
69. Sitzung

29. März 2011, 14.15 Uhr

(Art. 1217-1229)

Vorsitzender: Patricia Schreiber-Rebmann, Wegenstetten
Protokollführung: Adrian Schmid, Ratssekretär
Präsenz: Anwesend 131 Mitglieder
Abwesend mit Entschuldigung 9 Mitglieder
Entschuldigt abwesend: Fredy Böni, Möhlin; Benjamin Brander, Muri; Jürg Cafilisch, Baden; Monika Küng, Wohlen; Ernst Moser, Würenlos; Kurt Rügger, Rothrist; Bernhard Scholl, Möhlin; Dr. Peter Schuhmacher, Wettingen; Christian Sprenger, Lenzburg

Behandelte Traktanden

Seite

- 1217 Motion der SVP-Fraktion vom 29. März 2011 betreffend Einführung einer Ausweispflicht bei Anmeldungen/Einschreibungen an allen Schulen sowie Kindergärten des Kantons Aargau; Einreichung und schriftliche Begründung 2730
- 1218 Postulat Andreas Senn, CVP, Würenlingen (Sprecher), Kurt Wyss, CVP, Leuggern-Gippingen, Dr. Theo Vögtli, CVP, Böttstein, Walter Deppeler, SVP, Tegerfelden, Hansjörg Knecht, SVP, Leibstadt, Rolf Ryser, SVP, Würenlingen, Patrick Gosteli, SVP, Böttstein, Franz Nebel, FDP, Bad Zurzach, und Astrid Andermatt, SP, Lengnau, vom 29. März 2011 betreffend externer Risikominimierung durch eine Flugverbotszone über den Aargauer Kernanlagen mit einem Radius von 5 Kilometern; Einreichung und schriftliche Begründung 2730
- 1219 Anpassung des Richtplans; Festsetzung des regionalen Deponiestandorts (Erweiterung "Weid-Banacker") für unverschmutztes Aushubmaterial in Beinwil (Freiamt) (Kapitel E 3.2, Beschluss 3.5); Beschlussfassung; Publikation im Amtsblatt; Auftrag an Staatskanzlei 2731
- 1220 Vorschläge für die Wahlen des Präsidiums, des Vizepräsidiums 1 und des Vizepräsidiums 2 des Grossen Rats für das Amtsjahr 2011/2012 2732
- 1221 Anpassung des Richtplans; Festsetzung WSB-Ausbau Bahnhof Aarau (Kapitel M 3.3, Beschluss 1.1, Vorhaben Nr. 53); Aufnahme der Entflechtung WSB / Hintere Bahnhofstrasse Aarau als Zwischenergebnis (Kapitel M 3.3, Beschluss 2.1, Vorhaben Nr. 80); Ausbau Bahnhof WSB; 1. Etappe; Grosskredit; Beschlussfassung; fakultatives Referendum; Auftrag an Staatskanzlei 2732
- 1222 Postulat Esther Gebhard-Schöni, EVP, Möriken-Wildegg, vom 7. September 2010 betreffend Sicherstellung eines Richtplaneintrags zur Strassenverlegung beim Schloss Hallwyl; Überweisung an den Regierungsrat 2735
- 1223 Auftrag Eugen Frunz, SVP, Obersiggenthal, vom 17. August 2010 betreffend Überprüfung der erweiterten Nutzungsmöglichkeiten von Verkehrsflächen des öffentlichen Verkehrs (z.B. Busspuren) für Fahrzeuge des kommunalen und öffentlichen Dienstes; Überweisung an den Regierungsrat und gleichzeitige Abschreibung 2736
- 1224 Auftrag Eugen Frunz, SVP, Obersiggenthal, vom 17. August 2010 betreffend künftige Leistungskapazitäten von Kantonsstrassen; Ablehnung 2737

- 1225 Interpellation Herbert Strebel, CVP, Muri, vom 30. November 2010 betreffend ÖV- 2740
Angebot im Freiamt; Beantwortung und Erledigung
- 1226 Interpellation Herbert H. Scholl, FDP, Zofingen, vom 7. September 2010 betreffend Auf- 2744
bau von Stäben, insbesondere der Kommunikationsdienste in der Staatskanzlei und den
Departementen; Beantwortung und Erledigung
- 1227 Postulat Max Läng, CVP, Obersiggenthal, vom 2. November 2010 betreffend die Veröf- 2751
fentlichung der Auswertung von Vernehmlassungen; Überweisung an den Regierungsrat
und gleichzeitige Abschreibung
- 1228 Abschluss des Amtsjahres 2010/2011; Schlussansprache von Grossratspräsidentin Pat- 2752
ricia Schreiber-Rebmann, Wegenstetten
- 1229 Ergebnisse der Wahl des Präsidiums, des Vizepräsidiums 1 und des Vizepräsidiums 2 2753
des Grossen Rats für das Amtsjahr 2011/2012

Vorsitzende: Ich begrüsse Sie zur 69. Sitzung der Legislaturperiode 2009-2013, der letzten unter meinem Präsidium.

1217 Motion der SVP-Fraktion vom 29. März 2011 betreffend Einführung einer Ausweispflicht bei Anmeldungen/Einschreibungen an allen Schulen sowie Kindergärten des Kantons Aargau; Einreichung und schriftliche Begründung

Von der SVP-Fraktion wird folgende Motion eingereicht:

Text:

Der Regierungsrat wird beauftragt, die entsprechenden Gesetze, Verordnungen und Weisungen so anzupassen, dass:

- Schulanmeldungen/Einschreibungen an Schulen auf dem Gebiet des Kantons Aargau zwingend nur gegen Vorlage einer gültigen Niederlassungsbewilligung, Aufenthaltsbewilligung bzw. eines gültigen Studentenvisums erfolgen dürfen.
- die Schulen dem kantonalen Migrationsamt zwingend die ausländischen Schülerinnen und Schüler bei der Schulanmeldung zu melden haben (Meldepflicht).

Begründung:

Die illegale Einwanderung in die Schweiz und damit auch in den Aargau hat in den letzten Monaten und Jahren massiv zugenommen. Immer mehr ausländische Personen halten sich ohne Aufenthaltbewilligung in der Schweiz auf. Anlässlich einer Interpellation der SVP-Fraktion (10.328) konnte der Regierungsrat die entsprechenden Fragen nach der Zahl von illegalen Sans-Papiers an Aargauer Schulen nicht beantworten.

Die Schweiz ist als Hochlohn-Land sehr attraktiv. Speziell attraktiv ist aber auch die Tatsache, dass bisher illegale Immigranten ihre Kinder gratis an hiesigen Schulen unterrichten lassen können, ohne dass die Schulen eine Meldung ans Migrationsamt erstatten. Dies ist inakzeptabel und geradezu eine Einladung. Illegale Einwanderer verfügen nicht nur über keine Niederlassungspapiere, sie zahlen auch keine Steuern und keine Sozialabgaben. Damit verletzen sie also eine ganze Reihe von Gesetzen.

Die SVP verlangt daher vom Regierungsrat, dass für die Schulen aller Stufen auf dem Kantonsgebiet bei der Anmeldung/Einschulung zwingend eine Niederlassungsbewilligung, ein Ausländerausweis oder ein gültiges Studentenvisum verlangt werden muss. Weiter soll eine generelle Meldepflicht der Schulen an das Migrationsamt bei ausländischen Schülern und Studenten eingeführt werden. Damit kann zumindest die Attraktivität eingedämmt werden, dass illegale Einwanderer in der Schweiz auf Kosten der ehrlichen Steuerzahler in diesem Land kostenlos studieren können.

1218 Postulat Andreas Senn, CVP, Würenlingen (Sprecher), Kurt Wyss, CVP, Leuggern-Gippingen, Dr. Theo Vögtli, CVP, Böttstein, Walter Duppeler, SVP, Tegerfelden, Hansjörg Knecht, SVP, Leibstadt, Rolf Ryser, SVP, Würenlingen, Patrick Gosteli, SVP, Böttstein, Franz Nebel, FDP, Bad Zurzach, und Astrid Andermatt, SP, Lengnau, vom 29. März 2011 betreffend externer Risikominimierung durch eine Flugverbotszone über den Aargauer Kernanlagen mit einem Radius von 5 Kilometern; Einreichung und schriftliche Begründung

Von Andreas Senn, CVP, Würenlingen, Kurt Wyss, CVP, Leuggern-Gippingen, Dr. Theo Vögtli, CVP, Böttstein, Walter Duppeler, SVP, Tegerfelden, Hansjörg Knecht, SVP, Leibstadt, Rolf Ryser, SVP, Würenlingen, Patrick Gosteli, SVP, Böttstein, Franz Nebel, FDP, Bad Zurzach, und Astrid Andermatt, SP, Lengnau wird folgendes Postulat eingereicht:

Text:

Der Regierungsrat wird beauftragt zu prüfen, ob eine Flugverbotszone mit einem Radius von 5 Kilometern über den Kernkraftwerken Beznau und Leibstadt sowie über dem Paul Scherrer Institut Würenlingen/Villigen und ZWILAG Würenlingen errichtet werden soll. Das Ziel besteht in der Minimierung des Risikos im Wissen, dass die Anlagen gegen die Folgen eines möglichen Flugzeugabsturzes ausgelegt sind.

Begründung:

Zwar liegen noch keine gefestigten Analysen der tragischen Ereignisse in den beschädigten Kernkraftwerken in Japan vor. Feststeht allerdings, dass externe Einwirkungen in Zusammenhang mit Erdbeben und Tsunami zur Abschaltung der betroffenen Anlagen und den Folgen geführt haben. Namentlich bezüglich der Auslegung stellen sich zukunftsweisende Fragen. Die Katastrophe löst auch in den Reihen unserer Fraktionen tiefe Betroffenheit aus.

In einer Abschätzung der Ausgangslage im Kanton Aargau mit den nuklearen Anlagen kann aufgrund der bautechnischen Auslegung davon ausgegangen werden, dass die Sicherheit bei Flugzeugabstürzen gewährleistet ist. Das ENSI nimmt im Namen des UVEK entsprechende Nachprüfungen jetzt vor. Ein mögliches Restrisiko externen Charakters liegt dennoch bei Überflügen der Anlagen durch Gross- oder Kampfflugzeuge.

Die jetzigen Überflüge und die geplanten An- und Abflugrouten (SIL-Prozess) über das Untere Aaretal zum Flughafen Kloten sind politisch begründet. Der Regierungsrat hat in seiner Stellungnahme zum SIL-Prozess, der den Flughafenbetrieb vom Flughafen Zürich-Kloten ab 2012 definiert, die Ab- und Anflugroute über Surbtal-Bözberg über die diversen Kernanlagen angeboten. Diese Haltung kann im Interesse einer konsequenten Minimierung des Restrisikos nicht mehr unterstützt werden.

Die Bevölkerung des Kantons Aargau darf den berechtigten Anspruch erheben, dass der Regierungsrat zu ihrem verstärkten Schutz alle notwendigen Schritte unverzüglich einleitet. Ein solcher Entscheid präjudiziert die künftige Energiepolitik unseres Landes in keiner Weise, sie gewährleistet aber eine Steigerung der Sicherheit des Anlagenbetriebs.

1219 Anpassung des Richtplans; Festsetzung des regionalen Depo-niestandorts (Erweiterung "Weid-Banacker") für unverschmutztes Aushubmaterial in Beinwil (Freiamt) (Kapitel E 3.2, Beschluss 3.5); Beschlussfassung; Publikation im Amtsblatt; Auftrag an Staatskanzlei

(vgl. Art. 1216)

Fortsetzung der Beratung der Vorlage des Regierungsrats vom 26. Januar 2011.

Milly Stöckli, Muri und Jean-Pierre Gallati, Wohlen, befinden sich für die Dauer der Beratung dieses Geschäfts nach Massgabe von § 30 Abs. 1 lit. a des Geschäftsverkehrsgesetzes im Ausstand.

Detailberatung (Fortsetzung)

Beyeler Peter C., Landammann, FDP: Es gibt nicht mehr viel zu sagen. Ich möchte nochmals betonen, dass diese Deponie an die Bestehende anschliesst. Der Deponienotstand ist auch entstanden, da in Mühlau die vorgesehene Deponie von der Gemeinde abgelehnt wurde. Das Projekt wird sicher noch nicht beerdigt sein, sondern wir werden weiter überlegen müssen, was wir damit machen. Die Deponie ist heute so geplant, dass sie am geplanten Standort landschaftlich integriert werden kann. Es gibt die Option, dass man langfristig eventuell sogar dann auch noch weiter in den Wald hinein bauen könnte. Grundsätzlich ist dies machbar, war aber aufgrund der klaren ablehnenden Haltung der Gemeinde Au in dieser Phase nicht möglich. Ich bitte Sie, dieses Projekt zu unterstützen.

Ich möchte nochmals sagen, dass es noch kein Baubewilligungsverfahren ist, sondern nachher eines braucht. Auch die Verkehrssituation in Rüstenschwil – das ist unten an Beinwil – wird man sicher auch beobachten. Aber auch dort wird der Betrieb in der Deponie nicht grösser als bis anhin. Hier müssen wir realistisch bleiben.

Ich bitte Sie, den Antrag des Regierungsrates zu unterstützen. Geben Sie dieser Deponie die Möglichkeit, dass das entsprechende Bewilligungsverfahren eingeleitet werden kann. Ich danke für die Unterstützung.

Abstimmung

Der regierungsrätliche Antrag gemäss Botschaft wird mit 107 gegen 17 Stimmen gutgeheissen.

Beschluss

Auf den vorliegenden Entwurf zur Anpassung des Richtplans wird eingetreten und dieser unter Berücksichtigung der Anforderungen und Massnahmen für die nachgeordneten Verfahren (Kapitel 9) gemäss Anhang zum Beschluss erhoben.

Die Staatskanzlei wird mit der Publikation im Amtsblatt beauftragt.

