzkredite; Beschlussfassung

[Geschäft 20.37](#)

Am 15. September wurde die regierungsrätliche Vorlage vom 26. Februar 2020 zur nochmaligen Beratung an die Kommission für Umwelt, Bau, Verkehr, Energie und Raumordnung (UBV) zurückgewiesen. Der Rat behandelt diese Vorlage erneut. Die Kommission UBV beantragt wiederum Eintreten und Beschlussfassung gemäss den regierungsrätlichen Anträgen.

Rosmarie Groux, SP, Berikon, Präsidentin der Kommission für Umwelt, Bau, Verkehr, Energie und Raumordnung (UBV): Zur Ausgangslage: Im Jahr 1979 entschied der Bundesrat, die Aufrechterhaltung und Sanierung der Seetalbahn. Durch sich verändernde Rahmenbedingungen musste das Projekt immer wieder angepasst werden. 1997 legte der Bund für die Sanierung ein Kostendach von 200 Millionen Franken fest, davon entfallen 77,23 Millionen Franken auf den Streckenteil im Kanton Aargau. Die wichtigsten Ziele des Projekts waren die Sanierung der Bahnübergänge, die Rationalisierung des Bahnbetriebs und die Entflechtung von Bahn und Strasse. Im März 2000 stimmte der Grosse Rat dem Sanierungskonzept Seetalbahn zu und erteilte dem Regierungsrat den Auftrag, etappierte Bauprojekte mit Kreditanträgen und die Kostenteilung mit den Gemeinden auszuarbeiten. Ende 2020 sollten alle drei Etappen baulich abgeschlossen sein.

Zur Beratung in der Kommission für Umwelt, Bau, Verkehr, Energie und Raumordnung (UBV): Das Geschäft 20.37 wurde erstmals am 13. März 2020 in der Kommission UBV besprochen und über die sechs Anträge in der Botschaft abgestimmt. Diese wurden einstimmig angenommen. Nachdem ein Rückweisungsantrag an der Sitzung des Grossen Rats vom 15. September 2020 genehmigt wurde, erfolgte am 15. Oktober 2020 die 2. Beratung in der Kommission UBV. Dabei wurde ausführlich über die lange Bauzeit, die Auswirkungen auf die Kosten und die späte Information der Gemeinden über die neuen Kostenteiler gesprochen. Auch die Anträge der Gemeinde Boniswil wurden eingehend diskutiert. Ein Kommissionsmitglied übernahm die Anträge der Gemeinde Boniswil, welche folgendermassen lauten:

1. Antrag: Der Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden sei so zu ändern, dass keine Gemeinde Nachzahlungen für Mehrkosten gegenüber dem Kostenvoranschlag leisten muss. Der Antrag wurde mit 14 gegen 0 Stimmen, bei 1 Enthaltung, abgelehnt.

Eventualantrag: Wird dem 1. Antrag nicht stattgegeben, sei der Gemeindeanteil für die 3. Etappe so abzuändern, dass für diese Etappe die Gemeinde Boniswil 9 Jahre nach Abschluss der Bauarbeiten keine Nachzahlung leisten muss.

Der Eventualantrag wurde mit 14 gegen 0 Stimmen, bei 1 Enthaltung, abgelehnt.

Zur Abstimmung: In der Botschaft 20.37 liegen 6 Anträge vor. Die Kommission UBV stimmte allen Anträgen einstimmig zu.

Antrag der Kommission: Die Kommission UBV beantragt dem Ratsplenum auf das Geschäft 20.37 einzutreten und den vorliegenden Anträgen der Botschaft zuzustimmen.

Eintreten

Vorsitzende: Stillschweigend treten die Fraktionen der SP, FDP, Grünen und EVP-BDP auf die Vorlage ein.

Markus Gabriel, SVP, Uerkheim: Abrechnung Sanierung Seetalbahn zum Zweiten: Die SVP hat bei der letzten Traktandierung des Geschäfts ausführlich dazu Stellung genommen. Deshalb verzichten wir heute auf lange Erläuterungen. Wir hatten damals als einzige Partei eine Meinung und haben heute noch – genau wie es unsere Art ist – die gleiche Meinung. Wir hatten an der letzten Sitzung bereits volle Transparenz über das Geschäft und die Abrechnung. Die Fakten haben sich nicht geändert. Wenn in einer Gemeinde nicht nur saniert, sondern eine ganze Bahn verlegt wurde, verbunden mit der erforderlichen Bahntechnik, kostet es jetzt halt ein bisschen mehr. Die Sanierung der Seetalbahn ist eine gefreute Sache und die Abrechnung des Verpflichtungskredits sowie die Berechnung der Gemeindeanteile sind aus unserer Sicht korrekt erfolgt. Dass die Abrechnung unbestrittenerweise zu lange gedauert hat, ist unschön, ändert aber gar nichts an den Zahlen. Die SVP tritt ein und stimmt allen 6 Anträgen zu.

Barbara Portmann-Müller, GLP, Lenzburg: Ob der Frage, ob man für die Gemeinde Boniswil einen anderen Kostenteiler anwenden oder gar die Mehrkosten erlassen könnte, ging etwas unter, dass das Projekt an sich als sehr gelungen betrachtet werden kann. Die Verkehrssicherheit wurde enorm erhöht. Man erinnert sich heute mit Schrecken daran, wie das früher war, als die Bahn teilweise noch auf der Strasse gefahren ist. Die Mehrkosten, welche aufgrund von falschen Kostenschätzungen seitens Kanton erfolgt sind, wurden erstens zu spät erkannt und zweitens zu spät kommuniziert. Die Frage, die daraus folgt, ist: Rechtfertigen diese Fehler, welche zu einer Mehrbelastung einer Gemeinde führen, welche ansonsten durch das Projekt stark profitiert hat, einseitig oder für alle den Kostenteiler zulasten des Kantons anzupassen? Wir sind der Meinung, nein. Die GLP schliesst sich der Kommission UBV an, dass dies nicht getan werden sollte. Die Geschichte ist unschön und effektiv für die Gemeinde Boniswil eine hohe Belastung, von der sie nicht in diesem Umfang ausgehen konnte. Zusätzliche Ausgleichsmechanismen oder Einzelfallausnahmen zu machen, würden aber zu anderweitigen Ungerechtigkeiten führen. Das möchten wir verhindern. Wir stimmen daher den Anträgen wie vorliegend zu.

Hans-Ruedi Hottiger, parteilos, Zofingen: Der Gemeinderat Boniswil hat der Kommission UBV verschiedene Fragestellungen zur Beantwortung unterbreitet. Dazu möchte ich vor allem Stellung nehmen und dazu die Sicht der CVP-Fraktion einbringen. Erstens: Die Anhörung des Gemeinderats Boniswil ist, wie der Regierungsrat ausgeführt hat, erfolgt. Eine Anhörung gilt nicht nur dann als erfolgt, wenn die anhörende Stelle die Meinung der Angehörten übernimmt. Die Anhörung ist auch dann erfolgt, wenn diese Meinung angehört wurde. Dies ist geschehen, wie aus der Antwort in Form eines Protokollauszugs des Gemeinderats Boniswil hervorgeht. Der Anhörende, hier das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) ist dabei frei, die Meinung der Angehörten zu berücksichtigen oder

– wie eben im vorliegenden Fall – nicht zu berücksichtigen. Zweitens: In einigen anderen vom Gemeinderat Boniswil gerügten Bereichen ist beim BVU suboptimal gearbeitet worden. Die CVP-Fraktion erkennt aber, dass man zu den gemachten Fehlern steht. Die Fehler betreffen die Information der oder die Kommunikation mit den Gemeinden. Wir wissen mittlerweile, dass das BVU im Jahr 2016 mit anderen Partnern, insbesondere der SBB und dem Bund, verhandelt hat, die Gemeinden darüber aber nicht informiert hat. Das ist nicht im Sinne einer vertrauensvollen Partnerschaft bei der Ausführung eines gemeinsamen Projekts. Zusätzlich anerkennen wir, dass es für jede einzelne Gemeinde eine wichtige Rolle spielt, ob für sie Mehrkosten anfallen, auch wenn dies im Gesamtprojekt vielleicht nicht der Fall ist. Die Kommunikation mit den einzelnen Gemeinden muss daher stark intensiviert werden, auch dann, wenn noch keine gesicherten Fakten vorliegen. Es geht darum, dass man sich auf Augenhöhe begegnet. Auch wenn die Federführung beim Kanton liegt, sind die Gemeinden als Partner beteiligt und tragen einen Teil der Kosten. Es ist eine Frage der Fairness, die Gemeinden auf dem Laufenden zu halten und ihnen gegebenenfalls auch mitzuteilen, dass es eventuell zu Kostenveränderungen im Projekt kommt. Drittens: Bei der Budgetierung können auf allen Ebenen und in allen Projekten Fehler passieren. Im vorliegenden Fall kam es vonseiten des federführenden Kantons zu einer ziemlich groben Fehleinschätzung, was die Kosten für die Gemeinde Boniswil betrifft. Das ist zwar nicht gut, rechtfertigt aber nicht, dass eine Gemeinde plötzlich anders als die anderen am Projekt beteiligten Gemeinden behandelt werden soll. Würde die Kostenbeteiligung für die Gemeinde Boniswil nun wegen falscher Budgetierung gesenkt, müssten künftig alle an ähnlichen Projekten beteiligten Gemeinden darauf hoffen, dass das BVU Fehler macht – in der Budgetierung nämlich –, weil sie dann nicht so viel bezahlen müssen. Das kann doch nicht sein. Aus diesem Grund kann der Kostenanteil der Gemeinde Boniswil nun nicht nachträglich gekürzt werden.

Fazit: Die CVP-Fraktion wird allen Anträgen der Botschaft zustimmen. Sie erwartet aber auch, dass man vor allem aus den bei der Kommunikation gemachten Fehlern lernt. Kommunikation ist dabei nicht nur Sache der Kader. Sie ist auch Sache der Projektleiter an der Front. Diese sollen im kommunikativen Bereich weitergebildet und entsprechend unterstützt werden. Erfreulicherweise hat man beim BVU erkannt, dass bezüglich des Kostenteilers und der Zusammenarbeit sowie der Kommunikation zwischen Kanton und Gemeinden bei kantonalen Strassenbauprojekten noch Optimierungsbedarf besteht. Ins neue Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassengesetz, StrG) ist genau dies eingeflossen. Ich hoffe nun einfach, dass wir die Revision des StrG in diesem Sinne und rasch umsetzen können. Im revidierten StrG wird zudem endlich ein fixer Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden festgelegt. Im vorliegenden Fall waren die Kostenteiler von Anfang an unterschiedlich. Zudem hat die Kommunikation zwischen dem federführenden Kanton und einigen Gemeinden schlecht funktioniert. Unter diesen Umständen muss man sich nicht wundern, dass dauernd über die Kostenteiler diskutiert wird und dass die Gemeinden den Eindruck haben, man könne im Stil eines "orientalischen Basars" mit ausreichendem Jammern einen günstigeren Kostenteiler erreichen. Es ist deshalb sehr wichtig, dass die Revision des StrG zügig erfolgen kann.

Vorsitzende: Wir kommen zu den Einzelvotanten.

Gérald Strub, FDP, Boniswil: Ich spreche hier als Gemeindeammann von Boniswil am Hallwilersee und natürlich auch als Grossrat des Kantons Aargau. Vorab das Gute: Wir in Boniswil am Hallwilersee haben grosse Freude an der verlegten Seetalbahn. Mit dem Bauwerk sind wir also zufrieden – hier herrscht Einigkeit. Als wir dann am 26. September 2019 das Schreiben mit der Anzeige der Kostenüberschreitung in der Höhe von rund 350'000 Franken auf dem Gemeinderatstisch hatten, war der Gemeinderat wirklich sehr erstaunt. Insbesondere haben wir in dieser Situation das erste Mal von dieser Kostenüberschreitung gehört. Diese Kostenüberschreitung macht für uns 11 Steuerprozente aus – für den Kanton bedeuten 350'000 Franken eine Wildwarnanlage, also irgendwo im Komastellenbereich. Ich möchte Ihnen anhand von vier Argumenten erläutern, warum wir nicht zufrieden sind:

1. Mit Unterstützung der Finanzfachleute der kantonalen Verwaltung haben wir da bald erkannt, wo die Mehrkosten zu finden sind: Nicht etwa in den Baukosten der 3. Etappe sind die Mehrkosten zu

finden, sondern in den Leistungen der Ingenieure und der kantonalen Verwaltung. Dies gesamthaft in der Höhe von sage und schreibe 1,2 Millionen Franken.

2. Der Vergleich mit den anderen Etappen zeigt, dass insbesondere die Ingenieur- und Projektleitungskosten für die 3. Etappe des Kantons deutlich zu tief budgetiert worden sind. Dies, obwohl immer klar war – was auch die letzten Monate bestätigten –, dass die Verlegung der Seetalbahn ein sehr anspruchsvolles Projekt war. Weil ein Kostendach des Bundes in der Höhe von rund 200 Millionen Franken den Kostenrahmen bestimmte, vermutet der Gemeinderat von Boniswil eine politische Budgetierung der damaligen Verantwortlichen.

3. Ein weiterer Punkt, den es zu beachten gilt, ist der Systemwechsel des Kantons bei der Verrechnung der kantonseigenen Leistungen. Seit dem Jahr 2014 werden lediglich noch Aufwendungen der Oberbauleitung des Kantons in Rechnung gestellt. Vorher wurden sämtliche Leistungen der kantonalen Verwaltung in Rechnung gestellt. Die Arbeitsrapporte liegen uns vor. Wäre dieser Systemwechsel früher passiert, würden die Gemeinden – nicht nur Boniswil am Hallwilersee, sondern auch die anderen – weniger finanziell belastet.

4. Zu guter Letzt stelle ich die Frage: Seit wann geht der Kanton mit den Gemeinden so um? Den Seetalbahn-Gemeinden wurde teilweise das rechtliche Gehör gemäss § 2a StrG verwehrt. Wir mussten uns bei der kantonalen Verwaltung und teilweise auch bei der Kommission UBV aufdrängen, um wahrgenommen zu werden und unsere Argumente einzubringen.

