

REGIERUNGSRAT

17. Juni 2026

26.88

Interpellation betreffend gescheiterte Carsharing-Beteiligung der AEW Energie AG vom 24. März 2026 von Dr. Adrian Schoop, FDP, Baden (Sprecher), Mario Gratwohl, SVP, Niederwil; Beantwortung

I.

Text und Begründung der Interpellation wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

Grundlagen zum Handeln der AEW

Die AEW Energie AG (AEW) ist zu 100 % im Besitz des Kantons Aargau. Die gesetzliche Grundlage für das Unternehmen findet sich in den §§ 28–30 und 39 des Energiegesetzes des Kantons Aargau (EnergieG) vom 17. Januar 2012 (SAR 773.200). Die AEW erfüllt den Leistungsauftrag des Kantons Aargau gemäss vom Grossen Rat verabschiedeten Dekret über den Leistungsauftrag der AEW Energie AG vom 7. September 1999 (Stand 30. August 2025; SAR 773.330).

Das Dekret definiert, dass die AEW ihre Tätigkeit grundsätzlich im Rahmen der Gesetzgebung von Bund und Kantonen auf die Anforderungen des Markts auszurichten hat. Zu ihren obligatorischen Aufgaben gehören dabei mitunter der Unterhalt und Betrieb eines leistungsfähigen Verteilnetzes, die Förderung der Nutzung von einheimischen und erneuerbaren Energiequellen und Energieträgern, sowie Massnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz. Das Dekret liegt in der Kompetenz des Grossen Rats.

Die Eigentümerstrategie präzisiert das Dekret und legt die strategischen Interessen des Kantons als Eigentümer und dessen Erwartungshaltung fest. Die darin aufgeführten Ziele werden regelmässig auf ihre Erreichung respektive Einhaltung überprüft. Die vom Regierungsrat verabschiedete Eigentümerstrategie dient als strategische Leitlinie für das Unternehmen und hat in der Regel einen Zeithorizont von vier Jahren.

Diese beiden Führungsinstrumente, Dekret und Eigentümerstrategie, entfalten optimale Wirkung in ihrer Kombination, da die Zweistufigkeit es dem Unternehmen erlaubt, die für den Geschäftsbetrieb wichtige Flexibilität beizubehalten. Gibt das Dekret die generelle Stossrichtung vor, so hat das regelmässig zu überprüfende und anzupassende Steuerungsinstrument der Eigentümerstrategie die Möglichkeit adäquat auf Veränderungen am Markt zu reagieren.

Dynamisches Marktumfeld

Die AEW ist Produzentin und Verteilerin von Energie (Strom und Wärme) sowie Dienstleisterin und agiert im Spannungsfeld eines sich rasch wandelnden Energiegesamtsystems, getrieben durch mehrstufige regulatorische Vorgaben und neue Technologien. Zur Erreichung ihrer gesetzten Ziele orientiert sich die AEW an Massnahmen im Sinne der Dezentralisierung, Dekarbonisierung und Digitalisierung ("3D"), welche die Transformation des Energiesystems massgeblich prägen. In der effizienten und zukunftsgerichteten Wahrnehmung dieser Aufgaben setzt die AEW beispielsweise auf ein abgestimmtes und integriertes Angebot wie E-Mobilität, erneuerbare Wärmeverbünde (Dekarbonisierung), Photovoltaik (PV), Batteriespeicher (Dezentralisierung) und Gebäudeenergiemanagement (Digitalisierung).

Die früher geltenden Grenzen zwischen Energieproduktion, Energiehandel und Energieverteilung von Energieversorgungsunternehmen (EVU) verschmelzen zunehmend. Diese Entwicklung ist notwendig, damit die Komplexität der Umsetzung der Energiestrategie sowie die Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit bewerkstelligt werden kann. Die AEW muss eine ganzheitliche Betrachtungsweise des Energiesystems verfolgen. Auch neue, bundesrechtliche Anforderungen wie zum Beispiel die Verpflichtung von Versorgern zur Implementierung von Massnahmen zugunsten der Stromeffizienz, verankern diese integrale Aufgabe für EVU.

Getrieben durch die Energiewende und die Dekarbonisierung, die Dezentralisierung der Stromproduktion und die steigenden Anforderungen der Netzstabilität und Digitalisierung haben sich die Aufgaben der AEW als Verteilnetzbetreiberin (VNB) in den letzten Jahren stark gewandelt.