1220 Vorschläge für die Wahlen des Präsidiums, des Vizepräsidiums 1 und des Vizepräsidiums 2 des Grossen Rats für das Amtsjahr 2011/2012

Vorsitzende: Das Büro schlägt vor:

Als Präsident des Grossen Rats: Dr. Theo Vögli, CVP, Böttstein; als Vizepräsidentin 1: Kathrin Scholl-Debrunner, SP, Lenzburg; als Vizepräsidentin 2: Vreni Friker-Kaspar, Oberentfelden

1221 Anpassung des Richtplans; Festsetzung WSB-Ausbau Bahnhof Aarau (Kapitel M 3.3, Beschluss 1.1, Vorhaben Nr. 53); Aufnahme der Entflechtung WSB / Hintere Bahnhofstrasse Aarau als Zwischenergebnis (Kapitel M 3.3, Beschluss 2.1, Vorhaben Nr. 80); Ausbau Bahnhof WSB; 1. Etappe; Grosskredit; Beschlussfassung; fakultatives Referendum; Auftrag an Staatskanzlei

(Vorlage des Regierungsrats vom 26. Januar 2011)

Keller Martin, SVP, Obersiggenthal, Präsident der Kommission Umwelt, Bau, Verkehr, Energie und Raumordnung (UBV): Zur Ausgangslage: Der Zugang zu den WSB-Zügen am Bahnhof Aarau erfolgt heute über eine einzige Treppe, welche das in den vergangenen Jahren sprunghaft angestiegene Fahrgastaufkommen nicht mehr bewältigen kann. Auch der Perron selbst ist für die hohe Anzahl Fahrgäste zu schmal. Ankommende und abfahrende Passagiere behindern sich gegenseitig und auf dem Perron besteht ein nicht unerhebliches Sicherheitsrisiko. Zudem ist der Zugang zu den WSB-Zügen am Bahnhof Aarau nicht stufenfrei. Es besteht eine Anpassungspflicht aufgrund des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen. Im Weiteren ist der Mittelperron für einen Ausbau der Transportkapazität der WSB mit dreiteiligen Doppelkompositionen zu kurz. Der Zugang und der Mittelperron des WSB-Bahnhofs Aarau sollen den aktuellen Bedürfnissen angepasst werden. Gleichzeitig soll ein Teil der bahntechnischen Anlagen erneuert werden.

Zur Beratung in der Kommission: Die Kommission UBV hat die Vorlage an ihrer Sitzung vom 3. März 2011 beraten. Eintreten war unbestritten. Auch bezüglich des Handlungsbedarfs herrschte in der Kommission UBV grosse Einigkeit. Mehrere Kommissionsmitglieder kritisierten, dass eine Entflechtung der WSB und der Hinteren Bahnhofstrasse nicht in diesem Grosskredit enthalten ist, sondern nur als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen wird. Gemäss klarer Aussage des Departementsvorstehers Regierungsrat Beyeler ist die Unterführung der Hinteren Bahnhofstrasse unter dem WSB-Trasse im 2. Paket der Umsetzung der Agglomerationsprogramme vorgesehen, das heisst, von Seiten BVU wurden diesbezüglich bereits Abklärungen getroffen, die vom Bund positiv aufgenommen wurden.

Es wurden keine ergänzenden Anträge aus der Kommission gestellt.

Die Kommission hat folgende Abstimmungen vorgenommen: Antrag 1a: 11 gegen 0 Stimmen, bei 2 Enthaltungen;

Antrag 1b: 11 gegen 0 Stimmen, bei 2 Enthaltungen;

Antrag 2 der Botschaft: 11 gegen 1 Stimme, bei 1 Enthaltung;

Antrag 3 der Botschaft: 11 gegen 0 Stimmen, bei 2 Enthaltungen. Es wurden somit alle Anträge der Botschaft mit 11 Ja-Stimmen angenommen. Die Kommission UBV beantragt dem Ratsplenum Eintreten und Beschlussfassung gemäss Anträgen der Botschaft des Regierungsrates.

Eintreten

Vorsitzende: Stillschweigend Eintreten hat die Fraktion der Grünen signalisiert.

Agustoni Roland, GLP, Rheinfelden: Wir müssen uns bewusst werden, dass es sich hier um eine Richtplan-Anpassung und nicht um eine Detailplanung handelt. Verlassen wir also die vorgeschriebene Flughöhe nicht und konzentrieren uns auf den Richtplan-Inhalt! Dabei stellen wir von der GLP fest, dass der Handlungsspielraum gegeben ist. Dabei wird das Machbare vorgeschlagen. Weitergehende Massnahmen würden ein konkretes Mittun der Standortgemeinde auch in finanzieller Hinsicht bedingen. Die Vorlage stellt eine zweckmässig massvolle Lösung dar und ist zudem mit einer weitergehen-

den weiteren Strassenführung kompatibel. Sie ist städtebaulich abgestimmt, berücksichtigt weitgehend die bestehende Infrastruktur und ein Ausbau in Etappen ist möglich. Das Vorhaben ist baureif und mit der Stadt und der WSB abgesprochen. Was will man auf Richtplan-Stufe noch mehr? Zusammenfassend kann daher festgestellt werden, dass es keine triftigen Gründe gibt, dieser Richtplananpassung nicht zuzustimmen.

Sagen wir also genauso wie die GLP-Fraktion Ja zur Festsetzung des WSB-Ausbau Bahnhof Aarau.

Glur Christian, SVP, Murgenthal: Die SVP-Fraktion steht geschlossen hinter der Anpassung des Richtplans für die Festsetzung WSB-Ausbau Bahnhof Aarau. Der Bedarf für einen Ausbau des WSB-Bahnhofs ist unbestritten. Die Situation, dass die Unterführung im gleichen Projekt nicht umgesetzt wird, ist jedoch sehr unbefriedigend. Die Verkehrssituation der hinteren Bahnhofstrasse ist alles andere als zufriedenstellend. Wir sind der Meinung, dass diese Verkehrsproblematik schnell und kostenmässig vertretbar hätte gelöst werden können. Wir bedauern deshalb diese Entflechtung sehr. Wenn man ein Projekt hinausschiebt, ist es noch selten günstiger geworden. Trotzdem sind wir, wie schon erwähnt, für einen Ausbau des Bahnhofs. Denn dieser ist notwendig und muss schnell umgesetzt werden.

Andermatt-Bürgler Astrid, SP, Lengnau: Die SP unterstützt die Vorlage zur Anpassung des Richtplans WSB. Die Variante "Ist Plus" hat aus unserer Sicht drei gewichtige Vorteile. Sie ist etappierbar, sie ist kostengünstig und sie ist städtebaulich die beste Lösung. Zudem wird diese Variante auch von der Stadt Aarau klar favorisiert. In der Kommission konnte von Seiten der Verwaltung und dem Regierungsrat plausibel dargelegt werden, wieso die anderen Varianten eindeutig schlechter abschneiden: Sie sind zu teuer, städtebaulich unbefriedigend und basieren zum Teil auf veralteten Fragestellungen. Zum Beispiel stellt die Verkehrssituation an der Hinteren Bahnhofstrasse seit der Verlegung der WSB-Linie beim Kreisel Gais praktisch kein Problem mehr dar.

Aus all diesen Gründen unterstützt die SP die Vorlage des Regierungsrates.

Burkart Thierry, FDP, Baden: Die FDP nimmt zu dieser Vorlage wie folgt Stellung: 1. Der Ausbau des WSB-Bahnhofs ist aufgrund der massiven Kapazitätssteigerungen und den damit verbundenen sicherheitsrelevanten und betrieblichen Aspekten unbestritten.

2. Die FDP nimmt mit Bedauern zur Kenntnis, dass in dieser Vorlage eine Entflechtung von Schiene und Strasse auf der Hinteren Bahnhofstrasse nicht vorgenommen wurde und befürchtet, dass diese Entflechtung nun auf Jahre wenn nicht Jahrzehnte hinausgeschoben wird. Offenbar hat dies auch damit zu tun, dass Stadt und Kanton sich in kleinkrämerischer Manier nicht darüber einigen konnten, ob die Hintere Bahnhofstrasse, beziehungsweise zu welchem Preis und zu welchen Voraussetzungen, zu einer Kantonsstrasse aufgewertet hätte werden können.

Fazit: Die FDP unterstützt diese Vorlage mit mittlerer Zufriedenheit.

Richner Sämi, EVP, Auenstein: Ich lobe auch lieber, als sachliche Kritik anbringen zu müssen. Ich freue mich, dass ich jetzt auch den Regierungsrat und das Departement Bau, Verkehr und Umwelt für die Botschaft (11.34) WSB-Ausbau Bahnhof Aarau loben darf. Hier sind die Varianten ausgezeichnet dargestellt. Es ist auch plausibel, weshalb nun diese Variante ausgewählt beziehungsweise vorgeschlagen wurde.

Die EVP-Fraktion betrachtet die vorgeschlagene Lösung auch als die Optimalste. Wir werden darauf eintreten.

Dr. Brunner Andreas, CVP, Oberentfelden: Die WSB bildet das Rückgrat für den ÖV in den beiden Tälern der Wyna und Suhre. Wenn wir den Vorschauen glauben, die der Grossregion Aarau in den nächsten Jahren ein massives Bevölkerungswachstum vorhersagen, gilt das erst recht. In diesem Kontext ist es wichtig, die verkehrsmässige Infrastruktur in der Region auszubauen. Die Benutzerzahlen der WSB gehen auch dementsprechend in die Höhe und bedingen – ohne Wenn und Aber – diesen Ausbau der WSB-Hauptstation in Aarau.

Der CVP sind in diesem Zusammenhang noch zwei Dinge wichtig: 1. Die niveaugleiche Kreuzung der WSB mit der Hinteren Bahnhofstrasse ist unschön. Da sich aber die Hintere Bahnhofstrasse in Gemeindebesitz befindet, ist unser Handlungsspielraum als Kanton klein. Die Stadt Aarau ist daran, die Situation mit privaten Grundeigentümern zu bereinigen und in dieser Region eine grosszügige Regelung, sprich eine Überbauung zu erreichen. Darin inbegriffen wäre dann eine niveaufreie Kreuzung.

2. Bei der Finanzierung begrüsst die CVP das Kostendach von 6,5 Millionen Franken. Die Lehren der Eigentrossierung in Suhr sind scheinbar gezogen worden. Die Frage ist nur, wer dann bezahlt, wenn die WSB zur Kasse gebeten würde.

Ich möchte hier noch als Einwohner von Oberentfelden – wir sind am Projekt WSB daran – sagen: Es freut mich natürlich sehr, dass 12 oder 13 Jahre nach meiner Wahl zum Grossratspräsidenten hier in diesem Saal wieder eine Person aus Oberentfelden ansteht, die heute in diese Schlaufe eingeführt wird. Ich hoffe, dass Sie heute Vreni Fricker sehr gut zur 2. Vize-Präsidentin gewählt haben.

Beyeler Peter C., Landammann, FDP: Ich danke für die gute Aufnahme dieser Vorlage. Es freut mich, dass Sie die Notwendigkeit dieses Umbaus sehen. Es ist ein Projekt, das aus einer breiten Überlegung über alle Varianten resultiert. Ich stelle fest, dass damit wohl eine Verbesserung auch für die WSB erfolgen kann, die Verkehrssituation jedoch in Aarau nicht wesentlich beeinflusst wird. So ist die Diskussion um die Unterführung zu verstehen. Allerdings muss ich darauf hinweisen, dass wir bezüglich des Freiraums, der sich dort anbietet, eingeschränkt sind. Denn das Restaurant Frohsinn, welches noch in Betrieb ist, wird von dieser Seite her erschlossen. Der Bau einer Unterführung würde zu grossen Schwierigkeiten führen. Das Projekt der Unterführung kann man dann aufnehmen, wenn sich die Zukunft des Restaurants Frohsinn abzeichnet. Im Moment ist dort, wie mir gesagt wurde, noch keine Änderung in Sicht.

Dieses Vorgehen hat nichts mit kleinkrämerischer Manier zwischen Stadt und Kanton zu tun. Ich glaube, die Zusammenarbeit ist gut; wir finden eine Lösung. Der Stadtammann kann mich korrigieren, wenn das nicht so wäre. Aber ich denke, es läuft gut. Wir müssen aber auch sehen, dass im ganzen Umfeld der Hinteren Bahnhofstrasse einiges gebaut worden ist und auch noch gebaut wird. Zwischendurch braucht es einmal eine Periode, in welcher der Verkehr wieder normal läuft.

Es ist auch so, dass nicht der Bahnübergang – das zeigt sich auch heute – der kritische Punkt ist, sondern dass der Gais- und der Turbinen-Kreisel die beiden Engpässe sind. Dazwischen funktioniert es gut. Beim Gais-Kreisel ist der Rechtsabbieger aus dem Quartier der kritische Punkt. Es braucht dort eine grossräumigere Betrachtung als nur diesen Bahnübergang. Das ist auch der Grund, weshalb man keine schnellen Lösungen mit einer Unterführung machen wollte. Denn wenn die Kapazitäten der beiden Knoten nicht funktionieren, nützt auch die Unterführung recht wenig. Wie gesagt, die Einführung – es ist auf dem Plänchen, das Sie haben, nicht mehr ganz sichtbar – ist unmittelbar vor dem Kreisel. Das ist in den Stosszeiten ein kritischer Punkt.

Wir sind daran, auch die ganzen Verkehrsverhältnisse in Aarau immer wieder aufzuarbeiten. So ist auch jetzt einiges im Tun. Das ist ein Zwischenstand. Weitere Projekte werden folgen müssen. Ich bitte dann auch um ebenso positive Unterstützung, wenn es Strassenprojekte betrifft. In diesem Sinn danke ich für die Unterstützung dieser Vorlage.

Vorsitzende: Eintreten ist unbestritten.

Detailberatung

Keine Wortmeldung

Abstimmung

Antrag 1 a und b wird mit 117 gegen 0 Stimmen gutgeheissen.

Antrag 2 wird mit 115 gegen 2 Stimmen gutgeheissen.

Antrag 3 wird mit 114 gegen 1 Stimmen gutgeheissen.

Beschluss

1. Anpassungen des Richtplans:

a) Der "WSB-Ausbau Bahnhof Aarau" (Kapitel M 3.3, Beschluss 1.1, Nr. 53) wird festgesetzt.

b) Die "Entflechtung WSB/Hintere Bahnhofstrasse Aarau" (Kapitel M 3.3, Beschluss 2.1, Nr. 80) wird als Zwischenergebnis aufgenommen.

2. Für die Optimierung der Gleis- und den Ausbau der Publikumsanlagen im WSB Bahnhof Aarau wird ein Grosskredit für einen einmaligen Nettoaufwand von 6,5 Millionen Franken (Produktionskostenindex des Schweizerischen Baumeisterverbandes, Stand 231,2, Januar 2009) beschlossen. Der Grosskredit passt sich um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an. Der Kredit wird in Form eines unverzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehens gewährt.

3. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt wird ermächtigt, mit der WSB eine Vereinbarung über die Finanzierung des Bauvorhabens im Umfang des bewilligten Kredits abzuschliessen.

