

GROSSER RAT

WORTPROTOKOLL

26. Sitzung vom 12. Dezember 2017 von 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr (Art. 0482-0498)

Vorsitzender:	Benjamin Giezendanner, Rothrist
Protokollführung:	Rahel Ommerli-Peyer, Ratssekretärin
Präsenz:	Anwesend 134 Mitglieder (Bruno Gretener und Rosmarie Groux bis 16.00 Uhr; Christian Glur bis 16.10 Uhr)
	Abwesend mit Entschuldigung 6 Mitglieder
	Entschuldigt abwesend: Maya Bally Frehner, Hendschiken; Dr. Marcel Bruggisser, Aarau; Maurus Kaufmann, Seon; Maya Meier, Auenstein; Sander Mallien, Baden, Susanne Voser, Neuenhof

Behandelte Traktanden	Seite
0482 Motion der SVP-Fraktion (Sprecherin Martina Bircher, Aarburg) vom 12. Dezember 2017 betreffend Ausschaffung von ausländischen Sozialhilfeempfängern – Konsequente Anwendung des Ausländergesetzes (Art. 62 und Art. 63); Einreichung und schriftliche Begründung	1297
0483 Interpellation der GLP-Fraktion (Sprecherin Barbara Portmann-Müller, Lenzburg) vom 12. Dezember 2017 betreffend Lichtverschmutzung; Einreichung und schriftliche Begründung	1298
0484 Interpellation der Fraktion der Grünen (Sprecher Dr. Severin Lüscher, Schöftland) und Barbara Portmann-Müller, GLP, Lenzburg, Martin Brügger, SP, Brugg, vom 12. Dezember 2017 betreffend überbordende Bautätigkeit an dezentralen, unüberbauten Wohnlagen trotz rekordhohen Leerwohnungsbeständen; Einreichung und schriftliche Begründung	1299
0485 Anpassung des Richtplans; Verminderung der Fruchtfolgefleichen durch die Umfahrung Mellingen NK 268 (Kapitel L 3.1, Beschluss 2.2); Beschlussfassung; Publikation	1300
0486 Sondermülldeponie Kölliken (SMDK); Abschluss der Gesamtanierung und Nachsorge; Verlängerung des Verpflichtungskredits; Beschlussfassung	1308
0487 Postulat Dr. Jürg Knuchel, SP, Aarau (Sprecher), Dr. Severin Lüscher, Grüne, Schöftland, Roland Agustoni, GLP, Rheinfelden, Dr. Marcel Bruggisser, BDP, Aarau, Therese Dietiker, EVP, Aarau, und Andre Rotzetter, CVP, Buchs, vom 29. August 2017 betreffend Förderung des Fuss- und Radverkehrs im Kanton Aargau; Überweisung an den Regierungsrat und gleichzeitige Abschreibung	1310
0488 Interpellation Harry Lütolf, CVP, Wohlen, vom 29. August 2017 betreffend Einbezug der Bedürfnisse, Planungen und Beschlüsse der Gemeinden bei Innerortsstrecken von Kantonsstrassen; Beantwortung und Erledigung	1315
0489 Interpellation Herbert Strebel, CVP, Muri, vom 12. September 2017 betreffend Verwirrung um Bahnprojekt: Halt im Aargau oder doch nicht; Beantwortung und Erledigung	1318

0490	Postulat Max Chopard-Acklin, SP, Nussbaumen-Obersiggenthal (Sprecher), Lilian Studer, EVP, Wettingen, Andre Rotzetter, CVP, Buchs, Sander Mallien, GLP, Baden, und Robert Obrist, Grüne, Schinznach, vom 29. August 2017 betreffend Ökologisierung kantonale Motorfahrzeugsteuer: Rabatte für energieeffiziente Fahrzeuge; Ablehnung	1321
0491	Motion Marlène Koller, SVP, Untersiggenthal, vom 26. September 2017 betreffend Regelung der Dachdurchbrüche in Dorf-, Altstadt- und Kernzonen; Ablehnung	1325
0492	Gesetz über die Finanzkontrolle (GFK) vom 11. Januar 2005; Änderung; 1. Beratung; Eintreten, Detailberatung und Gesamtabstimmung	1330
0493	Parkplatzbewirtschaftung; Evaluation nach dem ersten Jahr seit der Einführung der aktiven Parkplatzbewirtschaftung; Erfahrungen und Verbesserungsmöglichkeiten; Kenntnisnahme	1335
0494	Motion der SVP-Fraktion (Sprecher Christoph Hagenbuch, Oberlunkhofen) vom 12. September 2017 betreffend Abschaffung der Staatsgarantie für die Aargauische Kantonbank; Umwandlung in ein Postulat; Überweisung an den Regierungsrat	1335
0495	Postulat der Fraktionen der CVP, der FDP und der SVP (Sprecherin Sabina Freiermuth, Zofingen) vom 12. September 2017 betreffend Schaffung einer Übersicht zu den bis zum heutigen Zeitpunkt erfolgten Privatisierungen sowie zur Abschaffung der Staatsgarantie von Kantonalkassen in der Schweiz; Überweisung an den Regierungsrat	1337
0496	Postulat Theres Lepori, CVP, Berikon, vom 20. Juni 2017 betreffend Konzeptarbeit, die Möglichkeit der verbindlichen Einbindung der Eltern- und Familienarbeit bei vermuteten Entwicklungsdefiziten zu Beginn der Volksschulzeit; Rückzug	1340
0497	Postulat Ruth Müri, Grüne, Baden-Dättwil (Sprecherin), Maya Bally Frehner, BDP, Henschiken, Colette Basler, SP, Zeihen, Jürg Baur, CVP, Brugg, Michaela Huser, SVP, Wettingen, und Dominik Peter, GLP, Bremgarten, vom 12. September 2017 betreffend Erarbeitung von Empfehlungen für die ICT-Infrastruktur in der Volksschule; Überweisung an den Regierungsrat	1342
0498	Schlussansprache von Grossratspräsident Benjamin Giezendanner	1343