Dezentrale Stromerzeugung und Batteriespeicher

War in der Vergangenheit die Stromversorgung in der Schweiz traditionell von einer produktionsseitig zentralisierten Struktur geprägt, in der durch Grosskraftwerke produzierter Strom über die Übertragungs- und Verteilnetze zu den Endverbrauchern gelangte, so hat sich das jüngst mit dem grossflächigen Aufkommen dezentraler Stromerzeuger wie PV-Anlagen und Batteriespeicher ("Prosumer") grundlegend geändert. Die steigende Anzahl solch dezentraler Anlagen stellt an die VNB und an das Netzmanagement gänzlich neue Herausforderungen. So muss etwa sichergestellt werden, dass das Netz nicht überlastet, wenn zum Beispiel am Mittag viel PV-Strom eingespeist und am Abend verstärkt Strom bezogen wird. Wurde in der Vergangenheit Energie vom Produzenten nur unidirektional an den Konsumenten geliefert, so kann heute der Konsument auch zum Produzenten werden und Energie, zum Beispiel mittels Fahrzeugbatterien auch zeitverzögert, in das Netz einspeisen. Der Stromfluss wird zunehmend bidirektional.

War früher der Stromfluss weitestgehend prognostizierbar, so müssen heute die VNB Lastflüsse dynamisch regeln, um kurzfristige Spannungsschwankungen auszugleichen und letztlich Blackouts zu verhindern. Dabei spielen intelligente Netzsteuerungen, auch bekannt als Smart Grids, zunehmend eine wichtige Rolle. Durch die Einführung von digitalen Netzelementen und intelligenten Messsystemen, sogenannten Smart Meter, können VNB den Stromverbrauch und die Einspeisung in Echtzeit überwachen und steuern. Diese Systeme sind essenziell, um Lastflüsse auszugleichen und Lastspitzen zu reduzieren. Mit dem fortschreitenden Ausbau der E-Mobilität und deren Integration in ein Gesamtenergiesystem werden die Anforderungen an die Verteilnetze weiter steigen. Eine holistische Betrachtung und Bewirtschaftung dieses Systems ist deshalb zwingend für die Auftragserfüllung der AEW.

Historie Swiss E-Car

Bereits Ende 2017 startete die AEW ein Pilotprojekt zum Carsharing in Mehrfamilienhäusern. So sollte die E-Mobilität der Bevölkerung zugänglicher gemacht und ihre Implikationen untersucht werden.

Aufgrund der positiven Resonanz führte man Gespräche im Rahmen des (heute nicht mehr existierenden) Vereins Zukunftsregion Argovia (ZURA) an dem neben der AEW, der Kanton Aargau (Departement Bau, Verkehr und Umwelt), die Eniwa Holding AG (Eniwa) und zeitweise die Regionalwerke Baden beteiligt waren. Infolgedessen wurde 2019 dann das Produkt E-Cargovia ins Leben gerufen und durch die Eniwa und AEW vertrieben.

E-Cargovia fand grossen Anklang im Kanton Aargau. In den ersten Jahren war die Nachfrage über den Erwartungen, so dass auch ausserkantonale das Interesse an diesem Produkt wuchs und Bestellungen bei der AEW platziert wurden. Dies setzte Anreize für die Beteiligten, das Carsharing-Produkt in der ganzen Schweiz mit neuem Label anzubieten, um Skaleneffekte zu erzielen.

Das Produkt wurde deshalb von der AEW und Eniwa ausgegliedert und als eigenständiges Unternehmen am Markt platziert. Die Swiss E-Car AG wurde im Januar 2024 als Joint Venture (je zu 50 % Anteil) zusammen mit der Eniwa gegründet.

Ziele der AEW mit Swiss E-Car

Die E-Mobilität wird bis zum Jahr 2050 ein integraler und signifikanter Bestandteil des zukünftigen Energiesystems sein. Die E-Mobilität spielt dadurch im Kontext der Versorgungssicherheit, der Netzstabilität und einem effizienten Netzausbau eine zentrale Rolle: Fahrzeuge stehen im Durchschnitt 90 % ihrer Zeit auf dem Parkplatz und sollten ihren Ladevorgang möglichst netzdienlich steuern, respektive ihre Batterie gar als Flexibilität zur Stabilisierung des Stromverteilnetzes zur Verfügung stellen können. Im Vergleich zu Privatfahrzeugen besteht bei Sharing-Fahrzeugen zudem der grosse Vorteil, dass die "Stehzeiten" im System digital hinterlegt sind und die Batterieladezyklen so optimal mit Aspekten der Versorgungssicherheit abgeglichen werden können.