Publikation im Amtsblatt / Fakultatives Referendum

Der Beschluss gemäss Ziffer 1 ist durch die Staatskanzlei im Amtsblatt zu publizieren
Der Beschluss gemäss Ziffer 2 untersteht dem fakultativen Referendum gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Kantonsverfassung. Die Staatskanzlei wird mit der Publikation im Amtsblatt beauftragt.

1222 Postulat Esther Gebhard-Schöni, EVP, Möriken-Wildegg, vom 7. September 2010 betreffend Sicherstellung eines Richtplaneintrags zur Strassenverlegung beim Schloss Hallwyl; Überweisung an den Regierungsrat

(vgl. Art. 0791)

Mit Datum vom 1. Dezember 2010 erklärt sich der Regierungsrat bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Vorsitzende: die Entgegennahme wird bestritten. Ich gebe das Wort an Daniel Lüem, Hendschiken:

Lüem Daniel, FDP, Hendschiken: Ich spreche als Vertreter des Regionalplanungsverbandes Lenzburg-Seetal und im Namen der FDP-Fraktion. Die FDP-Fraktion ist gegen die Entgegennahme des Postulates. Dies, weil sich der Regionalplanungsverband Lenzburg-Seetal, dem auch die betroffenen Gemeinden Seengen und Boniswil angehören, in der Zwischenzeit im Rahmen der Vernehmlassung zur Richtplanrevision gegen dieses Vorhaben ausgesprochen hat. Die Prioritäten in der Region liegen an anderen Orten, zum Beispiel an der Anbindung des Seetals an die A1, Dorfumfahrungen von Seon, Schafisheim oder auch Lenzburg. Deshalb ist das Anliegen – auch aus finanziellen Gründen – abzulehnen. Nicht zuletzt ist der Landbedarf für dieses Anliegen viel zu gross. Aus den genannten Gründen sind wir gegen die Entgegennahme und bitten Sie, diese auch abzulehnen.

Groux Rosmarie, SP, Berikon: Im Namen der SP-Fraktion unterstütze ich das Postulat von Esther Gebhard. Wir sind über die Entgegennahme durch den Regierungsrat erfreut. Beim Schloss Hallwyl eine Entflechtung des Fussgänger- und Verkehrsbereichs zu erarbeiten, erscheint uns für alle Verkehrsteilnehmer aus Sicherheitsgründen sinnvoll. Eine neue Strassenführung wird auch die Bedeutung und Nutzung des gesamten kulturhistorischen Areals aufwerten. Besucher werden ungehindert im ganzen Areal flanieren können und die Nutzung der Schlossumgebung und des Mühle-Areals kann den vielen interessierten Besuchern angepasst werden. Dass 1915 der historische Mühle-Teil vom Schloss abgetrennt wurde, ist aus heutiger Sicht eine Bausünde und nicht mehr nachvollziehbar. Eine Änderung ist mit Ihrer Zustimmung möglich.

Bitte unterstützen Sie die Überweisung des Postulates und den Eintrag im Richtplan.

Gebhard-Schöni Esther, EVP, Möriken-Wildegg: Die Repla Lenzburg-Seetal sieht andere Umfahrungsbegehren in der Region als wichtiger an. Das kann ich einerseits verstehen, andererseits ist aber nicht einzusehen, dass deswegen das vorliegende Begehren nicht auch im Richtplan sichergestellt werden soll. Die Repla hat mich übrigens nie um meine Beweggründe gefragt. Hingegen hat Frau Gemeindeammann von Seengen mir vor der Einreichung des Postulats signalisiert, dass der Gemeinderat Seengen gar nichts dagegen habe, dass ich dieses Postulat einreiche. Ich weiss auch, dass man sich in Boniswil Gedanken macht, wie die gefährliche Einfahrt in die Seetalstrasse von Seengen her, eben vom Schloss Hallwyl her, besser gelöst und wie das Wohngebiet dort in Richtung Dorf Hallwyl entlastet werden könnte. Es gibt also durchaus auch andere Meinungen in der Region als die der Repla, die vor allem die Region Seon, Schafisheim und Lenzburg im Fokus hat.

Aus meiner Sicht wäre es für die Schlossanlage ein Gewinn, wenn im Sinne des Ensembleschutzes die ganze Anlage mit der Mühleinsel vereinigt werden könnte. Die Strasse mitten durch die Anlage – Sie haben es auf der Rückseite des Postulats gesehen – ist für die Besucher gefährlich, stellt ein Hindernis dar und schmuck ist sie für das schönste Wasserschloss der Schweiz auch nicht gerade.

Die Chance für eine Vereinigung der Gebäude sollte deshalb nicht vergeben werden. Mir ist klar, dass das Ansinnen wohl kaum in den nächsten paar Jahren umgesetzt werden kann. Es wird sicher ein längerfristiges Ziel sein. Der Richtplan aber ist ein Instrument, der behördenverbindliche Beschlüsse zu Planungsgrundsätzen und räumliche Koordinationsaufgaben zur Siedlungslandschaft, Verkehr- und Raumnutzung enthält. Die Richtplankarte zeigt die Ausgangslage und gibt einen Überblick über die räumlichen Abstimmungsaufgaben. Der Richtplan wird laufend angepasst. Mit der Sicherstellung der Strassenverlegung beim Schloss Hallwyl im Richtplan ist diese auch noch lange nicht gebaut und es ist auch noch lange kein Geld ausgegeben. Der Regierungsrat wird gebeten, eine gute mögliche

Lösung aufzuzeigen.

Wichtig ist aber, dass eine Möglichkeit geschaffen ist, für die vorgesorgt wäre. Die Schlossanlage als Ensemble ist eine Aufwertung für die aargauische Schlosslandschaft. Bitte überweisen Sie das Postulat.

Beyeler Peter C., Landammann, FDP: Das Postulat bedeutet, dass der Regierungsrat etwas zu prüfen hat. Es ist durchaus zu prüfen, ob diese Art einer neuen Strassenführung aufgenommen werden soll. Sie würde allerdings durch ein ökologisch relativ wichtiges Gebiet am Aabach führen. Es wurden auch schon Investitionen getätigt, damit die Kleintiere den Durchgang unter der Kantonsstrasse finden können. Die Arbeiten sind, soviel ich weiss, vor zwei Jahren fertig gestellt worden. Ich kann nicht sagen, wie wir jetzt den Richtplan dann gestalten werden. Diese Idee wird auf jeden Fall geprüft werden. Dies wird natürlich von Boniswil als eine Art Nordumfahrung gesehen, damit sie dann keinen Verkehr mehr haben. Wir können aber hier nicht eine kleinräumige Strasse bauen, vor dem Schloss eine Abzweigung vorsehen und erwarten, dass die Strasse noch anderweitig frequentiert wird. Das würde zu einem ganz anderen Verkehrskonzept in Boniswil führen. Mit dem Bau des Kreisels bei der Einfahrt zur Seetalstrasse besteht bereits eine Vorgabe. Das ist realistisch zu betrachten. Trotzdem hat sich der Regierungsrat entschieden, das Postulat entgegenzunehmen und die Situation zu prüfen. Ich bitte Sie also, frei zu entscheiden. Es ist aus meiner Sicht durchaus möglich, hier zuzustimmen.

Abstimmung

Das Postulat Gebhard wird in der Abstimmung mit 89 gegen 31 Stimmen an den Regierungsrat überwiesen.

1223 Auftrag Eugen Frunz, SVP, Obersiggenthal, vom 17. August 2010 betreffend Überprüfung der erweiterten Nutzungsmöglichkeiten von Verkehrsflächen des öffentlichen Verkehrs (z.B. Busspuren) für Fahrzeuge des kommunalen und öffentlichen Dienstes; Überweisung an den Regierungsrat und gleichzeitige Abschreibung

(vgl. Art. 0731)

Mit Datum vom 3. November 2010 erklärt sich der Regierungsrat bereit, den Auftrag entgegenzunehmen und beantragt mit folgender Begründung dessen gleichzeitige Abschreibung:

Der Regierungsrat nimmt den Vorstoss im Sinne eines Auftrags gemäss § 48 Abs. 2 des Geschäftsverkehrsgesetzes (GVG) entgegen und beantragt mit folgender Begründung die gleichzeitige Abschreibung:

Gemäss Art. 34 Abs. 1 und 74 Abs. 4 der Signalisationsverordnung vom 5. März 1979 (SSV) zeigt das Signal "Busfahrbahn" eine Fahrbahn an, die für Busse im öffentlichen Linienverkehr bestimmt ist und die andere Fahrzeuge nicht benützen dürfen; vorbehalten bleiben markierte oder signalisierte Ausnahmen.

Ausnahmen dürfen den ursächlichen Zweck einer Busspur – nämlich die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs – nicht beeinträchtigen und somit nicht zu Behinderungen des öffentlichen Linienverkehrs führen. Ein grosser Teil der im öffentlichen Dienst und Interesse stehenden mehrspurigen Fahrzeuge weisen eine zulässige oder bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 15–50 km/h auf. Um den öffentlichen Verkehr nicht zu behindern, müsste für solche Fahrzeuge eine Mindestgeschwindigkeit (Geschwindigkeit in Stundenkilometern, die bei günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen nicht unterschritten werden darf) vorgeschrieben werden. Damit würde sich die Berechtigung auf wenige Fahrzeuge beschränken und der ökologische und ökonomische Nutzen wäre gering. Ganz allgemein lässt sich auf öffentlichen Strassen eine Bevorzugung von im öffentlichen Dienst und Interesse stehenden Fahrzeugen gegenüber Fahrzeugen der Privatwirtschaft nicht begründen. Öffentliche Strassen stehen gemäss Art. 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) vom 19. Dezember 1958 der allgemeinen Benützung zur Verfügung. Eine Bevorzugung von kommunalen Fahrzeugen wie beispielsweise Kehrlastwagen gegenüber dem Individualverkehr lässt sich somit nicht begründen. Fahrzeuge im öffentlichen Dienst oder Interesse (Feuerwehr etc.) sind mit den besonderen Warnvorrichtungen ausgerüstet und dürfen auf dringenden Einsatzfahrten von den Verkehrsregeln abweichen und dabei, wenn notwendig, auch die Busspuren befahren.

Taxis erfüllen im weitesten Sinn einen öffentlichen Transportauftrag und werden von berufsmässigen Lenkern geführt. Diese unterstehen der gesetzlichen Arbeits- und Ruhezeitverordnung (ARV 2) und

müssen entsprechende Kontrollmittel führen. Die Auswertung des Pilotversuchs, auch Motorräder auf Busspuren fahren zu lassen, in Baden auf der Mellingerstrasse und auf der Zürcherstrasse von Killwangen nach Neuenhof, hat keine negativen Auswirkungen ergeben. Das gefährliche Überholen der stehenden Kolonnen durch Motorräder konnte eliminiert werden. Allfällige Behinderungen der Busse durch Motorräder (einspurige Fahrzeuge) wurden nicht festgestellt und während des Pilotversuchs hatten sie keine Auswirkungen auf die Pünktlichkeit.

Nach ausführlichen Untersuchungen und Testphasen werden im Kanton Aargau Taxis und Motorräder auf Busspuren, welche einen sicheren und behinderungsfreien Betrieb ermöglichen, zugelassen. Diese Untersuchungen haben auch gezeigt, dass die Zulassung weiterer Fahrzeugkategorien nicht zweckmässig und nicht zielführend ist. Je mehr Fahrzeuge von einer Ausnahme profitieren könnten, desto geringer würde die den Busspuren eigentlich zugeordnete Funktion.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'222.–.

Vorsitzende: Dazu sind keine Wortmeldungen zu verzeichnen. Der Auftrag wird stillschweigend an den Regierungsrat überwiesen und gleichzeitig abgeschrieben.

1224 Auftrag Eugen Frunz, SVP, Obersiggenthal, vom 17. August 2010 betreffend künftige Leistungskapazitäten von Kantonsstrassen; Ablehnung

(vgl. Art. 0732)

Mit Datum vom 27. Oktober 2010 beantragt der Regierungsrat, den Auftrag mit folgender Begründung abzulehnen:

Der Grosse Rat legt gemäss § 83 des Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG) vom 19. Januar 1993 das Kantonsstrassennetz fest. Das Kantonsstrassennetz ist in Hauptverkehrsstrassen (HVS) und Verbindungsstrassen (VS) eingeteilt. Anpassungen am beschlossenen Netz (letztmals am 28. August 2007¹) werden nötig infolge von Änderungen von Verkehrsanlagen, wie zum Beispiel durch neue Umfahrungen, oder aufgrund von übergeordneten Vorgaben, wie zum Beispiel den Sachplan Verkehr des Bundes.

Ausserhalb der Siedlungsgebiete bilden die Hauptverkehrsstrassen zusammen mit dem Netz der Hochleistungsstrassen (HLS; Autobahnen) das übergeordnete Strassennetz, welches grossen Verkehrsmengen mit erhöhtem Anteil an Schwerverkehr dient. Die Anbindung des Kantonsstrassennetzes an das HLS-Netz hat eine hohe Priorität. Entsprechende Massnahmen zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit werden in Abstimmung mit dem Bund erarbeitet (zum Beispiel A1-Zubringer Lenzburg, A1-Anschluss Oftringen).

Verbindungsstrassen erschliessen Ortschaften oder Siedlungsgebiete einer Region oder stellen lokale Verbindungen her. Ausserhalb der Siedlungsgebiete verfeinern und ergänzen die VS das übergeordnete Strassennetz. Verbindungsstrassen gewährleisten untergeordnete Verbindungen bei begrenzter Leistungsfähigkeit und Geschwindigkeit und in Ortsdurchfahrten mit angepasstem Ausbaugrad in Abhängigkeit von den örtlichen Platzverhältnissen.

Innerhalb der Siedlungsgebiete dienen die Kantonsstrassen auch den Gemeinden. Die HVS müssen sich an den örtlich verfügbaren Strassennetzkapazitäten und weiteren Belastungsgrenzen orientieren. Die Aufrechterhaltung eines optimalen Verkehrsflusses ist unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die Verkehrssicherheit, insbesondere gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmenden hat einen hohen Stellenwert und eine siedlungsverträgliche Ausgestaltung der Strassenräume ist vor allem bei hohen Verkehrsbelastungen angezeigt.