Aus den vorgenannten, in aller Kürze zusammengefassten Argumenten stelle ich nun den folgenden Antrag: "Anpassung der Anträge 4–6 der Zusatzkreditbotschaft an den Grossen Rat: Die Gemeindeanteile für die Projekte der 1. bis 3. Etappe des aargauischen Teils der Sanierung Seetalbahn erhöhen sich pro Gemeinde maximal auf den Kostenvoranschlag indexiert (Beitragsdach)." Dieser Antrag bewirkt eine Verschiebung zulasten des Kantons von rund 755'000 Franken.

Von verschiedenen Exponenten habe ich immer wieder gehört, dass die beantragte Anpassung nicht möglich sei wegen eines drohenden Präjudizes. Liebe Kolleginnen und Kollegen, hier geht es nicht um ein Präjudiz, sondern darum, dass der Kanton gewisse Fehlleistungen gemacht hat – meine Vordredner haben dies teilweise bestätigt – und diese Verantwortung soll dementsprechend auch von der kantonalen Verwaltung und vom Kanton getragen werden. Und noch etwas: Von verschiedenen Mitgliedern des Grossen Rats ist mir zu Ohren gekommen, dass der Gemeindeammann von Boniswil mit der Lösung zufrieden sein kann. Diejenigen, welche das sagen, haben einerseits recht, weil wir ja zufrieden sind mit der Lösung. Es gilt aber auch zu bedenken, dass die andere Version der Seetalbahnsanierung, nämlich die Sanierung an Ort deutlich teurer gekommen wäre als die Sanierung, die wir jetzt gemacht haben.

Stephan Attiger, Landstatthalter, FDP: Ich bin froh, dass wir uns einig sind, dass es ein gutes Projekt ist und dass insbesondere natürlich die Verkehrssicherheit deutlich erhöht werden konnte. Somit bin ich auch froh, dass wir dies heute so in der Abrechnung darlegen können. Ich komme zu den Anträgen von Grossrat Gérald Strub, aber auch zu den Voten: Ja, der Kanton hat eine Fehlleistung gemacht in der Budgetierung. Warum diese Fehlleistung genau gemacht wurde, ist nach fast 20 Jahren schwierig zu eruieren. Es wurde gesagt, die 200 Millionen Franken seien ein politischer Preis gewesen – ich komme nachher darauf zurück. Ich denke, vonseiten des Bundes wurde klar dargelegt, dass 200 Millionen Franken ein Kostendach sind, was nicht heisst, dass der Kanton nicht mehr hätte budgetieren können. Die Erläuterungen von Grossrat Gérald Strub stimmen, dass insbesondere die Planerleistungen zu tief budgetiert wurden. Wir sind dem nachgegangen: Wir machen Budgetierungen auf zwei Arten. Einerseits von unserer Seite aufgrund der Erfahrungen und auf der anderen Seite auch mit Richtofferten von Ingenieuren. Warum hier deutlich zu wenig budgetiert wurde, kann ich Ihnen heute nicht sagen. Der Aufwand wurde sicher zu tief geschätzt. Insbesondere Etappe 3 war komplexer als angedacht, aber es trifft zu, dass es hier vor allem um Planerleistungen geht. Bezüglich der Verrechnung der internen Kosten ist es auch so, dass ab 2014 ein neues Regime gilt. Selbstverständlich gilt dieses immer per Stichtag. Wir können nicht im Nachhinein sagen, dass wir das Regime auch vor 2014 anwenden. Insofern wurde dies ja bei der Budgetierung auch berücksichtigt.

Wir haben zwei Fehler gemacht: Der eine Fehler ist, dass das Budget falsch war, sonst müssten wir heute keinen Zusatzkredit beantragen. Dann komme ich zur Kommunikation: Wir haben 2016 festgestellt, dass es Abweichungen gibt bei den Kosten. Der Bund ist ja der Hauptkostenträger, deshalb haben wir damals das Gespräch vor allem mit dem Bund und der SBB gesucht in der Hoffnung, dass wir die Kosten abwälzen können Richtung Bund und SBB. Aber es ist klar: 2016 hätte man die Gemeinden orientieren müssen zum damaligen Stand. Damals war das Budget tendenziell höher, weil wir ja gewisse Kosten noch an den Bund und die SBB übertragen konnten. Dafür entschuldige ich mich auch, das war ein Fehler. Man hätte 2016 orientieren müssen. Warum es sicher auch weniger aufgefallen ist: Wenn Sie die Gesamtsumme, die Zusatzkredite und insbesondere aber auch die Summe der Belastungen der Gemeinden ansehen, sind die Abweichungen relativ gering. Es gibt zahlreiche Gemeinden, die viel tiefer abrechnen können als budgetiert. Aber es wurde zu wenig beachtet, dass insbesondere die Gemeinde Boniswil von der Mehrbelastung stark betroffen ist. Entsprechend hätte man da sicher auf die Gemeinde zugehen müssen. Dazu stehe ich und dafür entschuldige ich mich auch. Wir haben zu spät kommuniziert. Nach 20 Jahren zu eruieren, warum man zu tief budgetiert hat in einzelnen Positionen, ist sicher schwieriger nachzuvollziehen. Nichtsdestotrotz kommt auch der Regierungsrat zum Schluss, dass die Anträge richtig sind. Hätte man entsprechend auch richtig budgetiert, wären die Kosten natürlich von Anfang an in dieser Höhe zustande gekommen. Was ich der Gemeinde Boniswil zusagen kann, ist, dass wir sicher eine Lösung finden bezüglich der Zahlungsmodalitäten, wenn der Grosse Rat heute zustimmt. Dass der Betrag nicht im Jahr 2021 einfach in Rechnung gestellt wird, sondern dass wir hier auch über Zahlungsmodalitäten diskutieren können. Ich weiss, dass die Gemeinde Boniswil dies im Jahr 2020 und 2021 nicht budgetiert hat. Insofern müssten wir hier durch die verspätete Kommunikation sicher auch grosszügig sein, wenn es dann um die Zahlung geht. Das möchte ich hier auch zusagen. In diesem Sinne danke ich und hoffe, dass die Abrechnung trotz dieses Kommunikationsfehlers nicht negativ auf das sehr positive Projekt überschwappt.

Vorsitzende: Eintreten ist unbestritten.

Detailberatung

Keine Wortmeldungen.

Anträge gemäss Botschaft

Abstimmungen

Antrag 1 gemäss Botschaft wird mit 123 gegen 2 Stimmen gutgeheissen.

Antrag 2 gemäss Botschaft wird mit 122 gegen 2 Stimmen gutgeheissen.

Antrag 3 gemäss Botschaft wird mit 124 gegen 3 Stimmen gutgeheissen.

Antrag 4

Gérald Strub, Boniswil, stellt folgenden Antrag: "Anpassung der Anträge 4 bis 6 der Zusatzkreditbotschaft an den Grossen Rat: Die Gemeindeanteile für die Projekte der 1. bis 3. Etappe des aargauischen Teils der Sanierung Seetalbahn erhöhen sich pro Gemeinde maximal auf den Kostenvoranschlag indexiert (Beitragsdach). Es gelten folgende Werte gemäss Spalte 'Beitrag gemäss vorliegendem Antrag':

Etappe	Gemeinde	Kosten- voranschlag indexiert Franken	Beitrag gemäss Antrag Regierungsrat Franken	Beitrag gemäss vorliegendem Antrag Franken	Differenz (zu Lasten Kanton) Franken
1. Etappe	Lenzburg	61'362	58'448	58'448	0
	Staufen	17'251	15'805	15'805	0
	Seon	138'946	242'097	138'946	103'151
	Beinwil am See	706'674	842'815	706'674	136'141
Total 1. Etappe		924'233	1'159'165	919'873	239'292
2. Etappe	Lenzburg	863'441	469'427	469'427	0
	Staufen	136'944	152'336	136'944	15'392
	Seon	2'067'344	1'223'879	1'223'879	0
	Hallwil	825'240	896'911	825'240	71'671
	Boniswil	46'914	88'228	46'914	41'314
	Birrwil	364'365	467'819	364'365	103'454
	Beinwil am See	24'351	22'527	22'527	0
Total 2. Etappe		4'328'599	3'321'127	3'089'296	231'831
3. Etappe	Boniswil	1'713'768	1'998'386	1'713'768	284'618
Total 3. Etappe		1'713'768	1'998'386	1'713'768	284'618
Verschiebung zu Lasten Kanton					755'741

Abstimmungen

Der Antrag Strub wird mit 94 gegen 31 Stimmen (2 Enthaltungen) abgelehnt.

Antrag 4 gemäss Botschaft wird mit 115 gegen 7 Stimmen (2 Enthaltungen) gutgeheissen.

Antrag 5 gemäss Botschaft wird mit 116 gegen 5 Stimmen (1 Enthaltung) gutgeheissen.

Antrag 6 gemäss Botschaft wird mit 120 gegen 7 Stimmen gutgeheissen.

Beschluss

1. Der Verpflichtungskredit zulasten der Spezialfinanzierung Strassenrechnung für die Projekte der 1. Etappe des aargauischen Teils der Sanierung Seetalbahn mit einem einmaligen Bruttoaufwand indexiert von Fr. 9'293'884.– (Preisstand 2019) wird um einen Zusatzkredit von Fr. 901'116.– auf Fr. 10'195'000.– erhöht (Produktionskosten-Index, Stand vom 1. Januar 2019; Indexstand von 237,8). Der Verpflichtungskredit passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.

2. Der Verpflichtungskredit zulasten der Spezialfinanzierung Strassenrechnung für die Projekte der 2. Etappe des aargauischen Teils der Sanierung Seetalbahn mit einem einmaligen Bruttoaufwand indexiert von Fr. 34'168'767.– (Preisstand 2019) wird um einen Zusatzverpflichtungskredit von Fr. 381'233.– auf Fr. 34'550'000.– erhöht (Produktionskosten-Index, Stand vom 1. Januar 2019; Indexstand von 237,8). Der Verpflichtungskredit passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.

3. Der Verpflichtungskredit zulasten der Spezialfinanzierung Strassenrechnung für die Projekte der 3. Etappe des aargauischen Teils der Sanierung Seetalbahn mit einem einmaligen Bruttoaufwand indexiert von Fr. 19'283'001.– (Preisstand 2019) wird um einen Zusatzverpflichtungskredit von Fr. 371'999.– auf Fr. 19'655'000.– erhöht (Produktionskosten-Index, Stand vom 1. Januar 2019; Indexstand von 237,8). Der Verpflichtungskredit passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an.

4. Die Gemeindeanteile für die Projekte der 1. Etappe des aargauischen Teils der Sanierung Seetalbahn erhöhen beziehungsweise reduzieren sich wie folgt (Produktionskosten-Index, Stand vom 1. Januar 2019; Indexstand von 237,8). Die Beiträge passen sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an:

Seetalbahnsanierung 1. Etappe	Gemeindeanteile		
	Kostenvoranschlag indexiert Franken	Endkostenprognose Franken	Erhöhung/ Reduktion Franken
Lenzburg	61'362	58'448	-2'914
Staufen	17'251	15'805	-1'446
Seon	138'946	242'097	103'151
Beinwil am See	706'674	842'815	136'141
Total	924'233	1'159'165	234'932

5. Die Gemeindeanteile für die Projekte der 2. Etappe des aargauischen Teils der Sanierung Seetalbahn erhöhen beziehungsweise reduzieren sich wie folgt (Produktionskosten-Index, Stand vom 1. Januar 2019; Indexstand von 237,8). Die Beiträge passen sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an:

Seetalbahnsanierung 2. Etappe	Gemeindeanteile		
	Kostenvoranschlag indexiert Franken	Endkostenprognose Franken	Erhöhung/ Reduktion Franken
Lenzburg	863'441	469'427	-394'014
Staufen	136'944	152'336	15'392
Seon	2'067'344	1'223'879	-843'465
Hallwil	825'240	896'911	71'671
Boniswil	46'914	88'228	41'314
Birrwil	364'365	467'819	103'454
Beinwil am See	24'351	22'527	-1'824
Total	4'328'599	3'321'127	-1'007'472

6. Der Gemeindeanteil für das Projekt der 3. Etappe des aargauischen Teils der Sanierung Seetalbahn erhöht sich wie folgt (Produktionskosten-Index, Stand vom 1. Januar 2019; Indexstand von 237,8). Der Beitrag passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an:

Seetalbahnsanierung 3. Etappe	Gemeindeanteil		
	Kostenvoranschlag indexiert Franken	Endkostenprognose Franken	Erhöhung Franken
Boniswil	1'713'768	1'998'386	284'618
Total	1'713'768	1'998'386	284'618

1973 Interpellation Christian Merz, SVP, Beinwil am See (Sprecher), Stefan Huwyler, FDP, Muri, und Rolf Haller, EDU, Zetzwil, vom 30. Juni 2020 betreffend Eingangsbremsen und -pforten auf Kantonsstrassen bei Dorfeinfahrten und -ausfahrten; Beantwortung und Erledigung

[Geschäft 20.195](#)

Vorsitzende: Mit Datum vom 26. August 2020 hat der Regierungsrat die Interpellation beantwortet.

Christian Merz, SVP, Beinwil am See: Die Interpellanten sind mit der Antwort des Regierungsrats zufrieden. Zur Handhabung in der Praxis bei der Erstellung von Eingangspforten beziehungsweise Eingangsbremsen bleiben für uns aber einige Fragezeichen. Werden weitere Eingangspforten zum Stückpreis von bis zu 250'000 Franken und mit einem Verschleiss von bestem Kulturland von bis zu mehr als 100 m² pro Eingangsbremse gebaut, ist die Freude schnell verflogen. Es stellt sich weiterhin die Frage, ob der Aufwand im richtigen Verhältnis zur Tatsache steht, dass nur wenige Verkehrsteilnehmer die Regeln nicht angemessen beachten. Mit diesen baulichen Massnahmen werden aber alle Verkehrsteilnehmer bestraft. Wir werden die Thematik im Auge behalten und gegebenenfalls wieder vorstellig werden.

Vorsitzende: Namens der Interpellanten erklärt sich Christian Merz von der Antwort befriedigt. Das Geschäft ist erledigt.

1974 Interpellation Christian Minder, EVP, Lenzburg, vom 12. Mai 2020 betreffend Eliminierung des gefährlichen kantonalen Velowegabschnitts bei der SBB Unterführung auf der K472 im Rahmen der geplanten Sanierung des Bahnhofs Wildegg; Beantwortung und Erledigung

[Geschäft 20.110](#)

Vorsitzende: Mit Datum vom 12. August 2020 hat der Regierungsrat die Interpellation beantwortet.