Vorsitzender: Ich begrüsse Sie zur 26. Ratssitzung der Legislaturperiode 2017/2020.

0482 Motion der SVP-Fraktion (Sprecherin Martina Bircher, Aargau) vom 12. Dezember 2017 betreffend Ausschaffung von ausländischen Sozialhilfeempfängern – Konsequente Anwendung des Ausländergesetzes (Art. 62 und Art. 63); Einreichung und schriftliche Begründung

Von der SVP-Fraktion wird folgende Motion eingereicht:

Text:

Der Regierungsrat wird beauftragt, die Orientierungswerte des Amtes für Migration des Kantons Aargau (MIKA) für den Widerruf einer Aufenthaltsbewilligung und einer Niederlassungsbewilligung wegen Sozialhilfebezugs zu halbieren sowie die Höhe und Dauer der Sozialhilfe statistisch festzuhalten.

Begründung:

Gemäss Interpellationsantwort 17.72 melden die für die Ausrichtung von Sozialhilfe zuständigen Behörden dem MIKA unaufgefordert den Bezug von Sozialhilfe von Ausländerinnen und Ausländern. Liegen solche Informationen vor, trifft das MIKA die notwendigen Abklärungen und widerruft bei sozialhilfeabhängigen Ausländern die Bewilligungen *konsequent*, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt und die vom Bundesgericht in konstanter Rechtsprechung festgelegten Grundsätze eingehalten sind. Weiter ist in der Antwort der Interpellation zu lesen, dass das MIKA sogenannte Orientierungswerte für den Widerruf einer Aufenthaltsbewilligung und Niederlassungsbewilligung wegen Sozialhilfebezugs wie folgt anwendet:

Aufenthaltsbewilligung B	Niederlassungsbewilligung C
<ul style="list-style-type: none">• Aktuell auf Sozialhilfe angewiesen• Sozialhilfe in Höhe von Fr. 50'000.– pro Person• Verschulden an Sozialhilfeabhängigkeit• Schlechte Prognose für Zukunft, baldiges Ende der Unterstützungsbedürftigkeit ist nicht ersichtlich• Verhältnismässigkeit	<ul style="list-style-type: none">• Dauerhaft und in erheblichem Mass auf Sozialhilfe angewiesen• Sozialhilfe in Höhe von Fr. 80'000.– pro Person• Dauer des Sozialhilfebezugs > 5 Jahre• Verschulden an Sozialhilfeabhängigkeit• Schlechte Prognose für Zukunft, baldiges Ende der Unterstützungsbedürftigkeit ist nicht ersichtlich• Verhältnismässigkeit

Die Kriterien scheinen auf eine lasche Praxis des MIKA hinzudeuten. Der Regierungsrat bestätigt sodann, dass lediglich bei 13 Personen innert den letzten 6 Jahren eine B-Bewilligung entzogen oder nicht verlängert wurde. Bei der C-Niederlassungsbewilligung war es kein einziger Entzug. Ein weiteres Indiz zeigt sich bei der Anzahl der Bundesgerichtsurteile. Kantone wie Zürich oder St. Gallen müssen ihre Wegweisungsentscheide öfters bundesgerichtlich durchsetzen als der Kanton Aargau – was vermuten lässt, dass der Kanton Aargau eher zurückhaltend ist. Des Weiteren war in der Sonntagszeitung vom 1. Oktober 2017 zu lesen, dass es bei den kantonalen Richtwerten grosse Unterschiede gibt. Der Kanton Basel-Stadt widerrief im letzten Jahr 15 B- oder C-Bewilligungen wegen Sozialhilfe, im Kanton Bern waren es 11, in Baselland 8 und im Aargau 2. Die Luzerner Migrationsbehörden entzogen 10 Bewilligungen "hauptsächlich" wegen Sozialhilfe, die Solothurner 6. Höher sind die Zahlen im Thurgau (27) oder in Zürich (105). Die Zeitung begründet diese Abweichung mit den unterschiedlichen Grenzwerten, welche die Kantone anwenden. In den Ostschweizer Kantonen