Zusätzlich wollten AEW und Eniwa mit dem Angebot die Hemmschwellen und Vorbehalte gegenüber der E-Mobilität in der Bevölkerung senken – zum Beispiel Stichwort "Reichweitenangst". Im Rahmen von Swiss E-Car konnte man die Vorteile der E-Mobilität testen und sich dann gegebenenfalls beim nächsten Autokauf für eines mit Elektroantrieb entscheiden.

Zur Frage 1

"Welches Organ der AEW Energie AG genehmigte die Beteiligung an Swiss E-Car AG und zu welchem Zeitpunkt erfolgte dieser Entscheid?"

Der Beschluss zur Gründung der Swiss E-Car AG wurde im April 2023 durch den AEW-Verwaltungsrat gefasst. Zudem mussten auch die Entscheidungsträger der Eniwa Holding AG der Gründung dieses Joint-Ventures mit 50 % Anteil zustimmen. Am 22. Januar 2024 wurde die Swiss E-Car AG offiziell gegründet und nahm ihre Geschäftstätigkeit auf.

Zur Frage 2

"Wann und in welcher Form wurde der Regierungsrat über die Beteiligung informiert oder in den Entscheid einbezogen?"

Der Vorsteher des Departements Finanzen und Ressourcen und der Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt wurden – wie in der AEW-Eigentümerstrategie vorgesehen – anlässlich der regelmässig stattfindenden Eigentümergespräche am 13. Dezember 2018 über die Tätigkeiten im E-Car Sharing orientiert. Am Eigentümergespräch vom 24. März 2024 folgte die Information, dass die Swiss E-Car AG zusammen mit Eniwa gegründet wurde.

Zur Frage 3

"Wie viele Fahrzeuge und Standorte (bitte mit Angabe der Orte) umfasste das Angebot von Swiss E-Car zuletzt? Wie hat sich diese Zahl seit der Lancierung im Jahr 2024 entwickelt?"

Mit der Gründung der Swiss E-Car AG im Januar 2024 wurden alle Fahrzeuge und Standorte des Vorgängerprodukts E-Cargovia übernommen. Das Angebot umfasste zu diesem Zeitpunkt 51 Fahrzeuge in 32 Gemeinden, hauptsächlich im Kanton Aargau. Dabei waren alle Fahrzeuge geleast und wurden zudem grösstenteils von den Gemeinden betrieben respektive mitfinanziert. An diesem Asset-Light Geschäftsmodell (Leasing & Beteiligung durch Gemeinden) wollte die AEW zusammen mit Eniwa nichts ändern, sondern lediglich ein deutliches Fahrzeugwachstum erreichen.

Ziel von Swiss E-Car war, langfristig 400–500 Elektrofahrzeuge schweizweit anzubieten. Der kantonale Erfolg bis Ende 2023 sollte auf die ganze Schweiz skaliert werden, wozu es weitere strategischen Partner brauchte.

Ende 2025 und somit knapp zwei Jahre nach Aufnahme der Geschäftstätigkeit befanden sich 75 Swiss E-Car-Fahrzeuge in 39 Gemeinden auf der Strasse. Diese Zahl beinhaltet auch zehn Fahrzeuge, welche lediglich die Buchungsplattform benutzen. Diese zehn Fahrzeuge wurden nicht durch Swiss E-Car geleast oder gewartet, sondern wurden zur Vermarktung an Dritten auf die Plattform gebracht. Neben einer Gebühr für die Plattform (inklusive First Level Support durch Swiss E-Car) entstanden keine Verpflichtungen oder Erlöse. Die einzelnen Standorte verteilten sich weiterhin vorrangig im Kanton Aargau. Kleinere Flotten sind auch in den Kantonen Basel-Stadt, Bern, Fribourg, Schaffhausen und Zürich angesiedelt. Eine tabellarische Auflistung der Standorte findet sich im Anhang. Zudem sind die Standorte auch detailliert online unter <https://www.swissecar.ch/standorte/> einsehbar.