Christian Minder, EVP, Lenzburg: In der Gemeinde Wildegg führt die kantonale Veloroute 56 unter dem Bahnhof durch. Weil dort eine Treppe ist, wo das Velo getragen werden muss, gibt es die Alternativroute über die Kantonsstrasse 472 (K 472), ohne Velostreifen. Diese Strasse ist so schmal, dass nicht einmal eine geschlossene Mittellinie angebracht werden darf, weil Lastwagen oft mehr als ihre Spurbreite benötigen – selbst wenn daneben gerade keine Velos fahren. Sie merken: Ein gefährlicher Strassenabschnitt. Mein Anliegen ist es deshalb, bei der Sanierung des Bahnhofs Wildegg die dortige Veloroute so zu gestalten, dass man mit dem Velo fahren kann. Das ist nicht vorgesehen. Im Projekt soll zwar die Unterführung breiter werden und eine Rampe entstehen, damit das Velo nicht mehr getragen werden muss. Aber schieben muss man es trotzdem noch. Das ist wie wenn Sie mit dem Auto zu einem Fluss kommen und dort keine Brücke ist, sondern eine Fähre. Geschätzter Herr Landstatthalter Stephan Attiger, liebe Kolleginnen und Kollegen: Von einer Veloroute erwarte ich, dass man sie befahren kann! Es ist auch absehbar, dass die Nutzerinnen und Nutzer sonst weiterhin auf die alternative Route ausweichen. Das belässt die K 472 nicht nur für sie unsicher, sondern auch für alle anderen Verkehrsteilnehmer. Der wohl wichtigste Grund aus der Antwort, weshalb keine bessere Lösung vorgeschlagen wird: Der Grossteil des Veloverkehrs habe den Bahnhof Wildegg als Ziel und der Velo-Transitanteil auf der Beziehung Auenstein–Niederlenz sei eher gering. Zahlen dazu gab es leider keine. Die Verbindung hat also gegenüber anderen Anforderungen eine geringere Bedeutung. Das mag für den Bahnhof Wildegg heute stimmen. Die Ausweichroute wird aber nicht nur für die Verbindung von nördlich der Aare nach Niederlenz, sondern auch in Richtung Holderbank, Möriken, Othmarsingen genutzt. Mit der Antwort bin ich deshalb nur teilweise zufrieden. Ich habe den Eindruck, bei der Vorlage Bahnhof Wildegg sind einfach zu wenig Varianten abgeklärt worden. Ich bin sicher, dass es entgegen den Ausführungen eine Lösung gäbe, um unter dem Bahnhof Wildegg mit dem Velo durchfahren zu können. Das Bahnhofareal ist genügend lang, damit neben Bussen auch die Veloroute Platz hat. Die aktuelle gesetzliche Entwicklung auf Bundesebene geht ebenfalls in Richtung befahrbare Velorouten.

Fazit: Dass der Velo-Durchgangsverkehr eine zu geringe Bedeutung hat, ist natürlich für den Veloverkehr nicht befriedigend. Ich bezweifle auch, dass die Datenbasis dazu stimmt. Falls Verkehrszählungen dort gemacht wurden, würden mich diese Zahlen interessieren. Die in der Antwort erwähnte Sperrung der K 472 für den motorisierten Verkehr, um sie als Veloweg umzunutzen, wäre natürlich ideal. Diese Möglichkeit ist aber in den nächsten zehn Jahren noch nicht absehbar. Es braucht also bis dann eine bessere Lösung.

Vorsitzende: Der Interpellant erklärt sich von der Antwort teilweise befriedigt. Das Geschäft ist erledigt.

1975 Interpellation der EVP-BDP-Fraktion (Sprecher Uriel Seibert, Schöftland) vom 16. Juni 2020 betreffend Datengrundlage und Innovationsprozesse im Verkehrsbereich; Beantwortung und Erledigung

[Geschäft 20.157](#)

Vorsitzende: Mit Datum vom 26. August 2020 hat der Regierungsrat die Interpellation beantwortet.

Uriel Seibert, EVP, Schöftland: Wir danken dem Regierungsrat und den zuständigen Abteilungen Raumentwicklung, Tiefbau und Verkehr für die ausführliche Beantwortung unserer Fragen. Mit den Beantwortungen und Ausführungen sind wir zufrieden. Wir sehen aber durchaus Entwicklungsbedarf. So möchte ich daran erinnern, dass der Grosse Rat vor rund zwei Monaten entschieden hat, dass der Kanton Massnahmen zur Reduktion des Ressourcenverbrauchs und der Belastung von Mensch und Umwelt durch den Verkehr ergreifen soll. Damit hat das Parlament nun endlich auch messbare Ziele im Verkehrsbereich eingefordert, was sich auch in den Zielen und Indikatoren des Aufgaben- und Finanzplans (AFP) abbilden sollte. Hier werden Daten über das Verkehrsverhalten der Aargauer Verkehrsteilnehmer in zweierlei Hinsicht wichtig sein. Erstens: Wir brauchen Daten, die den Ressourcenverbrauch und die Belastung von Mensch und Umwelt quantifizierbar machen. Zweitens: Es sind Massnahmen anzugehen, welche zur Erreichung der durch den Grossen Rat beschlossenen Ziele führen. Hier könnten ausführlichere Daten über das Verkehrsverhalten und die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen im Kanton Aargau wichtige Hinweise geben. Spannend wären zum Beispiel Abklärungen darüber, was zu tun wäre, damit mehr junge Menschen auf den Wechsel vom ÖV zum MIV verzichten oder wie im MIV vermehrt kleinere Fahrzeuge verwendet würden und welche Faktoren die Aargauerinnen und Aargauer zu einem umweltfreundlichen Verkehrsverhalten veranlassen würden. Die Datengrundlage im Verkehrsbereich wird eine immer wichtigere Rolle in der kantonalen Verkehrsplanung spielen. Hier bietet die Interpellationsantwort einen guten Überblick über die bereits erfolgte Datenerfassung. Weitere Schritte sind aber nötig.

Vorsitzende: Namens der Interpellantin erklärt sich Uriel Seibert von der Antwort befriedigt. Das Geschäft ist erledigt.

1976 Interpellation Dr. Roland Frauchiger, EVP, Thalheim (Sprecher), Therese Dietiker, EVP, Aarau, Lutz Fischer-Lamprecht, EVP, Wettingen, Christian Minder, EVP, Lenzburg, Urs Plüss, EVP, Zofingen, und Uriel Seibert, EVP, Schöftland, vom 12. Mai 2020 betreffend Umsetzung von Umsteigeinfrastrukturen gemäss Mobilitätsstrategie; Beantwortung und Erledigung

[Geschäft 20.92](#)

Vorsitzende: Mit Datum vom 12. August 2020 hat der Regierungsrat die Interpellation beantwortet.

Dr. Roland Frauchiger, EVP, Thalheim: Zuerst einmal ein herzliches Dankeschön für die Beantwortung dieser Interpellation. Ich kann es aber vorwegnehmen: Wir sind nur teilweise zufrieden. Einerseits erachten wir die Aussagen teilweise als ziemlich pauschal verfasst. Vor allem hätten wir uns etwas detailliertere Angaben über die Standorte gewünscht. Andererseits sind wir aber auch etwas überrascht über das Umsetzungskonzept, das uns bisher nicht bekannt war, – zumal in der Beantwortung der Interpellation steht, dass dieses Konzept in Arbeit sei. Wenn man es aber heute im Internet herunterlädt, ist es datiert mit 2019. Wir sehen da einen gewissen Widerspruch, wenn es im Sommer 2020 in Arbeit ist, aber im Jahr 2019 schon datiert wurde. Es ist ein interessantes Dokument. Wir haben uns dann auch die Frage gestellt, wie wir – wenn wir die Interpellation nicht gestellt hätten – von diesem Dokument erfahren würden und ob es aktiv irgendwo kommuniziert wird. Weiter haben wir in der Antwort gelesen, dass eine Erhebung gemacht wurde für die Bedürfnisse von Bike+Ride, und zwar im Jahr 2011. Für uns ist fraglich, ob diese Erhebung noch aktuell ist. Zudem vermissen wir eine Erhebung für den MIV, insbesondere für Autos. Trotzdem wird dann gesagt, dass Park+Pool nicht weiter ausgebaut wird. Anscheinend gibt es dort kein Bedürfnis. Da mache ich ein grosses Fragezeichen. Ich selber war oftmals froh, dass ich ein Fahrzeug in der Nähe einer Autobahnausfahrt hinstellen und mit einem Kollegen zusammen weiterfahren konnte. Was wir aber begrüssen, ist, dass Park+Ride ausserhalb der Kernstädte gefördert wird. Dass eben bei typischen Umsteigebahnhöfen und Umsteigesituationen Parkplätze geschaffen werden und nicht in den Kernstädten, wo die Verkehrssituation schon prekär ist. Also ich wiederhole: Wir sind mit der Beantwortung teilweise zufrieden.

Vorsitzende: Namens der Interpellantin und Interpellanten erklärt sich Dr. Roland Frauchiger von der Antwort teilweise befriedigt. Das Geschäft ist erledigt.

1977 Interpellation Max Chopard-Acklin, SP, Obersiggenthal (Sprecher), und Christian Jon Keller, Grüne, Obersiggenthal, vom 30. Juni 2020 betreffend Ostaargauer Strassenentwicklung OASE ohne Martinsbergtunnel und ohne Mehrverkehr und Schwerverkehr mitten durch den Siedlungsraum Siggenthal; Beantwortung und Erledigung

[Geschäft 20.189](#)

Vorsitzende: Mit Datum vom 26. August 2020 hat der Regierungsrat die Interpellation beantwortet.

Max Chopard-Acklin, SP, Obersiggenthal: Die öffentliche Diskussion und die Anhörung zur Ostaargauer Strassenentwicklung OASE hat es gezeigt: Im Raum Siggenthal findet das vorliegende Projekt in der heutigen Form keine Akzeptanz. Dies mit gutem Grund, ist doch bei einer Realisierung des bisher vorliegenden Projekts – inklusive des umstrittenen Martinsbergtunnels – mit zusätzlichem motorisierten Individual- und Schwerverkehr mitten durch die Siedlungsräume des Siggenthals und des Surbtals zu rechnen. Der Regierungsrat verzichtet aufgrund der berechtigten Bedenken und des breit aufgestellten Widerstands zum vorliegenden OASE-Projekt vorerst darauf, dieses im Raum Siggenthal-Baden weiter zu forcieren. Das ist gut so und es gibt eine Chance für eine Denkpause. Zur Beantwortung der in der vorliegenden Interpellation gestellten Fragen. Eine der Kernfragen in der Interpellation lautet: Ist der Regierungsrat bereit, eine neue Variante des Projekts Ostaargauer Strassenentwicklung OASE ohne Martinsbergtunnel und ohne zusätzlichen Mehrverkehr sowie Schwerver-

kehr mitten durch den Siedlungsraum Siggenthal ausarbeiten zu lassen? Diese Frage hat der Regierungsrat leider nicht auf den Punkt kommend beantwortet, sondern er ist dieser Frage ausgewichen. Das ist schade. Ich halte deshalb nochmals zuhanden der Protokolle und der Materialien fest: Ein Martinsbergtunnel am Brückenkopf der Siggenthaler Brücke ist eine Problemvergrösserung und kann nicht Teil eines Lösungsansatzes sein im Rahmen des OASE-Projekts. Also solange dieser Martinsbergtunnel im Projekt bleibt, wird der Widerstand im Siggenthal bleiben. Das geht nicht auf. Das "schleckt keine Geiss" weg. Was weiter stutzig macht in der Beantwortung der Interpellation, ist ferner folgende Aussage: "Die Verkehrsmenge und die Routenwahl des Schwerverkehrs ist durch den Kanton Aargau sozusagen nicht beeinflussbar." Ja, Herr Regierungsrat, diese Aussage ist falsch. Die Frage der Strassenplanung hat natürlich einen Einfluss auf die Routenwahl und die Verkehrsflüsse. Denn der Schwerverkehr sucht sich in der Regel immer den kürzesten und attraktivsten Weg und genau dies ist das Problem beim vorliegenden OASE-Projekt im Raum Siggenthal. So wie das Projekt mit dem Martinsbergtunnel angedacht wird, wird das Surbtal und das Siggenthal zum verlängerten Autobahnzubringer und somit natürlich auch attraktiver für den Schwerverkehr. Genau das wollen wir nicht. Das vorliegende OASE-Projekt verfolgt auf dem präsentierten Niveau eine veraltete, rückwärtsgewandte Mobilitätsstrategie, die Mehrverkehr mitten in die Siedlungsräume und in die Kernstadt von Baden verlagert. So werden die Probleme eben nicht behoben, sondern nur verschoben. Ich komme zum Schlusssatz: Ich bitte den Regierungsrat, die offengebliebene Frage in der Denkpause zu beantworten und ein neues Projekt ohne Martinsbergtunnel vorzulegen.

Vorsitzende: Namens der Interpellanten erklärt sich Max Chopard-Acklin von der Antwort teilweise befriedigt. Das Geschäft ist erledigt.

1978 Motion der Fraktion der Grünen (Sprecher Christian Jon Keller, Obersiggenthal) vom 30. Juni 2020 betreffend Änderung des Strassengesetzes zur Schaffung der Möglichkeit zur Finanzierung verkehrsmindernder Massnahmen; Rückzug

[Geschäft 20.183](#)

Vorsitzende: Mit Datum vom 26. August 2020 beantragt der Regierungsrat, die Motion abzulehnen.