etwa wird ein Entzug geprüft, wenn jemand 25'000 Franken Unterstützung erhalten hat, im Kanton Aargau aber erst bei 50'000 Franken. Diese Praxis gilt es umgehend anzupassen und den Ostschweizer Kantonen zu folgen, schliesslich geht es hier um Steuergelder und um die Anwendung unserer Gesetze.

Um in Zukunft zu überprüfen, ob der Regierungsrat resp. das MIKA das Ausländergesetz Art. 62 und Art. 63 konsequent anwendet, ist es unabdingbar, dass neben den Anzahl Personen auch die Bezugshöhe und die Dauer der Sozialhilfe statistisch festgehalten wird.

0483 Interpellation der GLP-Fraktion (Sprecherin Barbara Portmann-Müller, Lenzburg) vom 12. Dezember 2017 betreffend Lichtverschmutzung; Einreichung und schriftliche Begründung

Von der GLP-Fraktion wird folgende Interpellation eingereicht:

Text und Begründung:

Als Lichtverschmutzung bezeichnet man die künstliche Aufhellung des Nachthimmels und die störende Auswirkung von Licht auf Mensch und Natur. So beschreibt der Regierungsrat auf der Homepage das Thema wie folgt: "Die künstliche Aufhellung der Nacht vermittelt Sicherheit und Wohlstand. Das Gefühl von Sicherheit ist aber subjektiv. Wird Licht falsch eingesetzt, kann die Sicherheit z. B. durch Blendung sogar herabgesetzt werden. Licht brennt oft auch ohne Nutzen, einfach himmelwärts, zu intensiv oder zu Zeiten und an Orten, in denen es keinen Zweck erfüllt. Dadurch entstehen unnötige Lichtemissionen, die zu einer künstlichen Aufhellung des Nachthimmels führen mit lästigen bis schädlichen Auswirkungen für den Menschen und seine Umwelt. Diese Lichtverschmutzung hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Über Europa wird der Nachthimmel Jahr für Jahr um 10 Prozent heller. Die Beobachtung des natürlichen Sternenhimmels ist nur noch an sehr abgelegenen Orten möglich."

Das kantonale Recht regelt im Einführungsgesetz zur Bundesgesetzgebung über den Schutz von Umwelt und Gewässer (EG Umweltschutz, EG UWR) in § 27, dass Beleuchtungsanlagen, die Ausserbereiche erhellen oder Kulturgüter beleuchten, so einzurichten sind, dass sie ausserhalb ihres Bestimmungsbereichs keine störenden Immissionen verursachen. Weiter wird geregelt, dass die dauerhafte Installation und himmelwärts gerichteter Lichtquellen verboten sind. Seit 2013 ist eine SIA-Norm in Kraft, welche Meilensteine setzen konnte und auf die sich mittlerweile mehrere Gerichtsurteile stützen.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen, um deren Beantwortung wir den Regierungsrat bitten:

1. Wird in Baugesuchen die Frage der Lichtemissionen geprüft bzw. werden Optimierungen durchgesetzt (z. B. durch Einforderung von Plänen, in welchen die vorgesehene Beleuchtung ersichtlich ist oder Forderung nach Einhaltung der SIA-Norm 491:2013)?
2. Werden bei der Vorprüfung von Bau- und Nutzungsordnungen entsprechende Hinweise oder Auflagen seitens des Kantons gemacht? Wenn nein, warum nicht? Werden Gemeinden in der komplexen Thematik seitens des Kantons beraten (§ 30 EG UWR)?
3. Hängt der dramatische Rückgang der Insekten-Biomasse nach Ansicht des Regierungsrats auch mit der Lichtverschmutzung zusammen?
4. Geht der Kanton bei eigenen Bauvorhaben und bei der Beleuchtung eigener Immobilien mit gutem Beispiel voran (§§ 27 und 45 EG UWR)?

5. Entspricht die heutige Beleuchtung von Kulturdenkmälern im kantonalen Eigentum wie im Eigentum Dritter (Schlösser, denkmalgeschützte Kirchen, Türme u. ä.) den Vorgaben von § 27 EG UWR oder besteht Handlungsbedarf sei es bezüglich Beleuchtungszeiten oder —mittel inkl. Energiebedarf (§ 45 EG UWR)?