In den Siedlungsgebieten trifft der Kanton bereits heute die nötigen Massnahmen zugunsten eines stetigen Verkehrsflusses. Mit Kreisverkehrsanlagen wird der Verkehrsablauf unter Kantons- und Gemeindestrassen bei tieferen und mittleren Verkehrsbelastungen verbessert und die Unfallhäufigkeit beziehungsweise die Unfallschwere reduziert. Kreisverkehrsanlagen verbessern den Zutritt der angrenzenden Siedlungsräume auf das übergeordnete Strassennetz und reduzieren Wartezeiten und die damit verbundenen Immissionen. Bei Sanierungen und Umgestaltungen von Ortsdurchfahrten werden überdimensionierte Strassenräume auf das betrieblich erforderliche Mass respektive den kantonalen Standard angepasst oder der Strassenraum wird zugunsten des Radverkehrs mit Radstreifen (zum Beispiel Kernfahrbahnen) neu aufgeteilt. Derartige Massnahmen reduzieren die Leistungsfähig-

¹ (07.125) Botschaft des Regierungsrats des Kantons Aargau an den Grossen Rat vom 9. Mai 2007

keit nicht, sondern werden aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Wirtschaftlichkeit umgesetzt. Mehrzweckstreifen in der Fahrbahnmitte verbessern den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit, indem der Längsverkehr weniger behindert wird durch ein- und abbiegende Verkehrsteilnehmende (zum Beispiel Reinach) und der Fussverkehr die Strasse in Etappen überqueren kann. Geschwindigkeitsreduktionen wie zum Beispiel Tempo 30 sind auf Kantonsstrassen nicht zulässig. Auf Verbindungsstrassen können örtliche Situationen mit engen Verhältnissen wie zum Beispiel in geschützten oder schützenswerten Ortsbildern dazu führen, dass die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht durchgehend gefahren werden kann. Vergleichsweise können auch auf dem HVS-Netz in den Hauptverkehrszeiten hohe Verkehrsdichten, viele Abbiegebeziehungen, ein hoher Anteil an Langsamverkehr usw. dazu führen, dass eine von der signalisierten Höchstgeschwindigkeit abweichende Geschwindigkeit resultiert.

In Agglomerationsräumen und Zentren des Aargaus ist das Netz der Kantonsstrassen in den Hauptverkehrszeiten zunehmend überlastet, und der öffentliche Verkehr auf der Strasse erfährt regelmässig betriebliche Behinderungen. Mit Verkehrsmanagementsystemen werden verlässliche Reisezeiten für den Individualverkehr, den strassengebundenen öffentlichen Verkehr und den Güterverkehr angestrebt. Innerstädtische Verkehrsachsen sind auf das verfügbare Verkehrsangebot auszurichten. Lokale Leistungsentpässe werden gezielt saniert (zum Beispiel Schulhausplatz Baden).

Der Güterverkehr auf der Strasse wird im Kanton Aargau nicht behindert. Innerhalb der Siedlungsgebiete kann ein stetiger Verkehrsfluss in der Regel gewährleistet werden. Die betrieblichen Anforderungen des Schwerverkehrs werden bei allen Strassensanierungen und Strassenumbauten berücksichtigt. Beschränkungen des Schwerverkehrs sind auf dem Aargauer Kantonsstrassennetz die Ausnahme und haben die Verkehrssicherheit oder technische Einschränkungen der Strassenanlage (zum Beispiel Tragfähigkeit von Kunstbauten, spezielle Gefällsverhältnisse) als Ursache.

Neu- und Umbauten sowie die Werterhaltung der kantonalen Strasseninfrastrukturen erfolgen nach dem Prinzip der Wirtschaftlichkeit. Die verkehrsorientierte Funktionalität des Kantonsstrassennetzes wird im Spannungsfeld zwischen den verfügbaren Ressourcen und den siedlungsorientierten Bedürfnissen nach Verkehrssicherheit, Immissionsschutz und Ortsbild gewährleistet.

Eine Überprüfung des Kantonsstrassennetzes aufgrund der Leistungsfähigkeit ist nicht erforderlich. Das übergeordnete Strassennetz (HLS und HVS) deckt die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden wie auch des Schwerverkehrs ausreichend ab. Auf Verbindungsstrassen und in besiedelten Gebieten wird der Verkehrsfluss sichergestellt und damit auch die Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung der örtlichen Situationen und der Verkehrssicherheit gewährleistet, dazu gehört auch die Planung von Strassenausbauten.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'340.–.

Frunz Eugen, SVP, Obersiggenthal: Mit meinem Auftrag vom 17. August 2010 betreffend Leistungskapazitäten von Kantonsstrassen will ich Folgendes bezwecken: Ich will wissen – ich hoffe, Sie zusammen mit mir auch –, wie sich in Zukunft die Kapazitäten auf unseren Strassen darstellen. Nach heutiger Sachlage wird jeweils ein Projekt, wo wir wissen, dass die Kapazitäten eng sind, wieder vorgelegt. Wir machen mehr oder weniger Stückwerk. Ich habe darüber mit dem Herrn Regierungsrat mehr als einmal diskutiert. Er hat mir immer wieder gesagt: Ja, ja wir unterbreiten Ihnen demnächst die Vorlage "Strassenplan", woraus ersichtlich ist, wo, was in den nächsten Jahren nötig wird.

Meine Damen und Herren, mit dem Bevölkerungszuwachs, den unser Kanton in den letzten Jahren zu bewältigen hatte – wie dies auch der Regierungsrat in seiner Antwort und der Begründung schreibt –, ist unser System zeitweise am Kollabieren. Mit diesem Auftrag will ich erreichen, dass wir längerfristig eine Übersicht bekommen, was im Bereich der Kantonsstrassen zu tun ist, wo wir Massnahmen treffen müssen und welche Kosten da gesamthaft in etwa auf uns zukommen. Das macht Sinn.

Ich bitte Sie daher, meinen Auftrag zu überweisen und damit für uns ein Instrument zu schaffen, damit wir in die Zukunft schauen können und an den Strassen nicht mehr nur Flickwerke machen. Ich meine mit "Flickwerk" nicht die einzelnen Bauten, sondern die einzelnen Abschnitte. Die Strasse von Lenzburg ins Freiamt ist chronisch überlastet. Was tun wir? Wohin geht die Reise? Wir haben eine Bevölkerungszunahme im oberen Freiamt und in der Mitte des Aargaus.

Meine Damen und Herren, es ist wichtig, dass wir dieses Instrument in Zukunft zur Verfügung haben, damit die Kosten aufgezeigt werden, die auf uns zukommen. Ich danke Ihnen, wenn Sie mich unterstützen.

Agustoni Roland, GLP, Rheinfelden: Ich teile die Ansicht des Auftragsgebers, dass unsere Strassen leistungsfähig gehalten werden müssen. Ich stimme mit ihm überein, dass der Nutzungsverkehr für unsere Wirtschaft wichtig ist. Ich gehe dabei jedoch noch weiter und meine, dass die Leistungsfähig-

keit für den gesamten Strassenverkehr gelten muss.

Nun ist es jedoch so, dass – selbst wenn der Auftrag von Eugen Frunz überwiesen wird und die geforderten Leistungskorridore kantonale definiert werden – diese eben auch innerhalb des Siedlungsgebiets den Gemeinden dienen. Diese haben auch die Aufrechterhaltung eines optimalen Verkehrsflusses unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Dabei ist auch oder gerade auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer Rücksicht zu nehmen. Dies bedingt von Fall zu Fall eben auch eine siedlungsverträgliche Ausgestaltung dieser Strassenräume. Von dauernd neu aufgestellten Schikanen darf hier also nicht einfach gesprochen werden. Ich meine aber, dass bei Streckenveränderungen auch im Innerortsteil die Bedürfnisse des Lkw-Verkehrs nicht nur zum Nachteil beurteilt werden dürfen. Ich denke da an genügend grosse Kreisel, übersichtlichen Strassenraum und auch genügend breite Strassenflächen. Dies wird auch zur allgemeinen Verkehrssicherheit beitragen. Mit dem Auflisten und Aufzeigen von Kantonsstrassen, welche verkehrsorientiert und möglichst leistungsfähig sein sollen, werden aber keine Probleme gelöst. Dem Einbringen der Bedürfnisse des Lkw-Gewerbes bei der lokalen Planung von Kantonsstrassenabschnitten steht jedoch nach wie vor nichts im Wege. Wenn ich an die Verkehrsplanung respektive die Strassenraumgestaltung im Streckenteil Kaiserstrasse-Zürcherstrasse in Rheinfelden denke, wäre ein solches durchaus angebracht.

Die Forderungen von Eugen Frunz nach griffigen Managementsystemen kann ich voll und ganz unterstützen. Ich hoffe aber, dass er und seine Partei dann auch die dazu nötigen Finanzen sprechen werden.

Zusammenfassend stelle ich fest, dass der Regierungsrat den Auftrag auch hätte entgegennehmen und ihn gleichzeitig zur Abschreibung vorlegen können. Da er dies nicht tut, beantrage ich Ihnen, den Auftrag abzulehnen, da er aus kantonaler Sicht erfüllt und aus den genannten Gründen nicht wirklich zielführend ist.

Beyeler Peter C., Landammann, FDP: Wenn man den Auftrag liest, könnte man meinen, wir im Kanton Aargau seien blind und hätten die Verkehrsentwicklung überhaupt nicht im Griff respektive könnten uns nicht vorstellen, wie sich das Verkehrswachstum entwickeln wird. Das ist der erste Ansatz, der falsch ist: Wir haben ein klares Verkehrsmodell. Dieses wird für eine Perspektive der nächsten 15 Jahre berechnet und aufgrund der Bevölkerungsentwicklung und von eingezonten Gebieten mit Kapazität hochgerechnet. Das wird alles einkalkuliert. Dies dient uns als Planungsgrundlage für die Steuerung der Verkehrsmenge. Es ist nicht so, dass wir nichts haben. Beim Projekt in Mellingen beispielsweise wissen wir im Voraus, wie viele Fahrzeuge auf die nächsten zehn, fünfzehn Jahre prognostiziert werden. Die Zahlen überraschen uns nicht – vielleicht variieren sie plus/minus 10 Prozent –, denn sie sind bereits vorhanden. Wir wissen wie die Hauptstrassen belastet sind. Wir wissen auch, wie die Nationalstrassen belastet sind. Denn die Nationalstrassen sind keine Autobahnen, sondern regionale Erschliessungsstrassen. Sie sind in der Schweiz entsprechend konzipiert worden, dies im Unterschied zu Deutschland, Frankreich oder Italien, wo es sich um wirkliche Autobahnen handelt. Man muss sich vorstellen, dass auf der A1 rund 70 Prozent Aargauer Verkehr und nicht Durchgangsverkehr rollt.

Wir haben diese Grundlagen. Wir sind nicht blind oder versuchen, Strassen zurückzubauen. Aber wir stellen fest, dass in gewissen Ortschaften keine Umfahrungen möglich sind, sondern dass diese Verkehrsmengen absorbiert werden. Wir verfolgen auf den Kantonsstrassen keine Politik der Behinderungen. Ein Bundesgerichtsentscheid einer 30 km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung wird bei uns keine Chance haben. Wir werden das nie aufnehmen. Aber wir achten darauf, dass der Strassenraum innerorts besser aufgegliedert und besser gestaltet wird. Denn aus der klaren statistischen Erkenntnis sind breite Fahrbahnen gefährlicher und normalbreite Fahrbahnen tragen bereits zu Sicherheiten bei. Kernfahrbahnen verfolgen genau dieses Ziel. Sie sind ein Erfolgsmodell. Dieses führt dazu, dass man aufmerksamer ist, als wenn irgendwo ein breiter Streifen zur Verfügung steht, der gerade zum schnelleren Fahren verleitet. Denn es lohnt sich im Kanton Aargau immer noch, schneller zu fahren, weil wir noch keine elektronische Überwachung haben. In anderen Kantonen läuft man in die elektronische Geschwindigkeitskontrolle und erhält dann eine relativ hohe Busse. Machen Sie den Vergleich mit dem Kanton Zürich und insbesondere der Stadt Zürich.

Wir haben diese Zahlen und können sie dem Grossen Rat auch geben. Er bekommt diese auch, wenn ein Projekt da ist. Wir machen keine Planungen als Insellösungen. Wenn wir einen Baldegger-Tunnel wollen, geht es darum, dass wir die Verkehrsverbindung von der A1 ins untere Aaretal erschliessen wollen. Wenn wir eine Umfahrung Zurzach wollen – dies wird jetzt relativ schnell lanciert werden –, geht es darum, dass der "Flecken" Zurzach als eines der letzten historischen Städtchen umfahren wird. Wenn wir über ein Projekt Bonstalstrasse diskutieren, müssen wir klar sehen, dass der Knoten in Lenzburg mehrfach ausgebaut werden muss, weil die Kapazitäten so hoch sind. Da komme ich aber auf ein Problem: Die Verkehrsprobleme werden torpediert und sind unwahrscheinlich schwierig durchzubringen. Man stösst überall auf grossen Widerstand. Wir brauchen unheimlich viel Zeit, um diese

Projekte mehrheitsfähig zu machen und das Verständnis bei der Bevölkerung zu finden. Denken wir an den Knoten Baden, wo wir seit vier oder fünf Jahren planen und Dutzende von öffentlichen Veranstaltungen anbieten, damit man das Verständnis für diese Lösung finden kann.

Wir sind "hinter" der Entwicklung her, weil wir die Projekte nicht genügend schnell realisieren können. Wir können sie nicht genügend schnell realisieren, weil die Verfahren unendlich lang sind. Dies ist nicht nur bei uns so: Der 6-spurige Ausbau des Autobahnabschnittes von Egerkingen nach Zofingen ist nun mittlerweile seit 10 Jahren in der Genehmigung. Dies betrifft einen Ausbau, bei dem die Strasse um eine Meter breiter gemacht werden soll. Das braucht heute in der Schweiz 10 Jahre!

Wir brauchen diesen Auftrag nicht. Denn wir erfüllen diese Voraussetzungen bereits. Ich wüsste nicht, was mit diesem Auftrag zu tun wäre. Wozu braucht der Grosse Rat dieses Instrument? Er plant ja nicht. Er kann die Daten des Regierungsrates haben, ich gebe diese gerne weiter. Es gibt jedoch keine Verhinderung und keinen Rückbau von Strassen in ungebührlicher Art und Weise. Es handelt sich um eine Gesamtstrategie, welche alle Verbindungen in ein Gesamtverkehrskonzept einbinden kann.