Christian Keller, Grüne, Obersiggenthal: Nach geltendem Strassengesetz (StrG) können über die Strassenrechnung auch Infrastrukturen finanziert werden, die der Entlastung des Kantonsstrassennetzes dienen, namentlich Velowege und Umsteigeanlagen des öffentlichen Verkehrs (ÖV). An dieser Beschränkung auf bauliche Massnahmen will der Regierungsrat festhalten. Die Spezialfinanzierung Strassenrechnung soll also eine reine Verkehrsinfrastrukturenrechnung bleiben. Aus Sicht der Grünen wird damit eine Chance vergeben, wird doch das Potenzial der Verkehrsvermeidung zur Entlastung von Strasse und Schiene ausser Acht gelassen. Angesichts der grossen Probleme, die unsere Mobilität verursacht – und das sind nicht nur ökologische Probleme, das sind auch finanzielle –, darf der Aspekt der Entlastung des Strassennetzes und des ÖV nicht ignoriert werden. Das Ziel muss sein, die Verkehrsspitzen zu brechen und so den Druck für weitere Ausbauten des Strassennetzes zu senken. Denn jeder Ausbau vernichtet wertvolles Land, verschlingt viel Geld, führt zu weiterem Verkehrswachstum und schädigt auf Jahrzehnte hinaus Umwelt und Klima. Deshalb sollen Massnahmen des Mobilitätsmanagements, die auf das individuelle Verhalten der Menschen abzielen und zum Ziel haben, Fahrten zu vermeiden, – Massnahmen also, die der Umwelt nicht schaden, sondern ihr ausnahmsweise nützen –, ebenfalls über die Strassenrechnung realisiert werden können. Beispiele für solche Massnahmen des Mobilitätsmanagements sind die Stärkung der Grundversorgung in den Gemeinden, die Förderung von Fahrgemeinschaften oder von Coworking Spaces. Falls Sie das für eine grüne Träumerei halten, geschätzte Kolleginnen und Kollegen vor allem auf der rechten Ratsseite, bedenken Sie bitte Folgendes: Weniger Verkehr auf der Strasse bedeutet auch, dass Sie als Autofahrerin oder Autofahrer besser vorankommen. Von weniger Stau profitieren nicht zuletzt auch Wirtschaft und Gewerbe. Und wenn dieses Ziel ohne Ausbauten erreicht werden kann, profitiert auch die Umwelt. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt für diesen Entscheid, damit die Möglichkeit

zur Finanzierung von Mobilitätsmanagement-Massnahmen ins neue StrG aufgenommen werden kann. Ich bitte Sie deshalb, unserem Anliegen zuzustimmen und die Motion zu überweisen.

Manuel Kaspar, SVP, Oberkulm: Die Motion führt zur Plünderung genau derer Kasse, die wir dringend für die Sanierung unserer Strassen brauchen. Wir von der SVP sehen keinen Grund, Gelder für Experimente in Mobility Pricing oder kurze Wege zu vergeuden. Schlussendlich ist diese Motion auch ein Angriff auf den Individualverkehr, der sich doch gerade im Corona-Zeitalter als äusserst effektiv gegenüber dem ÖV gezeigt hat. Ich bitte Sie daher, dem Regierungsrat zu folgen und diese Motion abzulehnen.

Barbara Portmann-Müller, GLP, Lenzburg: Was will die Motion? Sie will auch nichtbauliche, nichtverkehrliche Massnahmen zur Verkehrsverminderung und -vermeidung über die Spezialfinanzierung abwickeln. Und was ist denn heute in diesem § 7 StrG enthalten? Darin ist enthalten, dass der Bau und Unterhalt von allen zu den Strassen zugehörigen Bauten sowie Ausgaben zur Vermeidung von externen Kosten des Strassenverkehrs eben durch diese Spezialfinanzierung übernommen werden. Der Regierungsrat lehnt die Motion ab, weil ihre Stossrichtung vom Grossen Rat in der Strategie mobilitätAARGAU bereits umgesetzt sei und weil hinsichtlich der Finanzierung der Einführung von Mobility Pricing auf Bundesebene nicht vorgegriffen werden solle. Zum ersten Teil dieser Ablehnung, der Begründung mit der Stossrichtung: Nun, das erachten wir nicht gerade als eine stringente Begründung für eine Ablehnung, denn das wäre eher eine Entgegennahme. Der zweite Teil, weil einer Finanzierung von Mobility Pricing nicht vorgegriffen werden solle: Auch dies ist nicht wirklich einleuchtend. Wir verstehen, dass das austarierte Finanzierungssystem zwischen Bund und Kanton nicht durcheinandergebracht werden soll. Aber das will ja die Motion gar nicht. Mit einer guten Formulierung im Gesetz wäre das Anliegen nämlich relativ einfach umsetzbar und auch sinnvoll. Denn was wäre denn eigentlich der Schaden einer solchen Aufnahme? Der Regierungsrat bleibt die Antwort komplett schuldig. Wir können keine negativen Auswirkungen erkennen, wenn man § 7 StrG ergänzen würde. Dies würde nämlich zu einer besseren Verteilung des Verkehrs über den Tag, zur Brechung der Spitzen führen. Und dies würde ja auch passen, weil auch Verkehrsmanagementanlagen entsprechend finanziert werden. Die GLP ist für die Motion. Da sie aufgrund der nicht vollständigen und nicht stringenten Ablehnung des Regierungsrats hier trotzdem wohl kaum mehrheitsfähig sein dürfte, würden wir eigentlich dem Motionär empfehlen, sie jetzt zurückzuziehen und im Rahmen der 1. Beratung des StrG einen entsprechenden Prüfungsantrag zu stellen, welcher dann den Umfang der Finanzierungsmöglichkeiten von § 7 StrG umfassen könnte. Dann kann man diese Fragestellung nochmal umfassend, sachlich und im Rahmen des laufenden Gesetzgebungsprozesses anschauen.

Stefan Huwyler, FDP, Muri: Und täglich grüsst das Murmeltier. Das kommt einem spontan in den Sinn, wenn man die Motion der Fraktion der Grünen liest. Täglich ist wohl nicht die richtige Zeiteinheit in diesem Zusammenhang. Aber die Regelmässigkeit, mit der von gewissen Kreisen versucht wird, die Spezialfinanzierung Strassenrechnung unter wechselnden Vorwänden auszuhöhlen, ist mindestens so bemühend wie das scheinbar endlose Durchlaufen des immer gleichen Tages durch Schauspieler Bill Murray im Film mit dem eingangs erwähnten Titel. Die Absicht ist ebenso durchschaubar wie ideologisch geprägt: Durch vermehrte Geldabflüsse aus der eigens dafür eingerichteten Verkehrsinfrastrukturrechnung – und nichts anderes ist die Strassenkasse, der Regierungsrat schreibt das deutlich in seiner Antwort – werden Mittel entzogen. Dies, um gegen die Projektierung von Strassenprojekten später mit dem Argument ins Feld ziehen zu können, die Strassenrechnung verfüge über keine Mittel für klassische Strassenprojekte. Geschätzte Motionäre, hier im Grossen Rat und auch an der Urne haben wir schon verschiedenste politische Gefechte um notwendige Strassenprojekte in unserem Kanton ausgetragen. Viele davon sind heute im Bau: Mellingen, Lenzburg, Brugg, aber auch Sins und Zuzach. Diese Umfahrungsprojekte waren und sind notwendig, um unnötige Staus in Zeiten von nach wie vor steigender Mobilität aufzufangen. Der Ansatz, dass unnötige Wege nach Möglichkeit zu vermeiden sind, teile ich durchaus. Das wachsende Mobilitätsbedürf-

nis ist eine Realität der heutigen Gesellschaft, auch in den verstärkten Zeiten von Homeoffice-Lösungen. Die Vermeidung von unnötigen Wegen hat das Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) von Verkehrsdirektor Landstatthalter Stephan Attiger mit der vorliegenden Strategie mobilitätAARGAU vor über vier Jahren aktiv aufgenommen und wir haben als Grosser Rat diese Strategie einstimmig verabschiedet. Das BVU orientiert sich bei seiner Arbeit in den Verkehrsdossiers strikt an dieser Strategie, die es seither immer wieder aufgezeigt hat. Dass dabei in der Umsetzung auch Innovationsprozesse für Verkehrsoptimierungen geprüft werden, hat der Regierungsrat in der Antwort auf die Interpellation der EVP-BDP-Fraktion, die heute als Traktandum 19 auf der Tagesordnung war, ebenfalls ausführlich und einleuchtend dargelegt. Der vorliegende Vorstoss greift entsprechend inhaltlich keinen neuen Ansatz auf. Er will einzig – einmal mehr – die zweckgebundenen Gelder der Strassenkasse in einen anderen Topf umleiten, um die Strassenkasse zu schwächen. Einmal mehr wehre ich mich hier im Namen der FDP gegen diese nicht aufhörenden Versuche. Die Optimierung von Verkehrsflüssen unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger ist im Aargau kein Schlagwort, sondern gelebte Realität. Der Finanzierungsmeccano mit der Spezialfinanzierung hat sich bewährt, so dass er in der laufenden Legislaturperiode auch für den ÖV-Bereich eingeführt wurde – mit einer entsprechenden eigenen Spezialfinanzierung. Ich bitte Sie, lehnen Sie diese Motion ab und lassen Sie das BVU seine gute Arbeit in den Verkehrsdossiers im Sinn der Mobilitätsstrategie fortführen.

Christian Keller, Grüne, Obersiggenthal: Angesichts der breiten Front des Widerstands gegen unsere Motion und aufgrund des wertvollen Inputs der GLP-Fraktion ziehen wir unsere Motion zurück und werden sie im Gesetzgebungsprozess des Strassengesetzes einbringen.

Vorsitzende: Christian Keller hat die Motion zurückgezogen. Das Geschäft ist erledigt.

1979 Motion Kathrin Hasler, SVP, Hellikon (Sprecherin), Christoph Riner, SVP, Désirée Stutz, SVP, Andy Steinacher, SVP, Manuel Tinner, SVP, Hansjörg Erne, SVP, Bruno Tüscher, FDP, Franco Mazzi, FDP, Alfons Kaufmann, CVP, Werner Müller, CVP, Elisabeth Burgener, SP, Colette Basler, SP, Bernhard Scholl, vom 12. Mai 2020 betreffend Erarbeitung einer Gesamtverkehrsplanung Fricktal; Umwandlung in ein Postulat; Überweisung an den Regierungsrat

[Geschäft 20.93](#)

Vorsitzende: Mit Datum vom 12. August 2020 beantragt der Regierungsrat, die Motion abzulehnen, beziehungsweise er erklärt sich bereit, sie als Postulat entgegenzunehmen.

Namens der Motionärinnen und Motionäre erklärt sich Kathrin Hasler mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden.

Kathrin Hasler, SVP, Hellikon: Es ist richtig, dass ich mit der Entgegennahme als Postulat einverstanden bin. Ich möchte trotzdem noch etwas dazu sagen.

Vorsitzende: Wenn man einverstanden ist, ist es nicht vorgesehen, dass noch etwas zum Geschäft gesagt wird. Aber gut, Sie dürfen kurz zum Geschäft sprechen.

Kathrin Hasler, SVP, Hellikon: Der Regierungsrat lehnt die Motion ab, ist aber bereit, sie als Postulat entgegenzunehmen. Natürlich haben wir Motionäre mehr erwartet, auch wenn wir den Willen des Regierungsrats erkennen, dieses Anliegen zu bearbeiten, weil ein wirklicher Handlungsbedarf besteht. Der Regierungsrat anerkennt, dass das Fricktal eine dynamische und wirtschaftlich starke Region mit guten Entwicklungsprognosen ist und ein qualitatives und quantitatives Wachstum auch in Zukunft im Fricktal anhalten wird. Schlüsselprojekte wie übergeordnete Strassenprojekte, der Ausbau des ÖV (öffentlicher Verkehr), Veloverkehrsnetze und eine weitere Rheinüberquerung müssen in naher Zukunft realisiert werden. Andernfalls droht im Fricktal und angrenzenden Regionen ein Verkehrskollaps. Zu den Hauptverkehrszeiten reichen die Verkehrskapazitäten nicht mehr aus, um einen flüssigen Verkehrsfluss zu garantieren. Am Morgen und Abend sind Staus auf den Strassen, zum

Beispiel in Kaiseraugst, Rheinfelden, Laufenburg und Koblenz, und überfüllte Pendlerzüge zum Alltag geworden. Die Aktivierung des Siedlungspotenzials und die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze erfordern einen Ausbau der Infrastrukturen und eine Abstimmung der Mobilitätsplanung mit der Raumplanung. Es ist auch dem Regierungsrat bekannt, dass das Fricktal über 180 Hektaren freie Arbeitszonen verfügt, welche für die künftige Entwicklung im Fricktal von zentraler Bedeutung sind. Durch das starke Bevölkerungswachstum, den geplanten Grossprojekten ESP (Entwicklungsschwerpunkt) Sisslerfeld, regionaler ESP Frick und Kaisten, das Projekt einer neuen Mittelschule sowie gerade aktuell den Bau eines neuen Campus der DSM Nutritional Products in Kaiseraugst – das sind nur einige – wird das Thema Verkehr immer aktueller. Entlang des Hochrheins sind grenzüberschreitende verkehrstechnische Aspekte im Vordergrund. Ebenso besteht verkehrstechnischer Haupthandlungsbedarf mit der Agglomeration Basel. Die Überprüfung der Zweckmässigkeit eines neuen Rheinübergangs ist ein wichtiger Aspekt für die regionale Gesamtplanung. Die Motionäre akzeptieren, dass die zeitliche Vorgabe eines Gesamtverkehrskonzepts bis anfangs 2022 nicht erfüllbar ist und teilen die Meinung des Regierungsrats, dass für ein grenzüberschreitendes Gesamtverkehrskonzept Hochrhein auch das Zurbiet einbezogen werden muss. Die Meinung des Regierungsrats, dass sich ein Gesamtverkehrsprojekt nur begrenzt mit den Planungsschwerpunkten im Fricktal respektive am Hochrhein decken, kann Tatsache sein. Es ist den Motionären aber ein dringendes Bedürfnis, dass bezirks- und länderübergreifende Massnahmen in der Verkehrsplanung berücksichtigt und zu einem Gesamtbild zusammengeführt werden. Nur so kann mit einem Gesamtkonzept gezeigt werden, wie die Menschen in dieser Region auch in Zukunft mobil bleiben und die dringenden Schlüsselprojekte für die ganze Region geplant werden können. Der Regierungsrat erkennt den Handlungsbedarf und weiss, dass er handeln muss. Obwohl wir uns – wie gesagt – die Verbindlichkeit einer Motion gewünscht hätten, akzeptieren wir die Entgegennahme als Postulat. Wir werden die Entwicklung in der Verkehrsplanung Fricktal und das Versprechen des Regierungsrats, den gesamtheitlichen Ansatz bei weiteren Planungen zu betonen, in Zukunft kritisch weiter beobachten.