0484 Interpellation der Fraktion der Grünen (Sprecher Dr. Severin Lüscher, Schöffland) und Barbara Portmann-Müller, GLP, Lenzburg, Martin Brügger, SP, Brugg, vom 12. Dezember 2017 betreffend überbordende Bautätigkeit an dezentralen, unüberbauten Wohnlagen trotz rekordhohen Leerwohnungsbeständen; Einreichung und schriftliche Begründung

Von der Fraktion der Grünen, Barbara Portmann-Müller, GLP, Lenzburg, Martin Brügger, SP, Brugg, und 17 mitunterzeichnenden Ratsmitgliedern wird folgende Interpellation eingereicht:

Text und Begründung:

Vielerorts im Kanton Aargau wird ohne Rücksicht auf die Nachfrage neuer Wohnraum gebaut, der dann oft leer steht. Solche Investitionen in Beton z. B. durch Vorsorgeeinrichtungen erfolgen zuweilen ohne zureichende siedlungsplanerische, geschweige denn verkehrsplanerische Integration (z. B. Reinach Nord, Widen, Lenzburg Nord, Staufeu u. v. a. m.). Verwahrlosende Geisterquartiere und Gettobildung werden die Folge sein, einerseits heute durch Entleerung von bestehendem Wohnraum, andererseits künftig, wenn die heutigen Neubauquartiere gleichzeitig in die Jahre kommen. Die Behörden haben angeblich keine Handhabe, dieser Vergeudung von Landreserven auf Vorrat Einhalt zu gebieten bzw. die Bautätigkeit im Sinne des realen Bedarfes zu steuern, solange die Projekte der Bau- und Nutzungsordnung entsprechen. Selbst bei wirtschaftlichem Versagen bleiben die Bauten stehen, der angerichtete Schaden an den natürlichen Ressourcen kann nicht mittels Konkursverfahren aus der Welt geschafft werden, ebenso wenig die Schäden, die durch ungedeckte Infrastrukturkosten und Rentenversprechen in der Gesellschaft anfallen.

Der Regierungsrat wird eingeladen, zu dieser Thematik folgende Fragen zu beantworten:

- Wie werden mit den bestehenden rechtlichen Grundlagen (Raumplanungsgesetz, Richtplan, Regionale Raumkonzepte, Bau- und Nutzungsordnungen) Blasenbildungen und Marktversagen im Immobiliensektor bekämpft? Werden die bestehenden rechtlichen Möglichkeiten ausgeschöpft? Falls die bestehenden rechtlichen Möglichkeiten nicht ausreichen, welche Massnahmen könnten in Kompetenz des Kantons neu ergriffen, welche Rechtsmittel neu geschaffen werden? Wie kann die Überbauung der eingezonten Landreserven im Zeithorizont des Richtplans von 15 Jahren haushälterisch gesteuert werden?
- Wie bewertet der Regierungsrat die Sachzwänge, welche durch die überbordende Bautätigkeit zulasten des Kantons geschaffen werden? Wie die Risiken für den Staatshaushalt?
- Wie schätzt die Regierung das Verlustrisiko ein, das den Pensionskassenversicherten infolge der Bautätigkeit auf Vorrat überbürdet wird? Wie die Folgekosten für die Steuerzahler der betroffenen Gemeinden sowie des Kantons (Erstellung und Unterhalt überdimensionierter Infrastrukturen, Sozialwesen)? Wie die finanziellen Auswirkungen auf die MieterInnen teilgenutzter Bauten?

- Was spricht für, was gegen folgende baurechtliche Interventionsmöglichkeit: "Liegt in einer Zonenart (Wohnzone, Wohn- und Gewerbezone) gemeindeweit ein Leerbestand von mehr als z. B. 3 % vor, so dürfen keine Neubauten mehr bewilligt werden. Ausgenommen sind Bauten, die zu mindestens 50 % für Eigennutzung durch den Bauherrn vorgesehen sind, sowie Umbauten/raumäquivalenter Ersatz/Erneuerung bestehender Bauten."? Sieht der Regierungsrat weitere/andere Möglichkeiten einer zweckmässigen und praktikablen Regulierung?

0485 Anpassung des Richtplans; Verminderung der Fruchtfolgefleichen durch die Umfahrung Mellingen NK 268 (Kapitel L 3.1, Beschluss 2.2); Beschlussfassung; Publikation

Fortsetzung der Behandlung der Vorlage-Nr. 17.257 des Regierungsrats vom 25. Oktober 2017.