Zum Schluss: Wir koordinieren auch mit den Nachbarkantonen, mit Solothurn und Zürich. Auch dort sind die Verhältnisse klar. Es gibt in diesem Fall also keine Grenzen. Auch das ist koordiniert. Wir haben aber dieselben Probleme: Wir investieren in der ganzen Schweiz – aber auch insbesondere in unserem Kanton – zu wenig in die Infrastruktur. Das ist der Grund, weshalb dieser Auftrag eigentlich nichts bringt. Denn die Daten und die Verknüpfungen sind bereits vorhanden. Deshalb könnte man ihn in der Entgegennahme gleich abschreiben. Ich empfehle Ihnen, diesen abzuschreiben und nicht dem Regierungsrat zu übertragen.

Vorsitzende: Für eine kurze Berichtigung in der Sache erteile ich das Wort Eugen Frunz, Obersiggenthal:

Frunz Eugen, SVP, Obersiggenthal: Auch mir als UBV-Kommissionsmitglied ist bekannt, dass wir ein Verkehrsmodell haben und dass Sie im Baudepartement damit planen und uns die Prognosen jeweils in Abschnitten vorgelegt werden. Womit ich aber auch als UBV-Mitglied Mühe habe, ist eine Übersicht über den ganzen Kanton zu bekommen, wo eben in der Zukunft unverzichtbar darauf bestanden werden muss, die Kapazitäten der Hauptachsen zu erhalten. Zu Roland Agustoni: Dies meine ich nicht nur für den Lkw-Verkehr. Denn wir stecken im Verkehr mit drin. Wir sind alle betroffen. Der Verkehr kann so nicht mehr funktionieren. Wir brauchen diese Vorlage, damit dem Grossen Rat eine Gesamtchau ermöglicht wird.

Ein letztes Wort zu den Geschwindigkeitskontrollen: Herr Regierungsrat, auf den genannten Strecken können Sie Geschwindigkeitskontrollen durchführen. Ich kann Ihnen auch sagen, wann diese rentieren: In den Nachtstunden, wenn kein Verkehr vorhanden ist. Sonst ist es auf diesen Strassen nicht mehr möglich, schnell zu fahren!

Beyeler Peter C., Landammann, FDP: Ich kann nur bestätigen, dass wir nicht isoliert planen. Die Informationen kann man auch über den Richtplan finden – dort sind die Projekte drin. Das ist das Instrument. Ich wüsste aber mit diesem Auftrag, der eine zusätzliche Planung verlangt, nicht, was zu tun wäre. Wir sind im Kanton Aargau in einem engen Raum. Wir sind auch der einzige Kanton, der im Baugesetz festlegt, dass man nicht einzonen kann, wenn die Verkehrsverhältnisse des übergeordneten Netzes nicht genügen. Wir haben das Instrumentarium bereits geschaffen, um diese Probleme zu vermeiden, die da jetzt aufgezeichnet werden sollten. Aber es ist so, wir haben Engpässe, diese sind bekannt und liegen vor. Wenn Sie verlangen, dass wir hier die Planung oder den Zustand darlegen müssen, müsste der Auftrag mindestens anders formuliert werden. Zum Beispiel, dass wir dem Grossen Rat diese Information in einem Bericht zuleiten. Diesen Auftrag, so wie er jetzt formuliert ist, kann ich beim besten Willen nicht entgegennehmen. Denn das genaue Resultat ist nicht klar ersichtlich.

Ich bitte Sie, diesen abzulehnen. Ich lade Herrn Frunz ein, mir noch genau zu sagen, welche Planung er möchte, danach kann er einen entsprechenden Vorstoss einreichen. Im Richtplan sind die Informationen über die künftigen Strassenprojekte gegeben.

Abstimmung

In der Abstimmung wird der Auftrag mit 84 gegen 41 Stimmen abgelehnt.

1225 Interpellation Herbert Strebel, CVP, Muri, vom 30. November 2010 betreffend ÖV-Angebot im Freiamt; Beantwortung und Erledigung

(vgl. Art. 0975)

Mit Datum vom 23. Februar 2011 hat der Regierungsrat die Interpellation beantwortet:

Zur Frage 1 a): "Wie gross sind die Fahrgastfrequenzen der Bahnen (und Busse) im Freiamt?"

Die S-Bahnlinie S26 (Aarau–)Lenzburg–Wohlen–Muri–Rotkreuz verfügt heute über einen durchgehenden 30-Minuten-Takt. Dies obwohl die Frequenzen in den Teilabschnitten sehr unterschiedlich sind. Gemäss SBB-Zahlen aus dem Jahr 2009 fahren zwischen Dottikon und Hendschiken pro Tag rund 5'100 Fahrgäste und im Abschnitt Sins–Rotkreuz rund 1'900 Fahrgäste pro Tag.

Die Fahrgastfrequenzen auf den Buslinien im Freiamt sind sehr unterschiedlich, je nach Funktion der Linie, der Grösse der erschlossenen Gemeinden und der Angebotsdichte. Die Nachfrage im Bus im stärksten belasteten Querschnitt ist jeweils wesentlich kleiner als bei der Bahn und bewegt sich in der Regel zwischen 200 und 1'000 Fahrgästen pro Tag.

Zur Frage 1 b): "Wie verlaufen die Fahrgastströme nach Routen und Wochentagen?"

Gemäss den Fahrgasterhebungen der SBB in der S26 im Freiamt teilen sich die Fahrgastströme in folgende Richtungen auf (Quelle Nationales Schienenverkehrsmodell 2009, DTV, Bahnhöfe Hendschiken bis Oberrüti): Montag bis Freitag: Aarau / Lenzburg 32 %, Zürich 22 %, Zug / Luzern 20 %, Olten / Basel / Bern / Biel 10 %, Brugg / Baden 6 %, Tessin 1 %, übrige 9 %. Am Wochenende verteilen sich die Fahrgäste wie folgt: Aarau / Lenzburg 23 %, Zürich 20 %, Zug / Luzern 27 %, Olten / Basel / Bern / Biel 15 %, Brugg / Baden 4 %, Tessin 2 %, übrige 9 %. Die Zielorte Aarau und Lenzburg sind vor allem für den Pendler- und Schülerverkehr von grosser Bedeutung, was sich auch in den Spitzenfrequenzen in den Zügen zeigt. Weiter pendeln Freiamter Arbeitnehmende in die Zentren Zürich, Zug und Luzern.

Zur Frage 1 c): "Wie gross sind die Frequenzen anderer Linien (zum Beispiel "Flugzug" Interregio Basel–Zürich-Flughafen)?"

Der Fernverkehr wird von den SBB eigenwirtschaftlich betrieben und die Planungskompetenz liegt in der Verantwortung der SBB. Die SBB veröffentlichen wegen möglicher Mitbewerber für den Betrieb von Bahnleistungen zwischen den Schweizer Zentren keine Fahrgastfrequenzen von Fernverkehrslinien.

Zur Frage 1 d): "Welche Fahrgastfrequenzen haben die Züge in den anderen Kernstädten im Aargau?"

Untenstehend ist die Nachfrage 2009 in den stärksten belasteten Querschnitten von ausgewählten S-Bahnlinien aufgelistet, wobei auf den mit (*) bezeichneten Linien parallel dazu teilweise auch noch Fernverkehrszüge verkehren.

Linien mit 30-Minuten-Takt (teilweise mit Zusatzzügen in Spitzenzeit)

- Regio-S1 (*), Querschnitt Pratteln–Salina Raurica: 10'900 Personen pro Tag
- S12 (*), Querschnitt Killwangen–Dietikon: 8'900 Personen pro Tag
- S27, Querschnitt Turgi–Siggenthal–Würenlingen: 6'200 Personen pro Tag

Linien mit Stundentakt und Verdichtung in Spitzenzeiten zum 30-Minuten-Takt

- S23, Querschnitt Brugg–Birr: 2'800 Personen pro Tag
- S29 (*), Querschnitt Schinznach Bad–Brugg: 1'900 Personen pro Tag
- S28, Querschnitt Oberentfelden–Kölliken: 1'700 Personen pro Tag

Linien mit Stundentakt:

- RE Olten Wettingen (*), Querschnitt Olten–Aarau: 4'400 Personen pro Tag
- S3 (*), Querschnitt Mellingen Heitersberg–Killwangen: 4'100 Personen pro Tag

Zur Frage 2 a): "Wie gross wird das Potenzial bei einem Angebot mit Fernverkehrsanschlüssen im Freiamt eingeschätzt?"

Im Zusammenhang mit einem Postulat im Einwohnerrat Wohlen hat das Departement Bau, Verkehr und Umwelt die SBB im Frühjahr 2006 angefragt, wie sie das Fahrgastpotenzial und die Realisie-

rungschancen für Fernverkehrsverbindungen durch das Freiamt einschätzt. Die SBB haben geantwortet, dass die Strategie der SBB für den Fernverkehr auf der Nord-Süd-Achse eine Bündelung des Verkehrs auf die Korridore Basel–Bern–Lötschberg, Basel–Olten–Luzern–Gotthard sowie Zürich–Gotthard vorsieht. Aufgrund aktueller und prognostizierter Verkehrsströme durch das Freiamt schätzen die SBB das Potenzial eines Fernverkehrsangebots via Freiamt grundsätzlich als klein ein. Die Nachfragedaten rechtfertigen die Einführung eines integralen Fernverkehrsangebots im Freiamt nicht. Insbesondere, da die Verkehrsströme aus dem Freiamt sehr dispers sind. Ausserdem, schreiben die SBB, würde ein neues Angebot im Fernverkehr das Regionalverkehrsangebot direkt konkurrenzieren.

Zur Frage 2 b): "Wie haben sich die Frequenzen bis heute entwickelt?"

Wie auf allen S-Bahnlinien im Aargau haben die Fahrgastfrequenzen auch im Freiamt in den letzten Jahren zugenommen. Dies trotz stündlicher Fahrt nach Othmarsingen. Im Abschnitt Hendschiken–Dottikon–Dintikon stieg die Nachfrage in den Jahren 2005–2009 um 25 %. Im Abschnitt Sins–Rotkreuz erhöhten sich die Fahrgastfrequenzen im gleichen Zeitraum um rund 30 %. Die höheren Wachstumsraten im Oberen Freiamt sind unter anderem auf die Einführung des durchgehenden 30-Minuten-Takts zwischen Muri und Rotkreuz im Dezember 2006 zurück zu führen.

Zur Frage 3 a): "Warum gibt es mehrere Züge aus der Region Baden / Brugg (S23, IR, RE), die bis nach Olten fahren, und keine aus der Region Freiamt?"

Das heutige Fahrplankonzept und die Angebotsstruktur der S-Bahnlinien ist abhängig von der Nachfrage beziehungsweise vom optimalen Mitteleinsatz (gute Fahrzeugumläufe, wenig Standzeiten usw.). Ausserdem prägen die Strecken- und Knotenkapazitäten des Bahnnetzes sowie die Anschlussmöglichkeiten zwischen den S-Bahnen beziehungsweise zwischen

S-Bahn und Fernverkehrszügen die minutengenaue Auslegung der S-Bahnlinien.

Hauptgrund, dass die S26 nicht nach Olten fährt, sind die Kapazitätsengpässe im Abschnitt Aarau–Olten. Mit den bestehenden Infrastrukturen können nicht mehr Züge zwischen Aarau und Olten geführt werden. Mit dem Bau der durchgehenden Vierspur Aarau–Olten ist vorgesehen, die S26 nach Olten zu verlängern. Die Machbarkeitsabklärungen dazu laufen aber noch.

Zur Frage 3 b): "Mittelfristig ist der IC Zürich–Bern im 1/4 h-Takt geplant. Was unternimmt der Regierungsrat des Kantons Aargau, damit dieser IC in Aarau anhält? Damit könnte das Freiamt optimal erschlossen werden."

Die SBB und der Bund haben den Kantonen im Frühjahr 2010 erste Fahrplankonzepte für den Zustand nach Inbetriebnahme der durchgehenden Vierspur Aarau–Olten vorgestellt. Darin sind in den Spitzenzeiten zusätzliche Züge Bern–Zürich vorgesehen, die gemäss Vorstellungen der SBB in den Spitzenzeiten in Aarau halten. Gemäss aktueller Planung sind die Halte aber nur in Lastrichtung vorgesehen, das heisst, dass die Züge am Morgen nur in Richtung Zürich halten und am Abend nur in Richtung Bern. Damit sollen die grossen Fahrgastfrequenzen im Arbeitsverkehr zwischen Aarau und Zürich bewältigt werden. Der Kanton Aargau setzt sich in den Kontakten mit den SBB und dem Bund dafür ein, dass die Züge Zürich–Bern in beide Fahrtrichtungen anhalten und so auch für alle Regionalzubringerlinien, inklusive des Freiamts, bessere Verbindungen nach Bern angeboten werden können.

Zur Frage 4: "Welche Schritte werden vom Regierungsrat unternommen, um das ÖV-Angebot im Freiamt, insbesondere in den Bahnhöfe Wohlen, Muri und Sins zu verbessern?"

Das Angebot im Freiamt wurde seit Einführung von Bahn 2000 im Dezember 2004 schrittweise verbessert. Seit Dezember 2010 besteht mit dem neuen Fahrplankonzept ein attraktives Gesamtangebot mit kundenfreundlichen FLIRT-Fahrzeugen, dichtem Fahrplanangebot und gut mit dem Busnetz abgestimmten Fahrplänen.

Die Angebotsdichte ist sowohl im Bus als auch im Bahnverkehr vergleichbar mit ähnlichen Regionen wie zum Beispiel dem Unteren Aaretal. Das Obere Freiamt verfügt mit dem seit 2007 bestehenden durchgehenden 30-Minuten-Takt von Montag bis Sonntag über ein überdurchschnittliches Angebot im Vergleich zur Nationalbahn Zofingen–Lenzburg, zur Seetalbahn oder zum S-Bahnverkehr auf den aargauischen Bahnhauptachsen. Weitere Angebotsschritte sind im Freiamt mit der Verlängerung der S19 ab Dezember 2015 in Planung. Der Grosse Rat wird voraussichtlich im nächsten Jahr über die Kreditvorlagen für bessere S-Bahn-Direktverbindungen Freiamt–Zürich zu beschliessen haben.

Im Busverkehr wurde das Angebot in den letzten Jahren nachfragegerecht entwickelt. Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnkonzepts im Dezember 2010 wurde zum Beispiel der durchgehende Halbstundentakt Muri–Affoltern am Albis sowie ein verbessertes Busangebot im Raum Sins eingeführt. Weitere Angebotsschritte sind auch in den nächsten Jahren denkbar, wenn die Nachfrageentwicklung stimmt und die Finanzen durch den Grossen Rat zur Verfügung gestellt werden. So soll zum Beispiel das Ortsbusangebot in Wohlen im Dezember 2011 verbessert und mit zusätzlichen Linien im Kernnetz ergänzt werden.