Vorsitzende: Das Postulat bleibt unbestritten. Es wird stillschweigend an den Regierungsrat überwiesen.

Wahrscheinlich haben Sie bemerkt, dass wir hier unterschiedliche Meinungen haben. Das Büro hat vor einiger Zeit entschieden, dass eine Wortmeldung nicht möglich ist, wenn man mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden ist. Wir werden dies im Büro aber nochmals klären.

1980 Postulat der Fraktion der Grünen (Sprecher Andreas Fischer Bargetzi, Möhlin) vom 30. Juni 2020 betreffend Schaffung von Anreizen zur Eigenstromproduktion durch Inhaberinnen und Inhaber von Elektrofahrzeugen; Überweisung an den Regierungsrat und gleichzeitige Abschreibung

[Geschäft 20.186](#)

Vorsitzende: Mit Datum vom 16. September 2020 erklärt sich der Regierungsrat bereit, das Postulat entgegenzunehmen und beantragt dessen gleichzeitige Abschreibung.

Namens der Postulantin erklärt sich Andreas Fischer Bargetzi mit der gleichzeitigen Abschreibung einverstanden.

Das Postulat ist unbestritten. Es wird stillschweigend an den Regierungsrat überwiesen und gleichzeitig als erledigt von der Kontrolle abgeschrieben.

1981 Interpellation Dr. Roland Frauchiger, EVP, Thalheim, vom 12. Mai 2020 betreffend Power-to-gas, Speicherung von gasförmiger Energie und Erzeugung elektrischer Energie aus synthetischem Gas; Beantwortung und Erledigung

[Geschäft 20.90](#)

Vorsitzende: Mit Datum vom 12. August 2020 hat der Regierungsrat die Interpellation beantwortet.

Dr. Roland Frauchiger, EVP, Thalheim: Ich danke dem Regierungsrat und seinen Mitarbeitenden für die gute Übersicht. Es ist ein bekanntes Problem, dass der Winterverbrauch der Energie problematisch sein wird, insbesondere wenn die Kernkraftwerke abgeschaltet werden sollen. Wir brauchen Möglichkeiten, um Energie vom Sommer in den Winter zu speichern. Eine Möglichkeit können Gasspeicher sein. Wir sehen aber auch, dass es zum Teil sehr grosse Speicher brauchen würde. Ich denke, Speicher in dieser Grössenordnung – Kugelspeicher mit 50 Metern Durchmesser oder mehr oder ganze Kavernen in den Bergen – sind für uns nicht realistisch. Was mir aber fehlt, ist der Ansatz kleinerer Speicher, denn wir haben auch das Anliegen, in Dörfern, in Quartieren usw. die Energieversorgung für den Winter sicherzustellen. Dort scheint es mir ein Thema sein zu können, mittels Blockheizkraftwerken zum Beispiel Gas in einer Gegend im Winter in elektrische Energie umzuwandeln, wo kein Gasnetz besteht. Häufig denkt man einfach an Gasspeicher da, wo auch ein Gasversorgungssystem ist. Ich würde mir wünschen, dass man einmal die Möglichkeit durchdenken würde, andernorts Gasspeicher einzusetzen. Ich danke auch für die Erklärungen zu den baulichen und raumplanerischen Vorschriften oder Rahmenbedingungen. Der Regierungsrat deutet an, dass im Rahmen des Förderprogramms Energie allenfalls auch die Finanzierung oder Mitfinanzierung einer Pilotanlage möglich wäre. Es würde mich freuen, wenn es Investoren geben würde, die sich in diese Richtung Gedanken machten und dass dann allenfalls eben auch eine Unterstützung vorhanden wäre. Ich bin mit der Beantwortung der Interpellation zufrieden.

Vorsitzende: Der Interpellant erklärt sich von der Antwort befriedigt. Das Geschäft ist erledigt.

1982 Interpellation Walter Stierli, SVP, Fischbach-Göslikon, vom 12. Mai 2020 betreffend Hochspannungsleitung Niederwil–Obfelden; Beantwortung und Erledigung

[Geschäft 20.121](#)

Vorsitzende: Mit Datum vom 12. August 2020 hat der Regierungsrat die Interpellation beantwortet.

Walter Stierli, SVP, Fischbach-Göslikon: Ich danke dem Regierungsrat für die Beantwortung meiner Interpellation. Leider hat der Regierungsrat die Fragen sehr schwammig und ausweichend beantwortet. Ich möchte auf zwei Beispiele besonders eingehen. Zur Frage 5: Wenn im Waldgebiet ein Erdkabel verlegt wird, werden dann die Waldstrassen bei der Ersatzaufforstung berücksichtigt oder muss die ganze Freihaltezone im Wald mit landwirtschaftlicher Nutzfläche kompensiert werden? Mir scheint es nicht logisch, wieso diese Flächen der Waldstrassen eine Ersatzaufforstung benötigen, waren diese doch vorher gar nicht bestockt. Des Weiteren benötigt es deshalb bei der kürzesten Walddurchquerung fast 40'000 m² Fruchtfolgefläche (FFF), was gegenwärtig der Fläche von mehr als fünf Fussballfeldern entspricht. Ich bin überzeugt, dass nur die bestockte Fläche im Wald eine Ersatzaufforstung benötigt und die Waldstrassen ihren ursprünglichen Zweck behalten. Ansonsten wird bei so langer Erdverkabelung durch den Wald die Umsetzung schier verunmöglicht. Zur Frage 6: Bleibt die Kulturlandfläche als FFF erhalten, wenn so grossflächig betoniert wird und damit die Durchwurzelung verhindert und der Wasserhaushalt gestört wird? Ich bin nicht derselben Ansicht wie der Regierungsrat, dass der Kabelblockbau ein vergleichsweise einfaches und kostengünstiges Verfahren ist, da enorm viele Materialtransporte für Zu- und Abtransporte benötigt werden, welche bei alternativen Varianten nicht im selben Ausmass anfallen würden. Die eigentliche Frage, ob oberhalb des Betonblocks die landwirtschaftliche Nutzfläche FFF bleibt, wurde nicht beantwortet. Ich bin der Ansicht, dass die nutzbare Tiefe oberhalb des Betonblocks zu gering ist, um als FFF zu gelten.

Ebenfalls ist in diesen Bereichen der natürliche Wasserhaushalt verunmöglicht. Dieses Thema wird noch viele Gerichtsdiskussionen auslösen. Die Antworten sind nur zum Teil zufriedenstellend beantwortet worden.

Vorsitzende: Der Interpellant erklärt sich von der Antwort teilweise befriedigt. Das Geschäft ist erledigt.

1983 Postulat der Fraktion der Grünen (Sprecher Robert Obrist, Schinznach) und der SP-Fraktion vom 12. Mai 2020 betreffend Anpassung Eigentümerstrategie AXPO; Überweisung an den Regierungsrat und gleichzeitige Abschreibung.

[Geschäft 20.115](#)

Vorsitzende: Mit Datum vom 12. August 2020 erklärt sich der Regierungsrat bereit, das Postulat entgegenzunehmen und beantragt dessen gleichzeitige Abschreibung.

Robert Obrist, Grüne, Schinznach: Wir bedanken uns bei den Verfasserinnen und Verfassern für die Beantwortung und beim Regierungsrat für die Bereitschaft, das Postulat entgegenzunehmen. Die Ausgangslage für das Postulat ist die Erkenntnis, dass in Krisensituationen Landesgrenzen plötzlich unüberwindbar werden – siehe Covid-Pandemie. Es macht daher wenig Sinn, zum Beispiel in Offshore-Windkraftanlagen im Norden oder Westen Europas zu investieren, wenn klar ist, dass bei einem Zusammenbruch der Stromversorgung oder nur schon bei Engpässen in Frankreich oder Deutschland, die übrigens absehbar sind, der Stromtransport in die Schweiz kaum gewährleistet sein wird – internationale Verträge hin oder her. Dass der Regierungsrat sich im Rahmen der Eigentümerstrategie dafür einsetzt, dass zukünftige Investitionen der Axpo prioritär in die heimische Stromproduktion der Wasserkraft beziehungsweise Wind, Sonne und Biomasse zu erfolgen hat, freut uns. Dass er damit die Versorgungssicherheit und Wertschöpfung in der Schweiz unterstützt, freut uns ebenso. Mit dem Nachsatz, dass die Investitionen wirtschaftlich sein müssen, öffnet er aber gleichzeitig wieder eine Tür. Wir investieren in die Versorgungssicherheit mit Lebensmitteln in der Schweiz jährlich Milliarden von Franken und nehmen zusätzlich Umweltschäden in Kauf. Wenn wir in Bezug auf die Selbstversorgung mit Lebensmitteln auch die Wirtschaftlichkeit ins Zentrum stellen, importieren wir Fleisch, Soja oder Palmöl, welches unter nicht tolerierbaren Bedingungen hergestellt wurde. Wir wollen weder Importe von solchem Fleisch, Soja oder Palmöl in die Schweiz noch wollen wir Importstrom aus Kohlekraftwerken. Deshalb stelle ich hier den Antrag, das Postulat nicht abzuschreiben. Es soll in den künftigen Jahresberichten jeweils auftauchen und dazu beitragen, dass die Eigentümerstrategie der Axpo die Priorität der Investitionen in einheimische erneuerbare Energie berücksichtigt. Unsere Parlamentarierinnen und Parlamentarier sind auf nationaler Ebene gefordert, Rahmenbedingungen zu schaffen, welche diese Investitionen auch attraktiv machen. 28 Prozent der Axpo gehören uns. Nur der Kanton Zürich ist mit mehr als 32 Prozent noch stärker beteiligt. Diese Beteiligung bringt Verantwortung – Verantwortung, die letztlich bei uns, dem Parlament, liegt. Nehmen wir diese Verantwortung wahr, äussern wir unseren klaren Willen, dass die Axpo prioritär in die erneuerbaren Energien in der Schweiz investiert und lassen wir dieses Postulat nicht mit der Abschreibung verschwinden. Ich bitte Sie, uns bei der Aufrechterhaltung zu unterstützen.

Vorsitzende: Grossrat Robert Obrist ist mit der Entgegennahme einverstanden, nicht aber mit der gleichzeitigen Abschreibung.

Markus Gabriel, SVP, Uerkheim: Das Postulat kommt auf den ersten Blick sehr sympathisch rüber. Auch die SVP ist der Meinung, dass die Axpo nicht in der Nordsee in Wind- oder Gezeitenkraftwerke oder in irgendeiner Wüste in Photovoltaikanlagen investieren sollte. Die Investitionen sollten vorwiegend in der Schweiz getätigt werden, um unser Wissen in der Forschung und Entwicklung zu nutzen und auch um die Wirtschaft zu fördern. Wir haben hier im Grossen Rat und in der Kommission UBV sehr lange beim Energiegesetz auch über die Statuten, Aktionärsbindungsvertrag (ABV) und Eigentümerstrategie diskutiert, wie wir die Netze und auch die Aktien in Schweizer Hand halten können. Ich

glaube, wir haben damals betreffend Eignerstrategie eine gute Lösung gefunden. Bereits damals stellten wir fest und waren uns einig, dass wir die Stromnetze in Schweizer Hand halten wollen und Investitionen vorwiegend in der Schweiz erfolgen sollten. Die Axpo wurde auch bewusst entpolitisiert, seit kein Regierungsrat mehr im Verwaltungsrat sitzt – das ist auch gut so. Die Antwort des Regierungsrats ist für die SVP zufriedenstellend. Die Stossrichtung des Postulats deckt sich weitgehend mit der heutigen Eignerstrategie der Aktionäre und des Regierungsrats. Es ist richtig, wenn sich der Regierungsrat nun gemäss der neuen Eignerstrategie der Axpo dafür einsetzt, dass Investitionen in der Schweiz erfolgen. Der Regierungsrat nennt in seiner Antwort auch Investitionen der Axpo in erneuerbare Energien und schreibt, dass diese hier in der Schweiz gefördert werden sollten. Das Postulat rennt beim Regierungsrat ganz offenstehende Türen ein und kann aus unserer Sicht somit abgeschrieben werden. Die Eignerstrategie muss nicht schon wieder modifiziert werden, wie von den Grünen gewünscht. Die SVP schliesst sich dem Regierungsrat an und ist für die Entgegennahme des Geschäfts unter gleichzeitiger Abschreibung.

Gian von Planta, GLP, Baden: Wir teilen die Forderung der Fraktion der Grünen, dass prioritär im Inland investiert werden soll. Wir anerkennen aber auch, dass die Rahmenbedingungen dafür nicht einfach sind und wir unterstützen durchaus auch Investitionen in erneuerbare Energien im grenznahen Ausland. Uns ist hier aber wichtig, dass wir in Erinnerung rufen, für was die Axpo eigentlich da ist. Die Axpo ist dazu da, ihren Beitrag an eine sichere Stromversorgung im Aargau und in der Schweiz zu leisten. Hier gibt es in Zukunft tatsächlich Handlungsbedarf. Wir stellen die Kernkraftwerke ab und wir werden im Winter weniger Strom zur Verfügung haben. Deshalb sind wir der Meinung, dass genau die Winterversorgung der Schweiz der Investitionsschwerpunkt der Axpo sein muss. Dazu gehören insbesondere der Bau von neuen und die Erweiterung von bestehenden Speicherseen. Wir sind leider auch der Meinung, dass die Axpo ihren eigentlichen Auftrag – ich habe es vorhin gesagt –, nämlich die Versorgungssicherheit im Kanton Aargau und in der Schweiz mit Strom zu verbessern, vernachlässigt. Statt sich um diesen Auftrag zu kümmern, investiert sie dort, wo es scheinbar einfacher ist und dies unter dem Deckmantel des Geldverdienens und der Diversifikation. Dazu muss man sagen: Geldverdienen ist nicht der erste Auftrag der Axpo und Geld verdient hat sie seit 2014 auch keines mehr. Diversifikation tönt zwar gut, aber wenn dabei mit Eigenhandel Milliarden von Franken in den Sand gesetzt werden, wie dies eine Studie der Universität St. Gallen für die Axpo errechnet hat, dann macht Diversifikation keinen Sinn. Aus diesen Gründen halten wir an den Forderungen des Postulats fest, vermehrt in die inländische Produktion zu investieren, und bitten den Regierungsrat zusätzlich in einem heute eingereichten Vorstoss, die potenziellen Milliardenverluste aus dem Eigenhandel zum Dienste der Diversifikation genauer zu untersuchen.