Eintreten

Martin Steinacher-Eckert, CVP, Gansingen: Die CVP stimmt der Richtplananpassung grossmehrheitlich zu. Das Projekt "Umfahrung Mellingen" zeigt aber wieder einmal deutlich auf, welche Kämpfe und Schwierigkeiten bei solchen Projekten heutzutage zu gewärtigen sind. Kleinste Abweichungen, sei es beim Landschaftsschutz, den Richtplanvorgaben oder beim Verlust von Fruchtfolgefleichen (FFF) werden ausgenutzt. Wir müssen uns darüber im Klaren sein, dass bei solchen Projekten immer ein Kompromiss eingegangen werden muss, weil andernfalls keine Lösung resultiert. Gewisse Gruppierungen können klare und demokratisch gefällte Entscheide nicht akzeptieren und setzen alle Mittel ein, um solche Vorhaben verhindern zu können. Der Grosse Rat hat sich zum Wohl der Bevölkerung für nachhaltige Lösungen einzusetzen, allerdings immer unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben. In diesem Sinne akzeptiert die CVP auch die Ehrenrunde und Anpassung der "Umfahrung Mellingen". Die nun vorliegende Variante nimmt Rücksicht auf BLN-Gebiete (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler), erfüllt aber weiter die Vorgaben einer zweckmässigen "Umfahrung Mellingen". Dass die Verschiebung der Umfahrung einen grösseren Verlust an Fruchtfolgefleichen beansprucht, ist zwar sehr schade, aber leider nicht zu vermeiden. Die Mehrheit der CVP ist auch der Auffassung, dass die beiden Abschnitte zusammengehören und nur so die erforderliche Verkehrsentslastung und die damit verbundene Steigerung der Lebens- und Wohnqualität in der Altstadt und in den angrenzenden Quartieren gewährleistet werden kann. Leider – und vielleicht erhalten wir diesbezüglich vom Regierungsrat eine Antwort – wird kein Vorschlag zur Kompensation des Verlusts an Fruchtfolgefleichen vorgelegt. Die CVP hat genau dies in der Vernehmlassung gefordert. Ich persönlich bin der Meinung, dass es für solch spezielle Vorhaben auch spezielle Lösungen braucht. Die genaue Abgrenzung von Schutzflächen ergibt bei der Umsetzung zum Teil so grosse Probleme, dass eine Kompensation an anderen Orten vernünftiger wäre. Gesamthaft könnte so ein Mehrwert erzielt werden. Wir sprechen hier von einer minimalen Verschiebung der Strassenlinie von circa sieben Metern. Bedenkt man die Festlegung der BLN-Grenzen, muss die Frage der Notwendigkeit der Korrektur erlaubt sein. Es geht mir nicht darum, irgendwelche Vorgaben zu umgehen, die Diskussion sollte aber ergebnis- und optionsoffener sein. Es kann nicht sein, dass nur noch Tunnellösungen möglich sind, weil diese nebst grossen Kosten auch grosse Einschnitte in die Natur zur Folge haben. An einem solchen Vorgehen müssen sich alle von Anfang an beteiligen und demokratisch gefällte Entscheide auch akzeptieren. Ich wünsche dem Grossen Rat hierzu viel Erfolg, da ich ja zukünftig bekanntlich zurückstehen werde. Jetzt aber ist es wichtig, dass dieses Umfahrungsprojekt zügig an die Hand genommen wird. Seit den 80er-Jahren wird die Umfahrung beraten. 2010 war man der Meinung, das richtige Projekt werde nun umgesetzt. In der Zwischenzeit fahren immer noch täglich rund 17'000 Fahrzeuge durch die wunderschöne Altstadt, obwohl es ein erklärtes Ziel der Aargauer Verkehrspolitik ist, die Altstädte vom Verkehr zu befreien. Gemäss der Antwort des Regierungsrats auf die soeben behandelte Interpellation meiner Kollegin Marianne Binder und mir wird die Reussbrücke aufgrund ihres schadhafte Zustands in den nächsten fünf Jahren einer gesamtheitlichen Revision unterzogen. Dieses Vorhaben könnte verhindert oder stark verzögert werden, wenn der Verkehr – und vor allem die Lastwagen – die neue Umfahrung bald benützen könnten. Ich bitte

den Regierungsrat, nach der Zustimmung zu diesem Geschäft die Planung der Umfahrung schnell voranzutreiben. Ich danke Ihnen, wenn Sie mit der CVP dieser Botschaft zustimmen.