Die gesetzten Wachstumsziele und das Erreichen des Break-Evens wurden mit der Swiss E-Car AG klar verfehlt. Die Skalierung ausserhalb des Kantons Aargau ist nicht im geplanten Umfang gelungen. Dies lag mitunter daran, dass keine weiteren strategischen Partner in der West- und Ostschweiz gewonnen werden konnten. Weiter zeigte sich die Akquise von neuen Standorten wider Erwarten als sehr zeitintensiv. Basierend auf den Fakten und eingebettet in eine Analyse des Marktumfelds wurde schliesslich durch den Verwaltungsrat der AEW der Entscheid zur Liquidation der Aktiengesellschaft unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Regierungsrat gemäss Eigentümerstrategie getroffen.

Zur Frage 4

"Wie hoch war der Kaufpreis für die Beteiligung an der Swiss E-Car AG und auf welchen Wert muss die Beteiligung nach Einstellung des Angebots in den Büchern der AEW Energie AG voraussichtlich abgeschrieben werden?"

Die AEW hat bei der Gründung im Januar 2024 für 50 % des Aktienkapitals Fr. 50'000.– investiert. Im Dezember 2025 wurden für einen symbolischen Betrag von einem Franken und mit dem Ziel einer einfacheren Geschäftsauflösung, die restlichen 50 % des Aktienkapitals von der Eniwa übernommen. Der aktuelle Beteiligungswert in Höhe von Fr. 50'000.– wird im Geschäftsjahr 2026 abgeschrieben.

Zur Frage 5

"Welche operativen Verluste sind der AEW Energie AG durch dieses Engagement in den Jahren 2024 und 2025 entstanden und mit welchen weiteren Verlusten ist bis zur vollständigen Einstellung des Angebots zu rechnen?"

Die Aktiengesellschaft wurde mit einem Aktienkapital von Fr. 100'000.– sowie je einem Aktionärsdarlehen über Fr. 300'000.– schlank aufgesetzt, da die Fahrzeuge geleast wurden (Asset Lean). Die

operativen Verluste in der AEW aufgrund der Beteiligung an Swiss E-Car AG betragen für die Jahre 2024, 2025 und bis hin zum Exit im Jahr 2026 (inklusive Ausstiegskosten) kumuliert rund Fr. 700'000.–. Dieser Verlust entspricht deutlich weniger als 1 % am von der AEW im Jahr 2025 ausgewiesenen EBIT (Einnahmen vor Abzug von Zinsen und Steuern). Da die AEW den Betrieb sowie die Geschäftsführung der Swiss E-Car AG sicherstellt, sind die Margen auf den verrechneten Leistungen an die Swiss E-Car AG abzuziehen, wodurch sich die Verluste in der Gesamtbetrachtung reduzieren.

Zur Frage 6

"In welchem Umfang werden diese Verluste entweder über Strompreise oder über die verminderten Ausschüttungen der AEW Energie AG an den Kanton indirekt von Stromkunden oder Steuerzahlern getragen?"

Die Ergebnisse von Tochtergesellschaften der AEW, wie im Fall der Swiss E-Car, sind vom regulierten Geschäft (Netztarife, Energietarife für Kunden in der Grundversorgung) finanziell komplett getrennt (Unbundling) und fliessen somit nicht in die Stromtarife ein. Neben den operativen Verlusten die in der Antwort zur Frage 5 ausgewiesen sind, fällt weiter die Abschreibung des Beteiligungswerts von Fr. 50'000.– im Einzelabschluss der AEW nach Obligationenrecht an. Die Dividendenausschüttungen an den Kanton (2025: 37 Millionen Franken; 2026: 53 Millionen Franken) werden somit mit einem Betrag von Fr. 338'000.– (45 % von Fr. 750'000.–) nur wenig geschmälert (rund 0,6 % der Dividende 2026).

Zur Frage 7

"Wie beurteilt der Regierungsrat, dass ein Staatsbetrieb in einem wirtschaftlich experimentellen Markt aktiv wurde, obwohl dieser nicht zum Kernauftrag der Energieversorgung gehört?"

Der Regierungsrat zeigt einleitend zur Beantwortung dieser Interpellation auf, nach welchen Grundlagen die AEW ihr Handeln auszulegen hat. Die AEW agiert in einem stark dynamischen Marktumfeld, in welchem eine holistische Betrachtung des Gesamtenergiesystems von zentraler Bedeutung ist. Das Beispiel E-Mobilität ist hierfür exemplarisch, gilt es zur Erfüllung des Auftrags doch Elemente von dezentraler Stromproduktion aus erneuerbaren Energien, Batteriespeicherlösungen, Systemdienstleistungen, Flexibilitäten, Netzausbau optimal zu integrieren. Im Anbetracht dieser neuen Realitäten unterstützte der Regierungsrat von Anfang an dieses Engagement und sieht dieses auch weiterhin als wichtigen Teil ihres Auftrags.