Max Chopard-Acklin, SP, Obersiggenthal: Das vorliegende Postulat wurde von der SP-Fraktion und der Fraktion der Grünen gemeinsam eingereicht und wir teilen auch gemeinsam die Stossrichtung. Die SP-Fraktion unterstützt daher auch die Aufrechterhaltung des Postulats und hält fest, dass das Kernanliegen des Postulats, nämlich die zukünftigen Investitionen der Axpo primär in die heimische Stromproduktion der Wasserkraft beziehungsweise Wind, Sonne und Biomasse zur Stärkung der Versorgungssicherheit und Wertschöpfung im Inland erfolgen sollen. Dass diese Stossrichtung anerkannt ist, haben wir vom Regierungsrat auch gelesen. Wir begrüssen, dass hier eine gemeinsame Stossrichtung vorliegt, die jetzt eigentlich von sämtlichen Fraktionssprechenden mitgetragen wurde. Solche Absichtserklärungen sind gut und solche Stossrichtungen sind gut; das Problem ist, dass die Umsetzung noch nicht ganz gelungen ist. Deshalb möchten wir das Postulat heute aufrechterhalten, damit man es dann abschreibt, wenn es auch inhaltlich konsequenter gelebt wird. In diesem Sinne bitte ich Sie, dem Postulat zuzustimmen.

Jeanine Glarner, FDP, Möriken-Wildeggen: Ich bin etwas erstaunt: Genau diejenige Seite, welche die Energiestrategie 2050 gutgeheissen hat, möchte jetzt auf eine Inland-Strategie setzen. Die Energiestrategie 2050 setzt auf eine Importstrategie. Es ist von daher logisch, wenn eine Axpo und andere Energieversorgungsunternehmen auch und vor allem in erneuerbare Energien ausserhalb der

Schweiz investieren wollen und müssen. Es macht auch vom Effizienzgedanken hier Sinn, in die erneuerbaren Energien ausserhalb der Schweiz sehr viel Geld zu investieren. Wenn wir jetzt unserer Axpo vorschreiben wollen, in der Schweiz hauptsächlich investieren zu müssen, dann müssten Sie sich die Frage stellen: Wollen wir beispielsweise neue Speicherkapazitäten in der Schweiz bauen? Energieproduktion oder Landschaftsschutz? Wenn wir von Winterversorgungssicherheit sprechen und dabei die Speicherseen ansprechen, dann sage ich Ihnen: Damit können wir keine Bandenergie generieren. Ein Speichersee wie Linth-Limmern ist innerhalb von eineinhalb Tagen leer. Also machen wir keine Experimente. Es ist doch eigentlich egal, wo unsere Energieversorgungsunternehmen in erneuerbare Energien investieren. Überall in Europa kommt das ins gleiche Netz und wir sollten unserer Axpo keine Handschellen anlegen. Ich möchte Sie wirklich bitten, hier dem Regierungsrat zu folgen und diesen Vorstoss abzuschreiben.

Gian von Planta, GLP, Baden: Zu Grossrätin Jeanine Glarner: Sie haben ein paar spannende Sachen gesagt. Wir haben nichts dagegen, wenn die Axpo in Windkraft in Deutschland investiert. Ich glaube, das habe ich gesagt. Aber die Axpo, die investiert eben nicht nur in Windkraft in Deutschland, sondern auch in Gas-Portfolios in Deutschland und das hat nun gar nichts mehr mit der Energiestrategie zu tun. Oder sie betreibt Energiehandel in Amerika, was mit der Stromversorgung im Kanton Aargau wirklich auch nichts zu tun hat. Sie baut in Singapur eine Niederlassung auf. Sie investiert in Singapur, um mit verflüssigtem Erdgas zu handeln. Auch das hat wirklich nichts mit der Energieversorgung in der Schweiz zu tun. Wir hätten lieber, dass dieses Geld in der Schweiz investiert wird – gerne auch in Speicherseen und in Windkraft. Linth-Limmern ist kein Speichersee, das ist ein Pumpspeicherkraftwerk.

Stephan Attiger, Landstatthalter, FDP: Sie haben es gesagt: Wir haben erst vor Kurzem hier über den NOK-Vertrag (Nordostschweizerische Kraftwerke AG), den neuen ABV, über die Statuten, über Eigentümerstrategien etc. diskutiert. Wir haben uns gefunden und entsprechend stimmt die Stossrichtung in diesem Vorstoss auch. Aber wir haben es unlängst diskutiert, wir haben es in der Eigentümerstrategie aufgenommen und wir haben sogar gewisse Grundsätze ins Gesetz geschrieben. Sie haben dem Regierungsrat Aufträge erteilt, entsprechend zu handeln. Wir haben das aufgenommen. Aus unserer Sicht ist jetzt auch der richtige Moment, dieses Postulat abzuschreiben. Wann sollen wir denn dieses Postulat abschreiben? Sollen wir es jetzt jahrelang im Jahresbericht nachführen? Ich denke, das macht keinen Sinn. Die Kernanliegen sind erfüllt. Zur Wirtschaftlichkeit: Ja, der Auftrag ist, dass die Axpo wirtschaftlich arbeitet. Selbstverständlich kann sie aber von den Schweizer Förder-systemen profitieren. Wir haben im entsprechenden Vortrag dokumentiert, dass natürlich im Moment die Wirtschaftlichkeit in der Schweiz nur beschränkt gegeben ist, weil die Rahmenbedingungen deutlich schlechter sind als im Ausland, insbesondere bei Investitionen in erneuerbare Energien und insbesondere bei der Wasserkraft. Wir müssen uns daransetzen, dass auf Bundesebene – das wurde von den Postulanten richtig gesagt – die richtigen Rahmenbedingungen gesetzt werden, sei es im Energiegesetz, sei es in den Verordnungen, damit die Investitionsfreudigkeit, aber auch die Investitionssicherheit in der Schweiz zurückkommt. Die Axpo hat viel investiert in der Schweiz. Leider musste sie da die grössten Abschreibungen vornehmen in der Geschichte. Linth-Limmern wurde erwähnt. Investitionen in der Schweiz sind auch aus Sicht des Regierungsrats richtig. Ich bin sogar überzeugt, dass über den gesamten Lebenszyklus dieses Pumpspeicherkraftwerk wirtschaftlich war, aber kurzfristig Abschreibungen nötig waren. Die grössten Abschreibungen in der Geschichte der Axpo mussten aufgrund der Strompreiskurve hier in der Schweiz gemacht werden. Entsprechend ist natürlich die Wirtschaftlichkeit wichtig. Es kann nicht sein, dass wir als Kanton Aargau – als Eigentümer – die Axpo am Schluss unterstützen, damit die Versorgungssicherheit in der gesamten Schweiz sichergestellt ist. Das heisst, die grundsätzlichen Rahmenbedingungen müssen auf Bundesebene gesetzt werden, damit die Wirtschaftlichkeit gegeben ist. Dann wird die Axpo auch in der Schweiz investieren. Selbstverständlich müssen in der Schweiz nicht die grössten Renditen erzielt werden. Hier steht der Versorgungsauftrag im Vordergrund, da bin ich mit den Postulanten einig. Aber trotzdem können wir es uns nicht leisten, Investitionen zu tätigen – auch nicht in der Schweiz –, die nicht wirtschaftlich sind.

Ich bitte Sie nach den Diskussionen, die wir mit dem Gesetz, den Statuten und mit der Eigentümerstrategie gehabt haben, dieses Postulat entgegenzunehmen und entsprechend auch gleich abzuschreiben.

Vorsitzende: Das Postulat ist unbestritten. Es wird stillschweigend an den Regierungsrat überwiesen.

Abstimmung

Die gleichzeitige Abschreibung wird mit 74 gegen 49 Stimmen beschlossen. Das Geschäft ist erledigt.

1984 Postulat Dr. Bernhard Scholl, FDP, Möhlin (Sprecher), und Werner Müller, CVP, Wittnau, vom 16. Juni 2020 betreffend transparente und faire Strompreise für Aargauer Stromkunden; Überweisung an den Regierungsrat

[Geschäft 20.152](#)

Vorsitzende: Mit Datum vom 16. September 2020 erklärt sich der Regierungsrat bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Das Postulat ist unbestritten. Es wird stillschweigend an den Regierungsrat überwiesen.

1985 Einführungsgesetz zum Tierseuchengesetz (EG TSG); Änderung; Bericht und Entwurf zur 1. Beratung; Eintreten, Detailberatung und Gesamtabstimmung

[Geschäft 20.211](#)

Vorsitzende: Behandlung der Vorlage des Regierungsrats vom 12. August 2020 samt dem abweichenden Minderheitsantrag und dem Prüfungsantrag der Kommission für Gesundheit und Sozialwesen (GSW) vom 20. Oktober 2020. Der Regierungsrat stimmt diesen Anträgen teilweise zu. Die Kommission GSW beantragt Eintreten und Beschlussfassung gemäss ihren Anträgen.

Dr. Ulrich Bürgi, FDP, Aarau, Präsident der Kommission für Gesundheit und Sozialwesen (GSW): Die Kommission für Gesundheit und Sozialwesen (GSW) hat an ihrer Sitzung vom 20. Oktober 2020 den Entwurf zur 1. Beratung des Einführungsgesetzes zum Tierseuchengesetz (EG TSG), Botschaft 20.211, beraten. Seitens Departement Gesundheit und Soziales (DGS) waren anwesend: Herr Regierungsrat Jean-Pierre Gallati, Herr Generalsekretär Stephan Campi, Frau Dr. Alda Breitenmoser, Leiterin Amt für Verbraucherschutz und Frau Dr. Barbara Thür, Kantonstierärztin.

Im EG TSG sind die wichtigsten Grundsätze der Tierseuchenbekämpfung und der Entsorgung der tierischen Nebenprodukte geregelt. Zur Tierseuchenbekämpfung wurde ein Tierseuchenfonds geschaffen, der paritätisch durch Einlagen des Kantons und der Tierhalterinnen und Tierhalter gespeist wird. Im Laufe der Jahre blieb die Parität der Einlagen zwischen Kanton und Tierhaltern konstant, die Auslagen verlagerten sich hingegen zulasten des Kantons. Neu soll die Abholung von Grosstierkadavern über 200 kg auf dem Hof vom Tierseuchenfonds finanziert werden. Diese wurde bis anhin von den Tierhaltern getragen. Damit der Tierseuchenfonds die gesetzlichen Aufgaben finanziell tragen kann, sollen die Tierhalterbeiträge, die bisher sehr tief waren, mittelfristig angehoben werden. Herr Regierungsrat Jean-Pierre Gallati bezeichnete in seinem Einführungsvotum den Inhalt technisch als Finanzierungsvorlage. Diese bestünde aus drei Elementen: Die Neuregelung sämtlicher Personalkosten, die Kosten für die Ausbildung der Amtstierärzte und die Kosten für die Direktabholung der Grosstierkadaver ab Hof, die neu zulasten des Tierseuchenfonds gehen. Damit der Tierseuchenfonds im Gleichgewicht gehalten werden kann, erfolgt mittelfristig eine angemessene Anhebung der Beiträge der Tierhalter.

In der Eintretensdebatte wurde die Vorlage grossmehrheitlich als zeitgemäss, vernünftig und ausgewogen beurteilt. Positiv erwähnt wurden die finanzielle Entlastung der Tierhalter von der Tierabholung ab Hof und die Befreiung der Imker von den Tierhalterbeiträgen. Kritisch betrachtet wurden der Ausbau der Stellen im Amt für Verbraucherschutz sowie die Höhe des Tierseuchenfonds. Eine Partei war bezüglich Finanzierung grundsätzlich anderer Meinung. Die Aufgaben in der Tierseuchenbekämpfung seien teilweise "Service Public", teilweise in der Verantwortung der Versicherungen. Der Bereich der Prävention und derjenige der Ausbildung der Amtstierärzte gehörten nicht zum Tierseuchenfonds. Alle Parteien traten auf die Vorlage ein.

In der Detailberatung entstanden diverse Fragen zu den Amtstierärzten. Der Bund hat nationale Überwachungsprogramme gegen Tierseuchen aufgezogen und fordert mehr Professionalisierung bei den kantonalen Veterinären. Dadurch steigen die Kosten für deren Ausbildung, die für einen praktizierenden Tierarzt zunehmend zeitlich und finanziell nicht mehr tragbar sind. Grundsätzlich hat der Kanton zu vollziehen, was der Bund vorgibt. Diskutiert wurde auch die Lockerung der Regelungen in Härtefällen, das heisst der Kanton entschädigt grössere Verluste von Nutztieren neu grosszügiger. In Fällen wie Blitzschlag oder Salmonellose ist der Landwirt in der Regel nicht versichert, da die Prämien zu hoch sind. Beim Thema Tierseuchenfonds wurde das notwendige Vermögen angesprochen. Dieses hat sich in den letzten Jahren stark vermehrt, da kein namhafter Seuchenausbruch stattfand. Frau Dr. Breitenmoser sprach sich für einen langfristigen Sockelbetrag von ungefähr 2,5 Millionen Franken aus. Das aktuelle Vermögen von 4 Millionen Franken wird durch die Beträge für die Direktabholung sinken. Für eine Umformulierung bei der Direktabholung wurde ein Prüfungsantrag eingereicht, den die Kommission GSW einstimmig angenommen hat. In der 2. Beratung sei zu prüfen, ob für Schweine ab 200 kg die Direktabholung oder Sammlung mehrerer Kadaver in den Gemeinden koordiniert möglich sei. Der Synopse entnehmen Sie, dass die Kommission über einen zweiten Antrag zu § 8 Abs. 1 lit. c EG TSG abgestimmt hat. Der Antrag bestreitet, dass die Kosten aller zur Bekämpfung der Tierseuchen tätigen Personen über zweckgebundene Erträge respektive den Tierseuchenfonds getragen werden sollen. Dieser Antrag wurde mit 8 gegen 7 Stimmen abgelehnt. Der Minderheitsantrag, siehe Seite 5 der Synopse, will geltendes Recht beibehalten. Der Änderung des EG TSG wurde in der Schlussabstimmung mit 13 gegen 2 Stimmen, bei 0 Enthaltungen, zugestimmt.