Andreas Fischer Bargetzi, Grüne, Möhlin: Meine Grosseltern wohnten in Stetten und deswegen gehört die Fahrt durch den Aargau von Nordwest in Richtung Südost zu meinen frühesten Kindheitserinnerungen. Auf der Reise über den Bözberg und durch die Zentren von Brugg und Hausen durchquerten wir logischerweise auch die Altstadt von Mellingen. Schon damals, vor mehr als 30 Jahren, war die Hauptgasse durch den Verkehr stark beeinträchtigt und wirkte eher trist. Da halfen auch die schönen Kerzen zur Weihnachtszeit wenig. Diese schöne Altstadt vom Verkehr zu entlasten und als Begegnungszone neu zu beleben, halte ich deshalb für eine mehr als berechtigte Forderung. Nun kommt das grosse Aber: Dieses Umfahrungsprojekt war, ist und bleibt ein Murks. Die grundsätzliche Kritik ist altbekannt: Neue Strassen haben noch nie ein Verkehrsproblem gelöst, sondern höchstens verlagert und langfristig sogar verstärkt, weil die Menschen sich sehr schnell daran gewöhnen, noch weiter weg von der Arbeitsstätte wohnen zu können. Die konkrete Kritik an diesem Projekt haben wir auch schon von jeher geäussert. Es ist überrissen und verbraucht viel zu viel Land. Dies hat sich nun im Projektprozess noch verschärft. Mehr als vier Hektaren Fruchtfolgefleichen sollen verschwinden. Landwirtschaftsland, das für Besseres genutzt werden sollte, als nur befahren zu werden. Wir müssen endlich mit diesem unnötigen und unsinnigen Verschleiss aufhören. Zum Argument, wonach mehr als 60 Prozent der Aargauer Bevölkerung der Umfahrung zugestimmt haben und man dies endlich akzeptieren sollte: Am 24. September 2017 haben rund 75 Prozent der Aargauerinnen und Aargauer einer anderen Vorlage noch deutlicher zugestimmt, nämlich dem Verfassungsartikel zur Ernährungssicherheit. Wie sollen wir diese erreichen, wenn wir der Landwirtschaft dauernd Flächen entziehen? Wir haben es hier also mit einer klassischen Interessenabwägung zu tun, und uns Grünen fällt diese nicht schwer. Wir setzen uns konsequent für die kommenden Generationen ein und sagen deshalb Nein zu dieser Richtplananpassung. Sollte der Richtplan dennoch angepasst werden, stimmen wir der CVP dahingehend zu, dass diese Flächen wenigstens kompensiert werden.

Renate Gautschy, FDP, Gontenschwil: Eine Richtplananpassung ist notwendig, damit die Umfahrung Mellingen als Jahrtausendprojekt in die Geschichte eingehen kann. Seit dem Jahr 2000, also seit 17 Jahren, werden viele Ressourcen für eine dringend nötige Verbesserung des Verkehrs durch die Altstadt Mellingen eingesetzt – mussten eingesetzt werden – damit der ungerechtfertigte Widerstand überwunden werden kann und die Altstadt und die Bevölkerung eine verkehrsoptimierte Zukunft erhalten. Es gibt keine Möglichkeit, in die Endmoräne Grüemethügel auszuweichen. Der Bedarf der Fruchtfolgefläche muss also von 2,7 Hektaren auf 3,34 Hektaren ausgeweitet werden, damit dem Projekt zum Erfolg verholfen werden kann und damit Teil 1 und 2 umgesetzt werden können. Auch wir sind für einen schonenden Ressourcenumgang, besonders hinsichtlich des Lands für unsere Zukunft. Wir haben aber unsere Vergangenheit auch selber gebaut, darum müssen wir nun auch für die Zukunft geradestehen und Lösungen suchen. Es ist unsere Aufgabe, die Zukunft gewissenhaft und verantwortungsvoll zu ermöglichen. Stimmen Sie der Anpassung des Richtplans für die Umfahrung in Mellingen zu. Die FDP wird dies einstimmig tun.

Gabriela Suter, SP, Aarau: Die Befreiung vom Durchgangsverkehr in Mellingen ist unbestritten. Wir sind uns einig, dass die Bevölkerung in der Altstadt unter diesem starken Verkehr leidet. Über 15'000 Fahrzeuge täglich bringen viel Lärm und Gestank in die Altstadt, darum muss nun etwas geschehen. Das Umfahrungsprojekt wurde in der Volksabstimmung 2011 von den Aargauer Stimmberechtigten klar angenommen. Die SP hat das Projekt damals bekämpft, weil die Umfahrung unwiederbringlich viel zu viel Kulturland zerstört. Daran hat sich nichts geändert, im Gegenteil – es ist noch schlimmer geworden. Insbesondere geht es hier um den Abschnitt 2, um den es schon in der damaligen Abstimmung ging. Wir haben bereits im Abstimmungskampf 2011 darauf hingewiesen, dass es den Abschnitt 2 für die Umfahrung des Städtchens gar nicht braucht, weil er eher dazu dient, neue Baugebiete zu erschliessen, was zur Zersiedelung und zu Mehrverkehr führt. Genau das möchte die SP aber nicht. Aus diesem Grund sind wir nach wie vor der Meinung, dass auf den Bau des zweiten Abschnitts verzichtet werden könnte, was auch vom Bauernverband unterstützt wird. Zwei Hektaren