Zur Frage 8

"Welche Erkenntnisse wurden aus dem Engagement bei Swiss E-Car gewonnen? Liegt dazu ein Bericht vor, und welche über das Offensichtliche hinausgehenden Erkenntnisse wurden daraus gezogen?"

Neben Erkenntnissen zum Geschäftsmodell konnten vor allem Erfahrungen mit unterschiedlichen Ladesystemen, Abrechnungslösungen und Schnittstellen gemacht werden. Diese lieferten wichtige Erkenntnisse für technische Standards und Interoperabilität. Insgesamt fungierte das Carsharing als Reallabor für die Energiewende, in dem die Kopplung von Strom- und Verkehrssektor praktisch erprobt und weiterentwickelt werden konnte. So konnte basierend auf dem Nutzerverhalten auch der Einsatz einer Sharing-Flotte für den zukünftigen Einsatz zur Stabilisierung des Netzes (Vehicle-to-Grid, V2G) adäquat untersucht werden. Auch zu den Ladekapazitäten und den Nutzerbedürfnissen konnten fundiertere Aussagen getroffen werden, wie zum Beispiel, dass eine 11 Kilowatt-Schnellladestation im gegebenen Kontext die Bedürfnisse ausreichend abdeckt.

Aufgrund der bekannten und digital hinterlegten Nutzungszeiten eignet sich eine Sharing-Flotte exzellent für den zukünftigen Einsatz zur Stabilisierung des Netzes: Das System kann die benötigte Akku-Kapazität aufgrund der hinterlegten Startzeit der nächsten Nutzerin oder Nutzer errechnen und den Rest als Flexibilität im Stromnetz nutzen.

Eine anfängliche Herausforderung war es auch, die unterschiedlichen Ladesäulenhersteller, E-Fahrzeuge und Netzbetreiber an den jeweiligen Standorten auf eine einheitliche Plattform zu bringen. Zusammen mit den strategischen Partnerschaften mit Partino (Lademanagement) und Azowo (Flottenmanagement) konnte eine Basis für diese Interoperabilität gelegt werden, welche zum Beispiel in das Produkt "Floatbridge" von Partino eingeflossen ist. Damit kann die bestehende Heterogenität von Ladesäulen mit einer offenen Plattform zur Steuerung der Ladeinfrastruktur zur Optimierung des Energiesystems der Zukunft genutzt werden.

Zur Frage 9

"War es für die AEW Energie AG kein Warnsignal, dass sich offenbar im Bereich Carsharing bei Elektromobilität kaum private Anbieter engagieren, und weshalb ging man dennoch davon aus, dass ausgerechnet ein Staatsbetrieb in diesem Markt erfolgreich sein könnte?"

Verschiedenste Studien attestierten der E-Mobilität einen grossen Bedarf in der Bevölkerung. Zu gleichen Schlüssen kamen auch die Monitoringreports des Kantons im Zuge der kantonalen Strategie energieAARGAU 2020 und 2024. Weiter hielt schon die damalige Eigentümerstrategie fest, dass der Fortschritt bei den Speichertechnologien und der E-Mobilität dezentrale Energieanlagen begünstigt und von der AEW bei der Weiterentwicklung und Finanzierung der Verteilnetze zu berücksichtigen ist. Dies wurde dann mitunter implizit auch in den Eigentümerzielen Energiezukunft und Speicherung verankert.

Die AEW hatte sich im Kanton Aargau in diesem Rahmen schon vor der Lancierung von Swiss E-Car mit rund 50 Fahrzeugen etabliert und konnte wertvolle Erfahrungen im Shared Mobility Markt aufbauen. Der Trend hin zu MaaS (Mobility as a Service), respektive hin zur Sharing Economy statt dem klassischen Autokauf war und ist ungebrochen.