Ich bedanke mich bei Frau Dr. Breitenmoser und Frau Dr. Thür für die sorgfältige Vorbereitung des Geschäfts sowie bei Herrn Regierungsrat Gallati, Herrn Generalsekretär Campi und den Kommissionsmitgliedern für die angeregte Diskussion.

Eintreten

Vorsitzende: Die Fraktion der Grünen verzichtet auf ein Votum.

Clemens Hochreuter, SVP, Erlinsbach: Bei dieser Änderung des EG TSG geht es im Kern um eine Finanzierungsvorlage und nicht um die Frage, ob Tierseuchen zu bekämpfen sind. Diese Frage ist geklärt und eine Eindämmung solcher Tierseuchen tut weiterhin Not. Denken wir nur daran, die nächste könnte im Anmarsch sein mit der Afrikanischen Schweinepest (ASP), die ist bereits in Deutschland aufgetreten. Der Kanton hat hierfür extra eine Projektstelle geschaffen. Die SVP-Fraktion hat die vorliegende Botschaft zur Kenntnis genommen, sieht die geplante Finanzierung allerdings kritisch. Wir präferieren, dass wir bei der Finanzierung bei der bisherigen Praxis bleiben. Wir sind nicht der Meinung, dass der Kanton sich hier finanziell entlasten soll und die Bekämpfung einer Tierseuche schwergewichtig den Landwirten aufbürdet. Es ist schliesslich auch die Gesellschaft, welche die Ausbreitung von Tierseuchen fördert, wenn sie das auch selbstverständlich nicht absichtlich macht. Aber denken wir zum Beispiel an das Wegwerfen von Nahrungsmitteln entlang von Verkehrsachsen, welche gerade die ASP fördert oder auch an das Erstellen von Wildtierkorridoren über die Autobahn, die man im Moment über die A1 bei Suhr/ Gränichen bestaunen kann. Selbstverständlich

hat das Vorteile, fördert die Artenvielfalt und den Austausch. Aber es fördert eben auch die Verbreitung von Krankheiten, speziell im Seuchenfall. Weshalb dann die Kosten schwergewichtig auf die Landwirte abgewälzt werden, die dann im Seuchenfall ja sowieso hart getroffen werden, leuchtet mir nicht ein. Nehmen wir als Beispiel die aktuelle Corona-Pandemie, die trifft ja dann uns Menschen direkt. Auch hier lassen wir nicht einfach alle Branchen im Stich, sondern unterstützen bis zu einem gewissen Grad die betroffenen Unternehmungen. Ein grösserer Teil der Kosten soll deshalb weiterhin auf die bewährte Art und Weise finanziert werden. Ohne diese Solidarität können wir als SVP-Fraktion die vorliegenden Änderungen des Einführungsgesetzes mehrheitlich nicht unterstützen. Deshalb ist für uns die Unterstützung des Minderheitsantrags in § 8 Abs. 1 lit. c zentral. Diejenigen, die sich schwertun damit: Es war kein SVP-Antrag in der Kommission GSW. Ich danke Ihnen, wenn Sie diesen Minderheitsantrag unterstützen. Den Prüfungsantrag der Kommission GSW in § 8 Abs. 1 lit. b^{bis} unterstützen wir ebenfalls.

Renata Siegrist-Bachmann, GLP, Zofingen: Die Grünliberalen haben sich bereits in der Vernehmlassung und auch in der Kommission positiv zur Anpassung des EG TSG geäussert. Die paritätische Aufteilung der Kosten zur Prävention von Tierseuchen mittels Einlagen in einen Fonds war immer schon die Absicht dieses Gesetzes. Eine Gesetzesänderung auf nationaler Ebene hat diese Absicht in Bezug auf den personellen Aufwand in den vergangenen acht Jahren zu Ungunsten des Kantons verschoben. Dies ist nicht durch Absicht so entstanden, sondern war einfach ein Fehler im System, der korrigiert werden muss. Es kann wohl nicht sein, dass durch das Wegfallen des Lohnanteils im Fonds die Prämien für die Tierhalter zurückgehen – wie wir alle wissen –, weil die Höhe des Tierseuchenfonds gedeckelt ist. Ergo: Die Tierhalter haben eigentlich in den vergangenen Jahren für weniger Geld mehr Leistungen erwarten können. Es war halt vielleicht ihr Pech, dass sie keine solchen Leistungen erbringen mussten. Diesbezüglich ist es also nicht mehr als rechtens, dass dieser Nachvollzug von geteilten Einlagen in den Tierseuchenfonds wieder angestrebt wird. Die Übernahme der Kosten für Direktabholung von Nutztierkadavern ist aus unserer Sicht ein fairer Deal, auch wenn auf der anderen Seite beim Tierhalter der Anteil der Kosten steigt. Dies dient vor allem dem Tierwohl und entlastet ganz sicher auch die verantwortungsvollen Tierhalter, denen das Tierwohl schon wichtig ist. Es ist für uns undenkbar, dass ein krankes Tier aufgrund finanzieller Überlegungen noch zum Schlachthof geschleift werden muss. Zudem unterstützen wir die Anstellung der Tierärzte beim Kanton. Diese Regelung dient nicht nur der Gleichstellung und Finanzierung der Aus- und Weiterbildung der Veterinäre, sondern ist auch ein Anreiz für Tierärzte, um ihr Fachwissen zu vertiefen und in der Seuchenbekämpfung auf dem neuesten Stand zu bleiben. Die in der Botschaft gegenüber der Vernehmlassung neu eingehaltene Befreiung der Imkerinnen und Imker von den Tierhalterbeiträgen unterstützen wir sehr erfreut, nicht nur, weil ihre kleinen Beiträge mehr Aufwand bei der Rechnungsstellung erzeugen, als sie einbringen, sondern auch, weil mittlerweile alle wissen – oder zumindest alle, die den Film "More than Honey" gesehen haben –, dass die Bienen sozusagen systemrelevant sind und die Imkerinnen und Imker einen wichtigen Beitrag zur Ernährungssicherheit und Biodiversität leisten. Alles in allem sind wir mit der Botschaft einig, treten ein und unterstützen den Antrag zur Änderung, inklusive des Prüfungsantrags. Den Minderheitsantrag bei § 8 Abs. 1 lit. c lehnen wir jedoch ab.

Andre Rotzetter, CVP, Buchs: Ich verrate Ihnen jetzt etwas: Der Antrag kam von uns. Das ist auch kein Geheimnis, denn es war schon in der Vernehmlassung so. Dort haben wir uns ganz klar geäussert. Bis zum Jahr 2008 war meines Wissens die ganze Angelegenheit eine Sache des Service Public. Dann hat man dieses Gesetz eingeführt. Wenn man sich jetzt die Sache mal überlegt: Worum geht es konkret? Es geht um die Seuchenbekämpfung. Was hat Seuchenbekämpfung mit dem Schweinehalter oder mit dem Bauern zu tun? Wenn der Lastwagenfahrer von der Türkei irgendwelche Materialien in die Schweiz liefert, in der Pause sein Sandwich bei der Autobahnraststätte wegwirft, dieses nicht entsorgt wird, wie es müsste, sondern auf den Boden fällt und irgendeine Wildsau kommt und frisst dieses Sandwich – und wird krank. Das hat mit dem Bauern irgendwo im Kanton Aargau gar nichts zu tun, sondern es ist eine gesellschaftliche Problematik. Ich setze mich schon seit Jahren ein, dass diese Wildflüsse durchgehend sind, dass wir wirklich gute Gendurchmischungen

haben. Die Autobahn war wirklich ein Hindernis und ein Ärgernis. Aber wenn wir solche Förderungen machen: Was hat das mit dem Bauern oder mit dem Tierhalter zu tun? Eigentlich ist das eine gesellschaftliche Angelegenheit. Die CVP hat das schon in der Vernehmlassung gesagt. Wir betrachten das als Service Public. Deshalb ist es für uns eindeutig und klar, dass wir den Minderheitsantrag unterstützen. Wir haben den auch so beantragt. Es ist nicht so, dass alle Kosten den Tierhaltern belastet werden sollen, sondern es ist eine Sache, bei welcher der Service Public mitspielen muss. Deshalb wollen wir geltendes Recht beibehalten. Grundsätzlich betrachten wir aber die Änderungen, die da eingeführt wurden, inklusive Beitragserlass für Bienenvölker, als eine sehr gute Lösung – ausser die Angelegenheit mit allen Kosten – und unterstützen dieses Gesetz. Wir werden eintreten.

Sabina Freiermuth, FDP, Zofingen: Die FDP tritt auf das Geschäft ein und dankt sowohl dem Regierungsrat wie auch der Verwaltung für die sorgfältig ausgearbeitete Vorlage. Wir sind sowohl mit der Neuregelung der Personalkosten wie auch mit der Belastung des Tierseuchenfonds durch die Aus- und Weiterbildungskosten der Veterinärinnen und Veterinäre einverstanden. Die FDP erachtet es im Übrigen auch als wichtig, dass die Imkerinnen und Imker von den Tierhalterbeiträgen befreit werden. Für die Kadaverabholung ab Hof liegt nun eine praktikable Lösung vor. Sie dient auch dem Tierwohl; das ist nicht zu vergessen. Den Prüfungsantrag zu diesem Paragraphen unterstützen wir. Nicht unterstützt wird von uns der Minderheitsantrag zur Beibehaltung des geltenden Rechts bei § 8 Abs. 1 lit. c EG TSG. Die Kosten sollen eben nicht nur von der Allgemeinheit getragen, sondern paritätisch aufgeteilt werden. Die FDP dankt Ihnen, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, für die Ablehnung dieses Minderheitsantrags.

Dr. Jürg Knuchel, SP, Aarau: Wir danken dem Regierungsrat für die gute, durchdachte und in allen Punkten angemessene Vorlage. Es ist sinnvoll, dass der gesamte im Zusammenhang mit der Tierseuchenbekämpfung anfallende Aufwand über den paritätisch gespiesenen Tierseuchenfonds abgegolten werden soll. Dies erhöht einerseits die Transparenz und folgt andererseits auch dem Verursacherprinzip. Jeder, der eine professionelle Nutztierhaltung betreibt, soll nicht nur die Gewinne einstreichen können, sondern soll nach dem Verursacherprinzip notabene auch die entsprechenden Risiken und Kosten mittragen. Der Fonds ist paritätisch gespiesen von den Tierhaltern und von der öffentlichen Hand. Dieser Grundsatz ist im Übrigen auch beim Bauernverband Aargau (BVA) unbestritten. Zu Grossrat Andre Rotzetter: Es kann nicht sein, dass unter dem Deckmäntelchen eines falsch verstandenen Service Public Gewinne privatisiert und die Kosten dann der Allgemeinheit aufgelegt werden. Das ist falsch. Grosse Pandemie- und Seuchenrisiken sind weiterhin durch den Bund und den Kanton gedeckt. Wir treten auf die Vorlage ein und werden ihr in der vorliegenden Form geschlossen zustimmen. Den Minderheitsantrag der Kommission GSW lehnen wir genauso geschlossen ab.

Therese Dietiker, EVP, Aarau: Die EVP-BDP stimmt dem neuen Tierseuchengesetz zu. Wir finden es zeitgemäss. Die Professionalisierung ist vom Bund vorgegeben, es sind nicht mehr Tierärzte, die ab und zu für die Tiere im Kanton unterwegs sind, sondern es sind angestellte Ärzte. Damit bilden sich neue Anstellungsverhältnisse und die Personalkosten müssen neu verteilt werden. Der Kanton will sie gemäss dem Verursacherprinzip wieder stärker dem Tierseuchenfonds zuordnen und die paritätische Beteiligung von Kanton und Tierhalter wiederherstellen – also die Hälfte zahlt der Kanton, die andere Hälfte der Tierhalter –, nicht wie die CVP sagt, dass nur die Tierhalter für das Wohl der Tiere im Bereich der Seuchen zuständig sind. Der Fonds wird damit mehr belastet; die gegenwärtig sehr tiefen Beiträge der Tierhalter werden ansteigen. Der Fonds wird aber auch mehr belastet durch die Übernahme der logistischen Kosten für das Abholen verendeter Tiere auf den Höfen. Diese klärende Neuerung wird die Lebensmittelhygiene in den Schlachtbetrieben vereinfachen. Kranke Tiere sind keine Gefahr mehr für die Lebensmittelkette. Eine schöne Geste des neuen Einführungsgesetzes: Die Tierhalterbeiträge für die Bienenvölker werden vom Kanton übernommen. Wir stimmen – wie gesagt – dem Gesetz zu ebenso dem Prüfungsantrag, der grosse Schweine auch in den Kadaversammelstellen deponieren will. Ob damit die Logistik vereinfacht werden kann und ob die Kadaversammelstellen so grosse Tiere fassen können, wird sich weisen. Den Minderheitsantrag zu § 8

Abs. 1 lit. c, wo das geltende Recht beibehalten werden soll, lehnen wir ab. Mit den Anstellungen von Tierärzten können wir nicht mehr nur von Entschädigungen reden.

Vorsitzende: Wir kommen zu den Einzelvotanten.