Kulturland könnten gerettet werden. Heute geht es nun eben nicht um das Projekt als solches, sondern um die Richtplanänderung. Das Projekt wurde von den Stimmberechtigten bereits bewilligt. Gemäss der Richtplanänderung würden nun auch im ersten Abschnitt mehr Fruchtfolgefleichen verloren gehen als ursprünglich angenommen. Es geht um eine Hektare. Ursprünglich war geplant, die Reussbrücke durch schützenswertes Gebiet zu bauen. Aufgrund von Einwendungen wurde das Projekt angepasst und verschoben. Einerseits kann so eine Verbesserung erzielt werden – die Strasse führt nicht mehr durch ein Gebiet, welches im Bundesinventar für Landschaften und Naturdenkmäler festgehalten wird – dafür führt die Strasse nun durch Kulturland. Pest oder Cholera, das ist hier die Frage. Käme nicht noch ein dritter Weg infrage? In unserer Vernehmlassungsantwort haben wir die Richtplanänderung abgelehnt und gemeinsam mit den Umweltverbänden angeregt, den dritten Weg, die Tunnelvariante, vertieft abzuklären. In der Diskussion in der Kommission UBV stellte sich heraus, dass die Tunnelvariante zwei Probleme aufweist: Zum einen sind dies die Mehrkosten von über 75 Millionen Franken. Man kann der Meinung sein, dass die Strassenkasse des Kantons Aargau dies verkraften könnte, denn sie ist gut gefüllt. Wir sind auch der Meinung, dass der Schutz eines BLN-Gebiets höhere Kosten rechtfertigen könnte. Nachhaltigkeit beinhaltet nicht nur wirtschaftliche Aspekte, sondern auch ökologische und gesellschaftliche. Das zweite Problem ist technischer Art und wurde in der Kommission UBV aufgezeigt. Um die Reuss zu untertunneln, müsste sehr steil gegraben werden. In der Kommission sprachen wir von einem Gefälle von zehn Prozent. Mir und einem grossen Teil meiner Fraktion scheint ein solches Bauvorhaben sehr unrealistisch. Beim vorliegenden Geschäft geht es nicht um das Projekt an und für sich, wir können auch nicht entscheiden, ob der zweite Abschnitt weggelassen werden soll oder nicht. Wir würden diese Variante nach wie vor favorisieren. Weil wir dem Gesamtprojekt nicht zustimmen können, insbesondere aufgrund des zweiten Abschnitts, lehnt die SP auch den Antrag zur Richtplanänderung ab oder wird sich teilweise enthalten.

Dr. Roland Frauchiger, EVP, Thalheim: Hätte die Ratsleitung das vorliegende Geschäft auf die nächste Sitzung gelegt, könnten wir das zehnjährige Jubiläum feiern. Unsere Fraktion hält die Umfahrung Mellingen bezüglich des Abschnitts 1 grundsätzlich für gut. Der Abschnitt 2 hingegen hat zu intensiven Diskussionen geführt, wir sehen seine Notwendigkeit nur bedingt. Er steht hier aber nicht zur Diskussion, es liegt ein bewilligtes Projekt für beide Abschnitte vor. Es handelt sich zwar aus unserer Sicht nicht um die optimale Lösung, wir akzeptieren sie aber. Wir staunen aber schon, dass wir nun fast drei Jahre benötigt haben, um ein paar Quadratmeter aus dem BLN gegen ein paar Quadratmeter Fruchtfolge zu tauschen. An einem Ort Natur opfern, um an einem anderen Ort Natur zu gewinnen? Man könnte sich schon fragen, ob die Regeln, die wir uns gesetzt haben oder die uns gesetzt wurden, sinnvoll sind und ein effizientes Arbeiten überhaupt erlauben. In dieser Situation von halber Begeisterung wird unsere Fraktion dem Antrag nicht zustimmen, mehrheitlich aber auch nicht dagegen sein.