Gegenüber dem Marktleader Mobility konnte und wollte man das Angebot der Swiss E-Car bewusst differenzieren:

- Preismodell: Einfache Stunden- respektive Tagespreise und (weitgehend) freie Kilometerleistung ohne Mitgliedsprämie. Dadurch ist der Preis bei längeren Distanzen attraktiver als mit Mobility.
- Beitrag zur Dekarbonisierung: Swiss E-Car betreibt ausschliesslich E-Fahrzeuge.
- Partnerschaftliches Modell: Zusammenarbeit mit lokalen Partnern; die Fahrzeuge wurden in Zusammenarbeit mit den lokalen Gemeinden und Garagisten betrieben. Die Ladestationen wurden von lokalen (Elektro-)Installateuren erstellt und teilweise mit lokal produziertem Strom geladen. Die Fahrzeuge wurden individuell von lokalen Sponsoren mit Logo-Platzierung imagefördernd unterstützt.

Im Kanton Aargau wurde dieses Modell grundsätzlich gut angenommen und der Wunsch nach einem schweizweiten Angebot stieg. Aus der Perspektive der Wirtschaftlichkeit musste die Anzahl der Fahrzeuge jedoch zwingend deutlich steigen (Skalierung). Aufgrund fehlender strategischer Partner konnte dies jedoch nicht genügend rasch erreicht werden.

Zur Frage 10

"Trifft es zu, dass die AEW Energie AG die Einstellung des Carsharing-Angebots unter dem Vorwand der neuen Eigentümerstrategie zum jetzigen Zeitpunkt ankündigt oder ist es dem Zufall geschuldet, dass die Einstellung nur wenige Tage nach Inkrafttreten der neuen Eigentümerstrategie kommuniziert wurde?"

Die Beteiligungsauflösung wurde im Sinne guter Corporate Governance bewusst nach dem neuen Dekret und der daraufhin angepassten Eigentümerstrategie gehandhabt. Der Entscheid seitens AEW zu diesem Schritt fiel aus genannten wirtschaftlichen Gründen jedoch schon früher und konnte nun Dank der Inkraftsetzung der neuen Eigentümerstrategie auf Anfang Jahr hin auch in deren Sinne vollzogen werden.

Zur Frage 11

"Stehen die Vorgaben der neuen Eigentümerstrategie einer Weiterführung der Beteiligung an der Swiss E-Car AG entgegen oder wird die neue Eigentümerstrategie hier lediglich als Begründung für einen ohnehin fälligen Rückzug aus einem gescheiterten Engagement angeführt?"

Die Performance von Swiss E-Car wurde seit längerem eng beobachtet, wobei ein Ausstieg als Option stets ein Szenario darstellte. Die Einstellung des Sharingangebots von Swiss E-Car war ein betriebswirtschaftlicher Entscheid. Aufgrund der neuen Eigentümerstrategie erschien es nur konsequent und transparent, dies gleich nach den neuen Vorgaben durchzuführen.

Im Kapitel Technologie nimmt die auf den 1. Januar 2026 in Kraft getretene präzisierte AEW-Eigentümerstrategie wiederum Bezug auf die E-Mobilität, mit impliziter Verankerung in den Eigentümerzielen Energiezukunft und Speicherung. Die Eigentümerstrategie steht einem Engagement der AEW im Bereich E-Mobilität im Hinblick auf ihren Auftrag keineswegs entgegen. Bei wesentlichen Beteiligungsentscheiden ist zudem die Genehmigung des Regierungsrats erforderlich. So müsste der Regierungsrat gemäss der präzisierten Eigentümerstrategie neu auch seine Zustimmung zum Zukauf der Anteile der Eniwa abgeben.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 2'035.–.

Regierungsrat Aargau

Standorte Swiss E-Car

Aarau	(AG)
Aesch	(ZH)
Auw	(AG)
Baden	(AG)
Basel	(BS)
Berikon	(AG)
Beringen	(SH)
Bettingen	(BS)
Birmenstorf	(AG)
Bözen	(AG)
Bremgarten	(AG)
Brugg	(AG)
Buchs	(AG)
Dottikon	(AG)
Döttingen	(AG)
Erlinsbach	(AG)
Frick	(AG)
Ittigen	(BE)
Kaisten	(AG)
Klingnau	(AG)
Koblentz	(AG)
Kölliken	(AG)
Lenzburg	(AG)
Marly	(FR)
Meisterschwanden	(AG)
Mettauertal	(AG)
Möriken-Wildegg	(AG)
Niederlenz	(AG)
Otelfingen	(ZH)
Rheinfelden	(AG)
Schaffhausen	(SH)
Schöftland	(AG)
Seon	(AG)
Sisseln	(AG)
Stein	(AG)
Unterentfelden	(AG)
Villnachern	(AG)
Zufikon	(AG)
Zurzach	(AG)