Zur Frage 5: "Wie steht der Regierungsrat zu einem Schnellzug von Basel nach Arth-Goldau mit Halt in Wohlen, Muri und Sins?"

Grundsätzlich ist ein Schnellzugsangebot von Basel nach Arth-Goldau Sache der SBB, als Betreiberin des Fernverkehrsangebots in der Schweiz. Der Regierungsrat versteht dabei die Bedenken der SBB bezüglich des Nachfragepotenzials für Schnellzüge via Freiamt (siehe Antwort zur Frage 2a). In Anbetracht der kleinen Fahrgastfrequenzen im Oberen Freiamt ist es aus Sicht des Regierungsrats problematisch die S26 mit zusätzlichen Fernverkehrszügen mit Halt in Wohlen, Muri und Sins zu konkurrenzieren. Zumal die S26 die S-Bahnlinie mit den höchsten Abgeltungen im Kanton Aargau ist und die Kostendeckung noch knapp 35 % beträgt. Inwieweit eventuelle einzelne schnelle Züge aus dem Raum Basel/Aarau via Freiamt nach Arth-Goldau zu touristisch interessanten Zeiten an Wochenenden sinnvoll sind, ist schwierig einzuschätzen. Die Regionalplanungsverbände im Freiamt haben die Initiative ergriffen, die Fahrgastpotenziale auf den Nord-Süd-Verbindungen mittels Studien abzuklären und sofern sinnvoll und finanzierbar in den nächsten Jahren einen Versuchsbetrieb mit einzelnen Wochenendverbindungen zu starten. Der Kanton wird sich an diesem Versuchsbetrieb, analog zu ähnlich gelagerten Fällen im Kanton Aargau (zum Beispiel gewünschte Schnellzüge Zürich–Bad Zurzach oder Schnellzüge Basel–Koblenz–Winterthur usw.) nicht beteiligen.

Zur Frage 6: "Was wird getan, damit das Freiamt nach der Eröffnung der NEAT nicht nur Güterzüge, sondern auch Fernverkehrsanschlüsse für den Personenverkehr erhält?"

Die langfristigen Planungen der SBB zeigen, dass der heutige S-Bahnverkehr im Freiamt nicht gefährdet ist, trotz den vorgesehenen sechs stündlichen Güterzugstrassen auf der Nord-Süd-Achse (eine Trasse davon vom Rangierbahnhof Limmattal via Freiamt zum Gotthard-Basistunnel). Die S-Bahn aus dem Freiamt soll gemäss gemeinsamer Planung mit den SBB, langfristig nach Olten–Zofingen/Langenthal verlängert werden. Die Züge gewährleisten langfristig in Lenzburg Anschlüsse an Fernverkehrszüge nach Basel und Biel, in Aarau beziehungsweise Olten nach Bern–Berner Oberland/Westschweiz sowie in Rotkreuz nach Zug–Zürich und Luzern. Inwieweit der Bund und die SBB dem vom Grossen Rat im Frühjahr 2010 beschlossenen Planungsgrundsatz für schnelle und direkte Verbindungen zwischen der Nordschweiz und dem Tessin, mit Halt in Wohlen, umsetzen, ist abhängig von der Nachfrageentwicklung und der Auslastung der Züge in den bereits bestehenden Korridoren via Zürich und Luzern ins Tessin. Der Regierungsrat setzt sich im Rahmen der Gespräche und Vernehmlassungen zu den zukünftigen Bahnkonzepten für die Einbindung des Freiamts in den Fernverkehr ein.

Zur Frage 7: "Welche Verbesserungen der Verbindungen nach Luzern und Zug sind vorgesehen?"

Zwischen dem Freiamt und Zug beziehungsweise Luzern bestehen seit Dezember 2006 halbstündliche Verbindungen mit Umsteigen in Rotkreuz auf die IR Zürich–Zug–Luzern und auf die S1 Luzern–Zug beziehungsweise auf die Stadtbahn Zug. Im Dezember 2010 konnten insbesondere die Verbindungen in die Agglomeration Zug nochmals beschleunigt werden, da die S26 neu jede halbe Stunde attraktive, kurze Umsteigezeiten auf die Stadtbahn hat. Die vom Kanton Aargau und dem Freiamt gewünschte Durchbindung der S26 mit der Stadtbahn Zug ist nach Aussagen der SBB aufgrund von betrieblichen und technischen Randbedingungen nicht machbar. Die Gründe sind vielschichtig und aus Sicht des Kantons nachvollziehbar. Langfristig, das heisst nach weiteren Ausbauten im Korridor Rotkreuz–Zug, ist es denkbar, die S26 in Ergänzung zur Stadtbahn Zug nach Zug weiter zu ziehen und so die Direktverbindungen anzubieten.

Zur Frage 8: "Wie ist die gemeinsame Entwicklung des ÖV mit den Kantonen Zug und Luzern organisiert?"

Die Fachstellen für den öffentlichen Verkehr in den Kantonen Zug, Luzern und Aargau stehen in engem Kontakt und regem Austausch. Da die meisten Bahnangebote im Aargau grenzüberschreitend geplant und betrieben werden müssen, ist die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen gut verankert. Die SBB als Betreiberin der Angebote koordiniert ausserdem zusätzlich die verschiedenen kurz-, mittel- und langfristigen Angebotsideen der Kantone und versucht ein möglichst gutes Gesamtangebot bereit zu stellen.

Mit den Kantonen Zug und Luzern bestehen auf Regierungs- und Regionalebene geeignete Gremien (zum Beispiel Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs [KÖV], Gotthard-Komitee, Plattform Aargau-Zug) in denen allfällige Differenzen erkannt und bereinigt werden können. Grenzüberschreitende Angebote werden jeweils von einem federführenden Kanton in gegenseitiger Absprache mit den Anrainern bestellt. Die Abgeltungen werden gemeinsam nach einem vom Bund vorgegebenen Kostenteiler getragen.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'753.–.

Strebel Herbert, CVP, Muri: Vorerst bedanke ich mich für die Beantwortung meiner Fragen. Ich bin mit den Antworten nur teilweise zufrieden. Noch mehr bin ich enttäuscht, dass der Regierungsrat zur Unterstützung einiger Projekte einfach nicht bereit ist, gilt doch das Freiamt als die Wachstums- und Entwicklungsregion im Aargau. Mit einer vernünftigen Förderung des ÖV könnten zukünftig überlastete Strassen vermieden und teure Strassenbauten hinausgezögert werden, ja vielleicht würden diese sogar überflüssig werden. Mit dem neuen Flirt-Triebwagen sind wir sehr zufrieden. Dies ist eine echte Verbesserung. In der Frage 1 a ist die Antwort, dass ein durchgehender 30-Minuten-Takt zwischen Rotkreuz und Lenzburg besteht, schlicht falsch. Ab 21 Uhr verkehrt diese S-Bahn nur noch stündlich ab Rotkreuz ins Freiamt. Stellen Sie sich vor, Sie gehen an ein Konzert ins KKL und müssen nach der Heimfahrt nach 22:30 Uhr in Rotkreuz in einer Winternacht 45 Minuten auf den nächsten Anschlusszug warten. Mir persönlich ist dies in diesem Winter genau zweimal passiert. Dasselbe gilt für Lernende, die in Luzern eine Schule oder eine Weiterbildung besuchen. Das nächste Mal werde ich mit dem Auto fahren.

Vor allem bin ich sehr enttäuscht von den Antworten zu den Fragen 2 und 5. Diese Antwort zeigt, dass das Freiamt vor allem als Durchgangsachse für den Güterverkehr benötigt wird. Das Freiamt wird als Korridor für den Personenfernverkehr Nord/Süd schlicht nicht vorgesehen. Dass unter solchen Voraussetzungen die Personenfrequenzen nicht zunehmen oder sogar rückläufig sind, ist eine logische Folge: Was nicht angeboten wird, kann auch nicht genutzt werden. In Antwort 2 b zeigt er klar diese Tendenz, was passiert, wenn etwas angeboten wird.

In Antwort 3 b bin ich sehr erfreut, dass der Regierungsrat sich für einen Halt der IC-Verbindung Zürich-Bern in Aarau einsetzt. Hoffentlich bleiben dies nicht nur leere Worte, denn es ist absolut notwendig. Ich nenne dazu ein Beispiel: Wenn Sie von Zürich nach Brig fahren, dauert eine Zugfahrt heute noch 2 Stunden. Das ist sensationell. Diese Zeit erreichen Sie mit dem Auto niemals. Diese zwei Stunden teilen sich folgendermassen auf: von Zürich bis Bern ohne Halt im Mittelland 1 Stunde, von Bern nach Brig ebenfalls 1 Stunde, aber mit Halt in Thun, Spiez, Visp und logischerweise in Brig. Führen Sie sich vor Augen: Zwischen Visp und Brig besteht lediglich noch eine Fahrzeit von 8 Minuten. Es wird aber trotzdem ein Halt eingeschaltet. Zwischen Bern und Zürich wird das Mittelland ausgelassen. Bei einer solchen Fahrplanpolitik wird das Mittelland nicht mehr berücksichtigt, das kann es ja wohl nicht sein. Nochmals vielen Dank für die Antworten.

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

1226 Interpellation Herbert H. Scholl, FDP, Zofingen, vom 7. September 2010 betreffend Aufbau von Stäben, insbesondere der Kommunikationsdienste in der Staatskanzlei und den Departementen; Beantwortung und Erledigung

(vgl. Art. 0796)

Mit Datum vom 8. Dezember 2010 hat der Regierungsrat die Interpellation beantwortet:

Zur Frage 1: "Wie haben sich die Stabsstellen (feste Stellen, Projektstellen, Praktikanten) in den letzten zehn Jahren mit welchen Kostenfolgen in der Staatskanzlei und den Departementen entwickelt?"

Tabelle 1.1: Stellenentwicklung Aufgabenbereiche 100 und 120 (2000–2005)

Aufgabenbereich 100	Budget	Budget	Budget	Budget	Budget	Budget
Zentrale Dienstleistungen und kantonale Projekte	2000	2001	2002	2003	2004	2005
SK	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
Ordentliche Stellen	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
Projektstellen	k.A.	k.A.	0.00	0.00	0.00	0.00
DVI	16.30	17.30	22.60	24.10	24.60	14.50²
Ordentliche Stellen	16.30	17.30	19.60	19.60	19.10	9.00
Projektstellen	k.A.	k.A.	2.00	3.50	4.50	4.50
Praktikanten	k.A.	k.A.	1.00	1.00	1.00	1.00
BKS	45.48	49.08	50.98	54.23	55.93	41.63²
Ordentliche Stellen	45.48	49.08	48.08	51.33	50.03	36.13
Projektstellen	k.A.	k.A.	2.90	2.90	4.90	4.50
Praktikanten	k.A.	k.A.	0.00	0.00	1.00	1.00
DFR	14.06	14.06	16.86	17.86	15.96	11.26²
Ordentliche Stellen	14.06	14.06	15.06	16.06	12.36	7.46
Projektstellen	k.A.	k.A.	0.80	0.80	1.60	1.80
Praktikanten	k.A.	k.A.	1.00	1.00	2.00	2.00
DGS	15.42	16.92	17.72	18.72	21.22	14.42²
Ordentliche Stellen	15.42	16.92	16.92	17.92	18.12	11.32
Projektstellen	k.A.	k.A.	0.80	0.80	3.10	3.10
Praktikanten	k.A.	k.A.	0.00	0.00	0.00	0.00
BVU	22.70	23.30	32.25	32.25	26.95²	26.45²
Ordentliche Stellen	22.70	23.30	29.95 ¹	29.95	24.45	23.45
Projektstellen	k.A.	k.A.	1.30	1.30	1.50	2.00
Praktikanten	k.A.	k.A.	1.00	1.00	1.00	1.00
Total AB 100	118.96	125.66	145.41	152.16	149.66	113.26
Ordentliche Stellen	118.96	125.66	134.61	139.86	129.06	92.36
Projektstellen	k.A.	k.A.	7.80	9.30	15.60	15.90
Praktikanten	k.A.	k.A.	3.00	3.00	5.00	5.00
SK (AB 120)	120.80	120.40	144.30	141.80	76.05	71.65²
Ordentliche Stellen	120.80	120.40	124.50	126.00	63.75	61.15
Projektstellen	k.A.	k.A.	12.80	8.80	5.30	3.50
Praktikanten	k.A.	k.A.	7.00	7.00	7.00	7.00
Gesamttotal AB 100 und AB 120	239.76	246.06	289.71	293.96	225.71	184.91²

¹ BVU: Integration des bisher dezentral geführten Rechnungswesens/Controlling ins Generalsekretariat² Departemente und SK: Stellenabbau zentral in den jeweiligen Generalsekretariaten berücksichtigt und mit Budget 2006 auf Abteilungen verteilt

Tabelle 1.2: Stellenentwicklung Aufgabenbereiche 100 und 120 (2006–2011)

Aufgabenbereich 100	Budget	Budget	Budget	Budget	Budget	Budget
Zentrale Dienstleistungen und kantonale Projekte	2006	2007	2008	2009	2010	2011
SK	6.70	5.50	5.00	5.00	5.00	7.20
Ordentliche Stellen	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
Projektstellen	1.70	0.50	0.00	0.00	0.00	2.20
DVI	25.70	28.00	28.50	29.40	27.90	27.10
Ordentliche Stellen	18.90	21.50	19.50	19.90	20.90	21.90
Projektstellen	5.80	4.50	6.00	6.50	4.00	2.20
Praktikanten	1.00	2.00	3.00	3.00	3.00	3.00
BKS	56.03	53.23	56.53	58.55	58.35	60.35
Ordentliche Stellen	49.43	52.23	55.03	57.05	56.85	57.35
Projektstellen	5.60	0.00	0.50	0.50	0.50	0.00
Praktikanten	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	3.00
DFR	21.29	19.59	21.39	21.30	25.55	26.15
Ordentliche Stellen	17.49	17.89	19.69	20.30	20.55	21.15
Projektstellen	2.80	0.70	0.70	0.00	0.00	0.00
Praktikanten	1.00	1.00	1.00	1.00	5.00	5.00
DGS	23.62	24.02	27.22	27.02	27.62	28.82
Ordentliche Stellen	19.52	20.52	23.72	24.52	24.62	25.82
Projektstellen	3.10	2.50	1.50	1.50	1.00	1.00
Praktikanten	1.00	1.00	2.00	1.00	2.00	2.00
BVU	37.95	34.95	36.05	36.05	39.85	38.85
Ordentliche Stellen	33.45	31.95	33.05	33.05	35.85 ³	35.85
Projektstellen	2.50	1.00	1.00	1.00	1.00	0.00
Praktikanten	2.00	2.00	2.00	2.00	3.00	3.00
Total AB 100	171.29	165.29	174.69	177.32	184.27	188.47
Ordentliche Stellen	143.79	149.09	155.99	159.82	163.77	167.07
Projektstellen	21.50	9.20	9.70	9.50	6.50	5.40
Praktikanten	6.00	7.00	9.00	8.00	14.00	16.00
SK (AB 120)	46.95	47.25	50.65	50.65	50.45	50.45
Ordentliche Stellen	41.95	42.75	46.15	46.65	46.65	46.65
Projektstellen	2.00	1.50	1.50	1.00	0.80	0.80
Praktikanten	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00
Gesamttotal AB 100 und AB 120	218.24	212.54	225.34	227.97	234.72	238.92