Ralf Bucher, CVP, Mühlau: Ich spreche im Namen des Bauernverbandes Aargau (BVA) und der betroffenen Tierhalter, um die es ja hier teilweise geht. Bei der Beratung des hier vorliegenden Gesetzes lohnt sich ein Blick in die Vergangenheit. Das Einführungsgesetz zum Tierseuchengesetz des Kantons Aargau wurde im 2008 beschlossen. Das ist also kein so altes Gesetz. Was war denn vorher? Vorher bezahlte der Kanton die Entschädigungen bei Tierverlusten oder die Bekämpfungskosten, es gab also keinen paritätischen Fonds. Dies tat er auch gemäss dem vorgesehenen Art. 31 des Tierseuchengesetzes des Bundes. Dort steht: "Die Kantone, in denen sich die Tiere befinden, leisten die Entschädigungen für die Tierverluste und übernehmen ganz oder teilweise die Bekämpfungskosten." Die Bäuerinnen und Bauern haben im Vorfeld der Einführung des Tierseuchengesetzes im Aargau im 2008 aber Hand geboten, um die Herausforderungen im Tierseuchenbereich gemeinsam anzugehen. Die Gesellschaft hat ein grosses Interesse und trägt massgeblich – wie wir gehört haben – zur Ausbreitung von Tierseuchen bei – die Globalisierung lässt grüssen. Denn es geht hier nicht nur um Nutztiere, sondern auch um Haustiere, wie beispielsweise die Tollwut bei Hunden und es geht auch um Krankheiten, die auf Menschen übertragbar sind, die sogenannten Zoonosen. So gesehen hat sich dannzumal schon die Frage gestellt, weshalb die Tierhalter zusätzlich zu den Beiträgen, die sie auf Bundesebene bereits bezahlen, auch noch auf Kantonsebene bezahlen sollen, wenn doch der Kanton in der Pflicht ist. Mit der Einführung der Härtefallklausel haben die Bauern dann Hand geboten für das gesamte Gesetz. Die Härtefallklausel ist eine Art Versicherung, die dann zum Tragen kommt, wenn es keine Seuche ist, aber durch einen unverschuldeten Sachverhalt, wie zum Beispiel einen Blitzschlag oder Botulismus, ganze Tierbestände sterben können. Eine entsprechend grosszügigere Auslegung begrüssen wir deshalb. Der Bauernverband Aargau hat dann auch im 2008 seinen eigenen Tierseuchenfonds, den wir hatten, aufgelöst und in den Tierseuchenfonds des Kantons bezahlt – dies auch als Zeichen des Vertrauens. Nun will der Kanton seine vollumfänglichen Personalkosten im Bereich der Tierseuchen über den Tierseuchenfonds abwickeln. Das ist eine reine Sparübung des Kantons, die wir logischerweise nicht unterstützen können. Wir haben im 2008 für diese Lösung, für die paritätische Finanzierung, Hand geboten und haben dem Regierungsrat vertraut, dass die Finanzierungslösung Bestand hält. Jetzt will man aufgrund von neuen Zuständigkeiten diese Finanzierung ändern. Im Hinblick auf übergeordnete Entwicklungen und vor dem Hintergrund, dass die Gesellschaft nicht weniger, sondern mehr für die Verbreitung der gerade aktuellen Tierseuchen verantwortlich ist, ist dies der falsche Moment, die Tierhalter stärker zu belasten und den Kanton zu entlasten. Es ist deshalb sogar richtig, dass der Kanton unter dem Strich mehr bezahlen muss, als ursprünglich mit der paritätischen Lösung und der entsprechenden Finanzierung mit den Bezirkstierärzten vorgesehen war. Weiter will der Kanton die Situation bei den Direktabholungen von Tierkadavern ändern und die Kosten über die Tierseuchenkasse abwickeln. Das unterstützen wir grundsätzlich, da es vor allem eine administrative Entlastung des Kantons und der Gemeinden ist. In der Botschaft schreibt der Regierungsrat, dass dadurch weniger kranke Tiere in den Schlachthof gebracht werden. Das macht den Eindruck, als ob hier ein Problem besteht. Ich erinnere den Kanton daran, dass das Schlachttier und später das Fleisch der Lebendtierkontrolle beziehungsweise der Fleischkontrolle durch einen amtlichen Tierarzt oder eine amtliche Tierärztin erfolgt. Aus diesem Wortlaut in der Botschaft wurden dann Schlachthausbetreiber aufmerksam und befürchten nun, dass der Kanton bei den Notschlachtanlagen die Anforderung derart in die Höhe schraubt, dass diese Betriebe geschlossen werden müssten. Ich möchte hiermit darauf hinweisen, dass die Anforderungen nicht gleich sein können, wenn vielleicht mal pro Woche eine Kuh geschlachtet wird oder wenn in einem grossen Schlachthof über tausend Kühe pro Tag geschlachtet werden. Damit würde denn verhindert, dass Tiere, die durchaus noch eine hervorragende Fleischqualität aufweisen, nicht mehr geschlachtet werden. Damit würden mehrere Tausend Tonnen gutes Fleisch sinnlos verbrannt. Das wäre dann aktiver Food Waste, an dem kaum jemand ein Interesse haben kann. Als Zweitverwer-

tung stünde immer noch der Tierfutterkanal – zum Beispiel das Hundefutter – offen. Ich bitte den Regierungsrat hier um eine Stellungnahme, dass er eben diese Absicht nicht mitträgt, dass die Notschlacht-Möglichkeiten also nicht behindert werden und Food Waste nicht aktiv gefördert wird. Dass der Regierungsrat unserem Vorschlag über die Beitragsübernahme der Imker zustimmt, begrüßen wir und sind überzeugt, dass damit viel Verwaltungsaufwand eingespart werden kann und dies schlussendlich indirekt unseren Bienen zugutekommt. Zusammenfassend unterstützen wir die Neuregelung im Bereich der Direktabholung von Grosstierkadavern, sofern Notschlachtungen weiterhin möglich sind, lehnen die Erhöhung der Beteiligung der Tierhalter an den Personalkosten des Kantons ab und unterstützen dabei den Minderheitsantrag auf Beibehaltung des geltenden Rechts und begrüßen gleichzeitig das Entgegenkommen bei den Beiträgen der Imker. Weshalb haben wir eine so gute Situation im Bereich von Tierseuchen in der Schweiz beispielsweise im Vergleich mit dem Ausland, wo die Tierseuchen jetzt herkommen? Wir haben ein gutes Miteinander von Staat und Tierhaltern, von Staat und Bauern, im beidseitigen Interesse. Ich hoffe, dass der Regierungsrat diese Vorteile sieht und Verständnis hat für unsere hier aufgebrachten Forderungen. Danke, wenn Sie dem Minderheitsantrag zustimmen.

Jean-Pierre Gallati, Regierungsrat, SVP: Dank des umfassenden Eintretensvotums des Herrn Kommissionspräsidenten hätte ich mein schon kurzes Eintretensreferat abkürzen können, wäre nicht am Schluss noch der Einzelvotant Grossrat Ralf Bucher in Erscheinung getreten. Ich fasse mich dennoch kurz: Dieses Gesetz EG TSG regelt die Organisation und die Finanzierung der Tierseuchenbekämpfung – nicht mehr und nicht weniger. Es dient nicht anderen Zwecken. Der Regierungsrat wie auch das Amt für Verbraucherschutz haben hier keinen Geheimplan. Zur Frage von Grossrat Bucher: Was die Notschlachtlokale oder die Notschlachtung angeht, gelten die Bestimmungen des Bundes im Bereich Lebensmittel – das Lebensmittelgesetz (Bundesgesetz über Lebensmittel und Gebrauchsgegenstände, LMG) – und es gilt die Verordnung über das Schlachten und die Fleischkontrolle, abgekürzt VSK – ebenfalls Bestimmungen des Bundes. Dies gilt alles nicht für die sogenannte Hausschlachtung. Die Vorlage EG TSG hat absolut keinen Konnex zu den Notschlachtungen. Das kann ich Ihnen, Grossrat Bucher, und auch dem Bauernverband im Namen des Regierungsrats zusichern. Der Auslöser für diese Teilrevision ist die vom Bund den Kantonen aufgezwungene Professionalisierung der Tierseuchenbekämpfung. In der Anhörung, aber auch in der Kommissionsberatung der Kommission GSW, ist die Vorlage grossmehrheitlich auf eine gute Aufnahme gestossen. Die Kommission GSW hat ausserhalb ihres klassischen Tätigkeitsgebiets auf hohem Niveau, vielleicht auch dank Stellvertreterverstärkung, über das EG TSG debattiert. Es hat sich ein "Pièce de Résistance" herausgestellt: Der § 8 Abs. 1 lit. c – wir haben es vorhin gehört – ist eigentlich das Herzstück dieser Vorlage. Da geht es um die Finanzierung der anfallenden Lohnkosten – eben nicht wie früher Entschädigungen wie im alten Wortlaut dieser Gesetzesbestimmung – das Herzstück dieser Teilrevision. Finanziell gesprochen geht es darum, ob der Kanton Aargau, die Staatskasse, 50 Prozent dieser anfallenden Lohnkosten von 400'000 Franken zusätzlich übernimmt und damit die Parität zwischen Tierhalter und Staatskasse faktisch gesprengt würde. Die Vorlage ist fair, wie Grossrätin Siegrist-Bachmann bemerkt hat. Sie ist – und war schon immer ab 2008 – paritätisch, was die Finanzierung angeht, wie Grossrätin Freiermuth ausgeführt hat. Sie ist ausgewogen und sinnvoll, wie Grossrat Dr. Knuchel bemerkt hat. Auch – und das wurde von den Vorrednern anerkannt – die Nutztierhalter profitieren, wenn auch nicht in allen Punkten. Zu Grossrat Hochreuter: Die Wildtierkorridore stellen ja nur den ursprünglichen früheren Zustand des Raums wieder her, wie Sie es jetzt auf der A1 sehen, auf der Höhe Gränichen. Es ist ja nicht so, dass die Wildtierkorridore im Vergleich zum Zustand vor 50 oder vor 100 Jahren einen neuen Zustand der Zirkulationsmöglichkeiten für die Wildtiere schaffen würden, sondern es geht darum, ein künstliches, in die Natur gestelltes Hindernis – hier eine Autobahn – wieder durchgängig zu machen für die Wildtiere. Es ist nicht so, dass man einen Zustand, den die Natur nicht vorgesehen hätte, herstellen würde zum Nachteil der Nutztierhalter, deren Nutztiere dann plötzlich von Seuchen bedroht wären, wie es früher nicht gewesen wäre. Ich finde das nicht unbedingt ein schlagendes Argument. Zu Grossrat Rotzetter: Ich bin der Meinung,

dass er den Begriff des Service Public etwas stark strapaziert, weil ja die Gewinne aus der Nutztierhaltung auch nicht in die Staatskasse gehen. Das hat auch Grossrat Dr. Knuchel ins Feld geführt. Die 50-prozentige paritätische Finanzierung zwischen Staatskasse, Kanton und Nutztierhalter ist ausreichend und fair. Würden wir diese 200'000 Franken Personalkosten wie bisher auch in Zukunft der Staatskasse belasten, so wäre statt 50 zu 50 – Parität – das Verhältnis der Finanzierung neu 80 zulasten der Staatskasse und 20 zulasten der Nutztierhalter. Es ist also nicht, wie Grossrat Bucher meint, eine reine Sparübung des Kantons – das ist aus meiner Sicht sachlich falsch –, sondern es ist eigentlich die Wiederherstellung der ursprünglich gesetzlich 2008/2009 gewollten paritätischen Finanzierung. Der Fonds ist aus dem Gleichgewicht geraten. Wir wollen mit dieser Vorlage nur das Gleichgewicht 50 zu 50 wiederherstellen. Ich muss Ihnen auch ganz offen sagen: Die Vorlage ist letztes Jahr entstanden in der Verwaltung. Man hätte ganz anders vorgehen können. Der Regierungsrat hätte auch sagen oder denken können, diese Mehrbelastung durch Lohnkosten, die der Bund den Kantonen aufgezwungen hat, stelle eine Entschädigung dar gemäss dem bisherigen Wortlaut des § 8 Abs. 1 lit. c EG TSG und hätte dem Tierseuchenfonds eine Rechnung schicken können. Diese wäre dann bezahlt worden zulasten des Fonds. Die Lohnkosten gemäss Staatsbuchhaltung wären dann dem Fonds weiterbelastet worden und die Parität wäre erhalten geblieben. Zusammengefasst: Der Regierungsrat spielt mit dieser Vorlage mit offenen Karten und verhält sich ehrlich. Ich muss Ihnen ganz offen sagen, man hätte es – auch rechtlich korrekt – ganz anders handhaben können. Ich bin Ihnen dankbar für die gute Aufnahme der Vorlage und vor allem für die – hoffentlich – Ablehnung des Antrags des Bauernverbands bei § 8 Abs. 1 lit. c, der dann als Minderheitsantrag gestellt werden wird.

Vorsitzende: Eintreten ist unbestritten.

Detailberatung

Einführungsgesetz zum Tierseuchengesetz (EG TSG)

I., § 3 Abs. 2, § 5 Abs. 1, Abs. 4 lit. c (aufgehoben), § 8 Abs. 1 lit. b

Zustimmung

§ 8 Abs. 1 lit. b^{bis}

Prüfungsantrag der GSW: "Auf die zweite Beratung ist zu prüfen, ob bei Schweinen über 200 kg die Direktabholung oder Sammlung der Kadaver koordiniert möglich ist."

Zustimmung

§ 8 Abs. 1 lit. c

Minderheitsantrag der GSW: Beibehaltung geltendes Recht.

Dr. Severin Lüscher, Grüne, Schöftland: Sie haben vielleicht bemerkt, wir Grünen sind stillschweigend eingetreten, weil ich wirklich nur zum "Pièce de Résistance", zum Minderheitsantrag § 8 Abs. 1 lit. c, etwas sagen wollte – und ich habe mich während des Eintretens dazu entschlossen. Eigentlich hat aber der Herr Tierseuchendirektor bereits die wesentlichen Dinge gesagt. Ich möchte einfach seitens der Grünen nochmals der SVP und der CVP zurufen: Schwergewichtig zulasten der Tierhalter – das ist Polemik. Die Finanzierung ist 50 zu 50 – und hier auch noch zu behaupten, die Tierhalter würden alleingelassen, geht weit über die Tatsachen hinaus. Der Kanton kommt mit seinen 50 Prozent sicher auch für die erwähnten sogenannten Service Public-Leistungen auf. Aus meiner Sicht ist

es nicht angemessen und auch nicht lösungsorientiert, diese ausgewogene Finanzierungslösung jetzt wieder zu zerpfücken. Ich danke Ihnen für die Ablehnung des genannten Minderheitsantrags.

Abstimmung

Der Minderheitsantrag wird mit 78 gegen 49 Stimmen (1 Enthaltung) abgelehnt.

Somit Zustimmung zum Entwurf des Regierungsrats.

§ 8 Abs. 1 lit. c^{bis}, § 11 Abs. 4, II. Keine Fremdänderungen, III. Keine Fremdaufhebungen, IV.

Zustimmung

Antrag gemäss Botschaft

Gesamtabstimmung

Der regierungsrätliche Antrag wird mit 99 gegen 28 Stimmen (1 Enthaltung) gutgeheissen.

Beschluss

Der Entwurf einer Änderung des Einführungsgesetzes zum Tierseuchengesetz (EG TSG) wird in 1. Beratung zum Beschluss erhoben.

Schluss: 16:40 Uhr