³ BVU: Zentralisation dezentrale Kommunikation/Dienste

Die Auswertung in den Tabellen 1.1 und 1.2 bezieht sich auf den Aufgabenbereich 100, welcher alle Generalsekretariate der Departemente umfasst, sowie auf den Aufgabenbereich 120 der Staatskanzlei. In allen Generalsekretariaten sind folgende Organisationseinheiten vorhanden:

- Führungsunterstützung Departementvorsteher/Staatsschreiber
- Planung und Geschäfte, administrativer Dienst
- Rechtsdienst
- Infrastruktur, Logistik, Informatik, Dokumentation
- Controlling und Rechnungswesen
- Personalwesen
- Kommunikation
- Führen von (Querschnitts-)Projekten

Die oberste Führungsebene auf Verwaltungsebene übernahm in den letzten Jahren im Auftrag des Regierungsrats neben den obenstehend aufgeführten klassischen Stabstätigkeiten zunehmend anforderungsreiche und komplexe Aufgabenstellungen, die unter anderem im Zusammenhang mit den neuen Informationstechnologien stehen. Daneben hat auch die interdepartementale Zusammenarbeit stark an Bedeutung gewonnen. Dies zeigt sich auch darin, dass sich die Generalsekretärenkonferenz und das IT-Board, das sich aus dem Staatsschreiber und allen Generalsekretären der Departemente und der Staatskanzlei sowie dem Leiter der Justizverwaltung zusammensetzt, durchschnittlich zu rund 30 Sitzungen pro Jahr trifft. Die Bedeutung der interdepartementalen Zusammenarbeit findet ihre Darstellung auch bei den Entwicklungsschwerpunkten insbesondere im Aufgabenbereich 100 (zum Beispiel Hightech-Strategie, Überprüfung Gebührenrecht, Weiterentwicklung der Führungsinstrumente und Neugestaltung der Rechnungslegung WOV-FIREL) und teilweise im Aufgabenbereich 120 (Sicherstellung einer zukunftsfähigen Demografiepolitik).

Trotz diesem stetig steigenden Aufgabenvolumen hat sich das Gesamttotal der in den beiden Aufgabenbereichen ausgewiesenen Stellen in den Jahren 2000–2011 nicht wesentlich verändert. Während im Aufgabenbereich 100 eine Zunahme von rund 50 % zu verzeichnen war, ergab sich im Aufgabenbereich 120 eine Abnahme um 240 %, die in der Staatskanzleireform 2005 begründet liegt. Damals führte die Staatskanzlei eine umfassende Reform durch mit dem Ziel, die Führungsunterstützung für den Regierungsrat zu stärken und die Tätigkeiten der Staatskanzlei auf die strategischen, operativen, kommunikativen und rechtlichen Belange zugunsten des Regierungsrats zu konzentrieren. Konsequenterweise wurden Querschnittsbereiche wie Statistik, Informatik und Archivwesen ausgelagert. Das Gesamttotal der in den beiden Aufgabenbereichen ausgewiesenen Stellen blieb innerhalb der letzten 10 Jahre stabil. Eine Tendenz, dass die Veränderungen im Stellenbestand der einzelnen Institutionen zu einer Zunahme in höheren Lohnstufen geführt haben, ist nicht erkennbar. Ohne die allgemeine Teuerung einzurechnen, können die Kostenfolgen somit als neutral bezeichnet werden.

Zur Frage 2: "Wie verlief die gleiche Entwicklung insbesondere bei den Kommunikationsdiensten?"

Die Entwicklung in den Kommunikationsdiensten der Generalsekretariate und der Staatskanzlei (Aufgabenbereiche 100 und 120) wird in den Tabellen 2.1 und 2.2 dargestellt.

Tabelle 2.1: Stellenentwicklung Kommunikationsdienste (Aufgabenbereiche 100 und 120/2000–2005)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
DVI	1.0	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4
Ordentliche Stellen	1.0	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4
Projektstellen	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Praktikanten	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
BKS	2.4	2.4	2.4	2.4	4.7	4.2
Ordentliche Stellen	2.4	2.4	2.4	2.4	2.7	2.2
Projektstellen	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0
Praktikanten	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0	1.0
DFR	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
Ordentliche Stellen	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Projektstellen	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Praktikanten	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
DGS	k.A.	k.A.	1.7	1.7	1.7	1.7
Ordentliche Stellen			1.7	1.7	1.7	1.7
Projektstellen			0.0	0.0	0.0	0.0
Praktikanten			0.0	0.0	0.0	0.0
BVU	1.0	1.0	1.5	2.0	2.0	2.0
Ordentliche Stellen	1.0	1.0	1.0	2.0	2.0	2.0
Projektstellen	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Praktikanten	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0
SK	4.0	4.4	5.0	6.0	3.8	3.8
Ordentliche Stellen	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
Projektstellen	1.0	1.4	2.0	3.0	0.8	0.8
Praktikanten	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Total	(10.4)¹	10.8¹	14.0	15.5	15.6	15.1
Ordentliche Stellen	(7.4)	(7.4)	9.5	11.1	10.4	9.9
Projektstellen	(1.0)	(1.4)	2.0	3.0	1.8	1.8
Praktikanten	(2.0)	(2.0)	2.5	2.0	3.0	3.0

¹ ohne DGS

Tabelle 2.2: Stellenentwicklung Kommunikationsdienste (Aufgabenbereiche 100 und 120/2006–2011)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
DVI	1.4	1.4	1.6	1.6	1.7	2.7
Ordentliche Stellen	1.4	1.4	1.6	1.6	1.7	1.7
Projektstellen	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Praktikanten	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
BKS	4.2	4.2	4.2	4.2	3.6	3.6
Ordentliche Stellen	2.2	3.2	3.2	3.2	2.6	2.6
Projektstellen	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Praktikanten	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
DFR	2.0	2.0	2.0	2.2	2.2	3.2
Ordentliche Stellen	1.0	1.0	1.0	1.2	1.2	1.2
Projektstellen	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Praktikanten	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	2.0
DGS	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	3.0
Ordentliche Stellen	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
Projektstellen	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Praktikanten	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.0
BVU	2.0	2.0	2.0	2.0	3.0	2.8
Ordentliche Stellen	2.0	2.0	2.0	2.0	3.0	2.8
Projektstellen	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Praktikanten	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
SK	4.3	4.4	4.2	4.2	4.2	4.2
Ordentliche Stellen	2.5	2.6	3.2	3.2	3.2	3.2
Projektstellen	0.8	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0
Praktikanten	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Total	15.9	16.0	16.0	16.2	16.7	19.5²
Ordentliche Stellen	10.7	11.8	13.0	13.2	13.7	13.5
Projektstellen	1.8	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0
Praktikanten	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	6

² temporär zusätzliche 3 Praktikantenstellen für die Umsetzung des Projekts Internetmigration

Das Aufgabenportfolio bei den Kommunikationsdiensten hat sich in den vergangenen 10 Jahren ebenfalls stark gewandelt. Neben der angestammten Informationstätigkeit wie dem Beantworten von Medienanfragen, dem Verfassen von Medienmitteilungen und dem Organisieren von Medienkonferenzen sowie dem Verfassen von verschiedenen Textarten wie Präsentationen, Vorworte, Grussadressen, Referate, etc., sind weitere bedeutende Aufgaben hinzugekommen: Dazu zählen die interne Kommunikation, die Betreuung des Internet- und Intranetangebots, das Leiten von Projekten sowie aufgrund der veränderten Medienkultur die Beratung von Institutionen in Krisensituationen, die der Aufsicht des Kantons unterstehen. Angesichts dieser markanten Zunahme an Aufgaben ist das Stellenwachstum im Kommunikationsbereich als sehr moderat zu betrachten.

Zur Frage 3: "Wie viele externe Dienstleistungsaufträge und externe Aufträge für Studien/Gutachten mit welchen Kostenfolgen wurden in diesen Jahren von der Staatskanzlei und den Departementen vergeben?"

Tabelle 3.1: Ausgaben für externe Dienstleistungen und externe Aufträge für Studien und Gutachten 2001–2007

Alle AB in Mio. Franken	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
DVI	7	12	13	14	10.5	14.9	16.5
BKS	4	4	5	6	8	14.0 ¹	16.7
DFR	9	9	9	12	13	1.3 ²	3.1
DGS	49	53	63	18	14	5.1	6.7
BVU	8	7	8	7	6	8.7	8.5
SK	2	2	2	2	2	1.3	0.8
Total	79	87	100	59	53.5	45.3	52.3

¹ BKS: Seit 1. Januar 2006 werden unter externen Dienstleistungsaufträgen die durch die Fachhochschule Nordwestschweiz durchgeführten Weiterbildungsangebote für Lehrpersonen verbucht. In den Jahren zuvor wurden die Kosten unter der Institution Lehramtsschule beziehungsweise Fachhochschule Aargau verbucht, welche damals in der Verwaltungsrechnung des Kantons Aargau geführt worden sind.

² DFR: Die Zahlen für die Jahre 2001–2005 des DFR enthalten aufgrund einer anderen Auswertungssystematik sämtliche Konten der Sachgruppe 318xxx und zeigen daher relativ hohe Werte.

Tabelle 3.2: Ausgaben für externe Dienstleistungen und externe Aufträge für Studien und Gutachten 2008–2014

Alle AB in Mio. Franken	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
DVI	17.7	18.3	24.9 ³	24.9	21.0	17.6	20.0
BKS	20.8	29.9	28.5	29.5 ⁴	30.5	27.1	22.8
DFR	4.8	5.6	6.2	13.3 ⁵	11.0	7.6	8.0
DGS	7.0	9.2	11.5	13.2	11.4	10.6	10.6
BVU	10.2	10.5	12.6	12.6	11.2	10.9	10.6
SK	1.2	0.8	1.4	1.3	1.3	1.5	1.1
Total	61.7	74.3	85.1	94.8	86.4	75.3	73.1

³ DVI: Die Zunahme steht in erster Linie im Zusammenhang mit dem Projekt Daten- und Registerharmonisierung sowie den Aufgaben im Vermessungsbereich.

⁴ BKS: Aufgrund der befristeten Sofortmassnahme "Zusatzlektionen für Schulen mit übermässiger Belastung" (Entwicklungsschwerpunkt 310ES0026) sind für Früherkennung und Frühintervention im Jahr 2011 1,9 Millionen Franken, im Jahr 2012 4,6 Millionen Franken und im Jahr 2013 2,7 Millionen Franken eingesetzt.

⁵ DFR: Der deutliche Anstieg ab dem Budgetjahr 2011 ist auf den Start von grösseren Aktivitäten bei Projekten wie E-Government Infrastruktur, RESAP (Redesign SAP und Ablösung REBA2), JUST3 und weiteren Kleinprojekten im Bereich der Steuern sowie des Projekts E-Government bei der Informatik Aargau zurückzuführen.

Berücksichtigt werden in den Tabellen 3.1 und 3.2 alle in der jeweiligen Jahresrechnung ausgewiesenen respektive budgetierten (2010 ff.)

- a) externen Dienstleistungsaufträge (Projekte, Beratungsdienste, Planungsaufträge, Informatik, Verkehrsuntersuchungen, Transporte, Abfallbeseitigung, VIACAR, Organisationsberatung, Vermessung, etc.),
- b) externen Aufträge für Studien und Gutachten,
- c) sowie die externen Werbeaufträge aller Aufgabenbereiche.

Einbezogen wurden jeweils das Globalbudget und die Globalkredite. Nicht berücksichtigt werden die ebenfalls als externe Dienstleistungen verbuchten externen Strafvollzugskosten in der Höhe von jährlich rund 20 Millionen Franken. Die Zahlen der Staatskanzlei beinhalten den Aufgabenbereich 100. Dem Mengengerüst für die Jahre 2001–2005 liegt eine andere Auswertungssystematik zu Grunde. Basis dazu bildet eine Filterung aus der Access-Datenbank REWAG der Finanzverwaltung. Die Zahlen entsprechen approximativen Werten, um eine Vergleichbarkeit mit den Zahlen ab 2006 sicherzustellen.

Der Anteil der externen Dienstleistungsaufträge am Total beträgt jeweils rund 95 %, externe Aufträge für Studien und Gutachten rund 4,5 % und externe Werbeaufträge rund 0,5 %.

Die Zahlen in Tabelle 3 zeigen auf, dass die Ausgaben für externe Dienstleistungen unter Berücksichtigung der jährlichen Schwankungen über die ganze Dekade hinweg weitgehend stabil geblieben sind.

Die Zentralverwaltung war somit trotz ständigen wachsenden Aufgaben in der Lage, ihre Tätigkeit weitgehend mit den bestehenden internen Ressourcen zu erfüllen.

Zur Frage 4: "Wie plant der Regierungsrat die Entwicklung in den nächsten Jahren in den Bereichen Stabsstellen, Kommunikationsdienste sowie externe Dienstleistungsaufträge und externe Aufträge für Studien/Gutachten? In welchen Bereichen sind Reduktionen vorgesehen?"

Im Bereich Personalressourcen für Stabsstellen und Kommunikationsdienste sieht der Regierungsrat in den Planjahren 2012–2014 keinen Ausbau vor. Die Zahlen bleiben stabil oder nehmen sogar leicht ab. Bei den externen Aufträgen ist aufgrund der Planung im Vergleich zum Budgetjahr 2011 mit einer Reduktion um rund 20 % bis im Jahr 2014 zu rechnen.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 3'523.–.

Scholl Herbert H., FDP, Zofingen: Die Antwort des Regierungsrats auf meine Interpellation zu den Stäben und den Kommunikationsdiensten ist gleichzeitig interessant und enttäuschend. Interessant sind die Zahlenreihen, welche Personen in den Stäben und Kommunikationsdiensten, in den Departementen und in der Staatskanzlei arbeiten. Allerdings sind diese Zahlenreihen nur bedingt überprüfbar, da die Departemente offenbar die persönlichen Mitarbeitenden der Departementvorstehenden unterschiedlich qualifizieren. Die einen sind beim Kommunikationsdienst eingeteilt, die anderen in einer separaten Kategorie. Die Stellenprozente und die Stellenanzahlen geben also einen Trend wieder und nicht die absolute Wahrheit. Aber der Trend ist eindeutig: Trotz den Ausführungen im Textteil, steigen die Mitarbeitenden der Stäbe und Kommunikationsdienste stetig und immer wieder. Man muss nur die Um- und Auslagerungen richtig einordnen und dann sieht man, dass in den letzten 10 Jahren dieses Stabswesen ausgebaut worden ist.

Der Bund gibt allein 80 Millionen Franken für Kommunikationsbeauftragte aus. In Zürich arbeiten 70 Personen für die Kommunikation. Deshalb wehret den Anfängen! So weit darf es im Aargau nicht kommen. Es ist noch nicht so weit, aber und das ist der enttäuschende Teil: Der Regierungsrat gibt kein Gegensteuer, sondern gibt sich zufrieden mit dieser Entwicklung. Stäbe sollten zu Problemlösungen beitragen, aber je grösser diese Stäbe werden, desto mehr verursachen sie selbst Probleme. Wir wissen das aus grossen Unternehmungen, Verbänden, aus dem Militär und eben aus den kantonalen und Bundesverwaltungen. Deshalb rufe ich dem Herrn Landammann zu: Stärken Sie die Linien und stützen Sie die Stäbe, dann sind Sie auf dem richtigen Weg! Ich bin mit der Beantwortung teilweise zufrieden.

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

1227 Postulat Max Läng, CVP, Obersiggenthal, vom 2. November 2010 betreffend die Veröffentlichung der Auswertung von Vernehmlassungen; Überweisung an den Regierungsrat und gleichzeitige Abschreibung

(vgl. Art. 0909)

Mit Datum vom 16. Februar 2011 erklärt sich der Regierungsrat bereit, das Postulat entgegenzunehmen und beantragt mit folgender Begründung die gleichzeitige Abschreibung:

Das von der Generalsekretärenkonferenz im Jahr 2008 verabschiedete Dokument "Botschaftsschema" enthält Vorgaben betreffend den Aufbau und die Struktur von Botschaften. Unter anderem wird darin verlangt, dass die Ergebnisse einer allfälligen Anhörung in der Botschaft an den Grossen Rat erwähnt werden. Sämtliche im Jahr 2010 durch den Regierungsrat verabschiedeten Botschaften erfüllten dieses Erfordernis, indem die Ergebnisse aller Anhörungsverfahren im Botschaftstext behandelt wurden.

Wie eine Umfrage bei den Kantonen Luzern, Zürich und St. Gallen zeigt, fliessen ähnlich wie im Kanton Aargau die Stellungnahmen der Anhörungsteilnehmenden jeweils summarisch in die Botschaft an das kantonale Parlament ein. Demgegenüber verfassen der Bund sowie der Kanton Bern einen separaten Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung. Es handelt sich dabei um eine zusammenfassende Wiedergabe der eingereichten Stellungnahmen zu den einzelnen Bestimmungen der Vorlage im Sinne einer blossen Information ohne Stellungnahme einer Behörde. Während der Bund zur elekt-

ronischen Veröffentlichung dieses Dokuments gesetzlich verpflichtet ist, entscheiden im Kanton Bern die einzelnen Direktionen über eine Publikation der Ergebnisberichte. Beim Bund werden die Ergebnisberichte durch ein mit drei Stellen dotiertes Kompetenzzentrum zuhanden der Departemente erstellt.

Das Anliegen des Postulats ist mit der bisherigen Praxis, welche die mindestens zusammenfassende Wiedergabe der Stellungnahmen der Anhörungsteilnehmenden in der Botschaft umfasst, bereits weitgehend erfüllt. Das Verfassen eines separaten Ergebnisberichts analog Bund ist aus Kosten-Nutzen-Überlegungen und angesichts des hohen administrativen Aufwands nicht zielführend. Die dafür notwendigen personellen Ressourcen stehen in keinem Verhältnis zum daraus erwachsenden Nutzen.

In Reaktion auf das Postulat und mit der Absicht, in Zukunft einen Mindeststandard in Bezug auf die Darstellung der Ergebnisse einer Anhörung zu gewährleisten, hat der Regierungsrat die Generalsekretärenkonferenz beauftragt, das "Botschaftsschema" zu ergänzen. Demzufolge sind die Departemente und die Staatskanzlei künftig verpflichtet, in jeder Botschaft, der eine Anhörung vorausgegangen ist, die Namen der sich aktiv am Verfahren beteiligten Behörden und Organisationen explizit aufzuführen. Ausserdem sind die Eingaben der wesentlichen Anhörungsteilnehmenden nach Kernfragen und/oder Paragrafen geordnet in der Botschaft darzustellen. Eine direkte Stellungnahme der Regierung zu einzelnen Eingaben kann – wo sinnvoll – abgebildet werden.

Die Öffentlichkeit wird in der Regel mittels Medienmitteilung über die Verabschiedung einer Botschaft durch den Regierungsrat orientiert. Ab diesem Zeitpunkt ist die Botschaft auf der Homepage des Grossen Rats abrufbar und bietet Interessierten die Möglichkeit, sich über die Ergebnisse einer allfälligen Anhörung zu informieren.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'753.–.

Vorsitzende: Der Postulant erklärt sich mit der Abschreibung einverstanden. Dazu sind keine Wortmeldungen zu verzeichnen. Das Postulat wird stillschweigend an den Regierungsrat überwiesen und gleichzeitig abgeschrieben.

1228 Abschluss des Amtsjahres 2010/2011; Schlussansprache von Grossratspräsidentin Patricia Schreiber-Rebmann, Wegenstetten

Vorsitzende: In meinem Amtsjahr habe ich mich von diesem Sprichwort leiten lassen: "Es sind die Leute auf der Strasse, die es wert sind, zu gehen."

In meinem Jahr als höchste Aargauerin habe ich meinen Heimatkanton kennen, schätzen und lieben gelernt. Ich bin Aargauerin geworden – was das für eine Ur-Fricktalerin bedeutet, können mir nur die anwesenden Fricktaler und Fricktalerinnen nachfühlen.

Ich habe eine beeindruckende Vielfalt an Vereinen und Organisationen mit ganz vielen engagierten Menschen kennengelernt: Sowohl Junge als auch Junggebliebene. Sportliche, musikalische oder kulturell interessierte Personen haben mich begleitet. Ich habe alle Bezirke besucht und Grenzen überwunden, sei es die Kantonsgrenze, die Interessensgrenze oder persönliche Barrieren. Mein Amtsjahr war geprägt von Jubiläen und von Highlights. Wie vielfältig die repräsentativen Anlässe waren, zeigt, wo ich Reden halten durfte: zum Beispiel am eidgenössischen Schützenfest, am kantonalen Behindertensporttag, an der Aargauer Kunstturnmeisterschaft, an zwei Beförderungsfeiern des Militärs, an der Eröffnung des Juraparks, am Tag der Artenvielfalt, am Jubiläum 50 Jahre Bezirksschule Möhlin, am Energiegipfel und an der Taufe des Triebwagens Koblenz. Es würde den Rahmen sprengen, alle Einladungen hier aufzuzählen. Ich habe das Netzwerk von Industrie und Gewerbe kennengelernt und die neue Habsburgerkönigsfamilie gekrönt.

Ein spezielles Ereignis war, dass der Aargau von der Schweizerischen Gesellschaft für Parlamentsfragen besucht wurde. Mit einem attraktiven Rahmenprogramm, nämlich dem Besuch des Naturamas und der Sonderausstellung "Stadt vor Augen – Landschaft im Kopf" und dem anschliessenden Nachtessen auf dem Schloss Lenzburg haben wir den Schweizer Kolleginnen und Kollegen eine ihnen unbekannte Seite des Aargaus gezeigt.

Ebenfalls eindrücklich war es, als Zaungast, die gross angelegte Einsatzübung Ferrovias mitzuverfolgen, welche die Katastropheneinsatzleitung zusammen mit Polizei, Feuerwehr, Samaritervereinen und der involvierten Gemeinde Wohlen durchführte.

Sehr nachdenklich stimmte mich der Besuch des mongolischen Präsidenten. Seine Schilderungen machten mir bewusst, dass gelebte Demokratie ein Geschenk ist. Eine ähnliche Mitbestimmungsmöglichkeit, wie wir sie haben, ist in vielen Ländern nicht vorhanden. Die Mongolei ist seit 10 Jahren daran, ihre Demokratie aufzubauen und zu verbessern. Unter anderem hat das Jubiläum 40 Jahre Frau-

enstimmrecht verdeutlicht, dass die Schweiz schon viel länger Zeit hatte, um diese Anliegen umzusetzen. Diesem Geschenk müssen wir Sorge tragen. Aber wir Schweizerinnen und Schweizer verfügen über weitere Geschenke: Stabilität, Sicherheit, Gesundheitswesen, Bildungswesen, intakte Natur- und Umwelt, gleiche Rechte für Mann und Frau und die soziale Absicherung von den Schwächsten. Dies sind Verdienste unserer Demokratie.

Es ist ein bunter Strauss von schönen Erinnerungen; eine Vielfalt von Eindrücken und ganz spezielle Begegnungen mit Menschen. Ich bin beeindruckt, wie viele Personen in irgendeiner Funktion in unserem Netzwerk aus Politik, Vereinen, Verbänden eingebunden sind. Sei es beim Singen, Musizieren, beim Sporttreiben, im Naturschutz, bei der Senioren- und bei der Jugendbetreuung oder bei sonstigen Interessengruppierungen. Es werden unzählige Stunden ehrenamtliche Arbeit geleistet. All diesen Menschen gehört ein ganz grosses Dankeschön.

Ich komme zum Dank: Ein ganz grosses Dankeschön möchte ich all jenen Personen mitteilen, die mir in meiner Amtszeit zur Seite gestanden haben.

Auch Sie geschätzte Regierungsräte und geschätzte Grossratsmitglieder habe ich an verschiedenen Anlässen angetroffen. Über diese Begegnungen habe ich mich gefreut. Gleichzeitig bin ich Ihnen aber auch dankbar für die konstruktiven Diskussionen an den Grossratssitzungen. Es war mir ein grosses Anliegen, diese in geordneten Bahnen zu leiten, diskret aber bestimmt. Die gelbe und rote Karte musste ich nicht anwenden – ich hatte sie aber immer dabei. Diskussionen sollen, ja müssen geführt werden. Die Meinungsvielfalt im Parlament ist wichtig. Aber wir dürfen die Menschen nicht vergessen. Wofür machen wir Gesetze? Wem sollen sie nützen, wer muss geschützt werden? Gesetze sind da, um allen gleiche Rechte und Pflichten einzuräumen und kommende Generationen nicht zu benachteiligen. Das Miteinander muss geregelt werden, um unsere Lebensgrundlagen zu erhalten. Es braucht Respekt, auch gegenüber Minderheiten. Ich selber habe diesen Respekt bei vielen Gelegenheiten erhalten und ich hoffe doch, dass meine Wertschätzung auch beim Gegenüber gefühlt wurde. Die gesammelten Erfahrungen haben mich geprägt. Vor allem die Sitzungsleitung war für mich eine durchaus positive Erfahrung.

Ich bedanke mich beim Parlamentsdienst allen voran bei Adrian Schmid und Rahel Ommerli, bei Röbi und Esther Uhlmann. Ebenso danke ich meinem Vorgänger Herbert H. Scholl für die Vorbereitungszeit und den beiden Vize-Präsidenten: bei Theo Voegtli und Kathrin Scholl. Meinem Nachfolger wünsche ich ebenso viel Freude in seinem Amtsjahr, wie ich erleben durfte. Dass ich dieses Amtsjahr so unbelastet geniessen konnte, ist meiner Familie zu verdanken. Vor allem meiner Mutter, die unkompliziert und spontan die Betreuung der Kinder übernommen hat, wann immer es nötig war. Vielen Dank an die Medien, für ihre faire Berichterstattung. Ein ganz grosser Dank gilt aber Ihnen allen. Nur dank Ihrem Vertrauen, dass Sie mir geschenkt haben, konnte ich dieses Jahr erleben. Ich habe es gern getan. Ich freue mich jetzt, zu meiner Fraktion zurückzukehren und politische Themen aufzugreifen und mich für einen lebenswerten Aargau einzusetzen - ein ganz herzliches Dankeschön!

1229 Ergebnisse der Wahl des Präsidiums, des Vizepräsidiums 1 und des Vizepräsidiums 2 des Grossen Rats für das Amtsjahr 2011/2012

Vorsitzende: Ich gebe Ihnen die Ergebnisse der Wahl bekannt:

Wahl der Vizepräsidentin 2 des Grossen Rats für das Amtsjahr 2011/2012:

Ausgeteilte Wahlzettel: 130; eingelangte Wahlzettel: 130; davon leer: 5; gültige Wahlzettel: 125; absolutes Mehr: 63

Gewählt ist Vreni Friker-Kaspar, Oberentfelden, mit 117 Stimmen.
Vereinzelte: 8

Wahl der Vizepräsidentin 1 des Grossen Rats für das Amtsjahr 2011/2012:

Ausgeteilte Wahlzettel: 130; eingelangte Wahlzettel: 128; davon leer: 7; gültige Wahlzettel: 121; absolutes Mehr: 61

Gewählt ist Kathrin Scholl-Debrunner, Lenzburg, mit 118 Stimmen.
Vereinzelte: 3

Wahl des Präsidenten des Grossen Rats für das Amtsjahr 2011/2012:

Ausgeteilte Wahlzettel: 130; eingelangte Wahlzettel: 129; davon leer 5; gültige Wahlzettel: 124; absolutes Mehr: 63

Gewählt ist Dr. Theo Vögtli, Böttstein, mit 107 Stimmen.
5 Stimmen hat Regula Bachmann, Magden, erhalten.
Vereinzelte: 12

(Schluss der Sitzung um 15.57 Uhr)