Christian Glur, SVP, Murgenthal: Die Umfahrung Mellingen ist zu einem sehr leidigen und schlussendlich aus Sicht der Landwirtschaft zu einem nicht zufriedenstellenden Projekt mutiert. Die Umweltverbände haben es mit ihren Einsprachen geschafft, dieses Projekt über Jahre hinaus zu verzögern. Die Leidtragenden sind die Mellinger Einwohner sowie die produzierenden Landwirtschaftsbetriebe, welche dank der Umweltverbände nun zusätzlich 1,6 Hektaren Fruchtfolgefleichen verlieren werden. Die Forderung, wonach die im BLN liegende Endmoräne auf keinen Fall tangiert werden darf und somit die Strassenachse um 7,5 Meter in das benachbarte Landwirtschaftsland verschoben werden muss und deshalb zusätzlich 1,6 Hektaren Fruchtfolgefleichen verbaut werden, ist für mich als Landwirt überhaupt nicht nachvollziehbar und hat mit gesundem Menschenverstand nichts mehr zu tun. Vergleicht man die Bilder vorher im BLN-Gebiet und nachher ausserhalb des BLN-Gebiets, fällt einem gar nichts auf. Somit frage ich mich schon, warum die erste Linienführung als so schlecht taxiert worden ist.

Momentan läuft die Vernehmlassung zum Hochwasserschutz Suhrental. Ein markantes Hochwasserrückhaltebecken wird in ein schönes BLN-Gebiet geplant. Diesbezüglich habe ich von den Umweltverbänden noch keinen Widerstand vernommen. Vermutlich sind sie damit zufrieden, dass in diesem

Gesamtprojekt fast zehn Hektaren Fruchtfolgefläche zugunsten der Renaturierungen und Ökologisierungen verloren gehen. Diese Haltung ist äusserst inkonsequent. Mir scheint, dass gewisse Verbände vor allem populistisch handeln, damit der Eingang von Spendengeldern auch für die Zukunft gesichert ist. Die SVP-Fraktion wird der vorliegenden Richtplananpassung grossmehrheitlich zustimmen. Die Aargauer Bevölkerung hat dem vorliegenden Projekt ebenfalls klar zugestimmt. Wir sind der Meinung, dass nun genug Zeit vergangen ist und dem Projekt in vorliegender Form zugestimmt werden sollte.

Barbara Portmann-Müller, GLP, Lenzburg: Wir sind nun ein Kapitel weiter in dieser verkorksten Geschichte. Dass es so weit gekommen ist, ist teilweise die Schuld der Umweltverbände, aber nicht nur. Das muss hier klar festgehalten werden. Die Schuld lag teilweise auch in der Qualität des Projekts und in tendenziösen Rechtsgutachten des Regierungsrats. Die Beteiligten sind zuwenig abgeholt und einbezogen worden und das Variantenstudium der Kosten-Nutzen-Analyse war zuwenig transparent oder wurde nicht durchgeführt. Dies alles hat zu dieser langen Verfahrensdauer beigetragen. Wir sind froh, dass mittlerweile die Projekte besser präsentiert werden und keine derartigen Mängel mehr vorliegen. Die GLP sprach sich immer für eine verkehrsmässige Entlastung der Altstadt aus, jedoch nie für eine zersiedelungsfördernde Umfahrung. Der Abschnitt 2 hier gehört leider wieder zu dieser Kategorie. Wir haben uns immer für die Etappe 1 ausgesprochen, allerdings unter möglichst guter Einpassung in das sensible Reussgebiet. Das Bundesgericht hat nun gefordert, dass der Regierungsrat beide Projektteile noch einmal genehmigt. Ob wir nun heute zustimmen oder nicht – wir fordern, dass der Regierungsrat hinsichtlich dieses Entscheids die Sachlage und die Etappen noch einmal umfassend prüft und gewisse Versäumnisse wie Kosten-Nutzen-Analysen der beiden Etappen nachholt und diese separat beurteilt. Allenfalls schlägt er besser noch eine Zusatzrunde ein, als dass der Gerichtsweg beschritten werden muss. Der Regierungsrat wird gebeten, in seiner Abwägung die Auswirkungen auf die Raumplanung und die Umwelt inklusive dem Kulturlandverlust noch einmal zu beurteilen. Wir gehen davon aus, dass wir gestützt auf das Öffentlichkeitsprinzip diese Abwägungen nachverfolgen können.

Auch für die GLP stellt sich die Frage nach Pest oder Cholera. Stimmen wir zu, senden wir ein falsches Signal aus. Wir waren nie glücklich mit dieser Umfahrung, insbesondere mit der Etappe 2. Lehnen wir ab, wirkt es wie 'tröteln', denn letztlich handelt es sich um den Folgebeschluss vieler vorangegangener Beschlüsse. Die Etappe 1 begrüßen wir. Es ist schwierig, denn der Volkentscheid umfasst den Kredit für beide Etappen. Die Diskussion in Bezug auf die Fruchtfolgefläche ist hier vielleicht auch nicht am richtigen Ort. Wir hoffen deshalb auf die Abwägung des Regierungsrats. Wir werden uns heute der Abstimmung enthalten.

Bruno Gretener, FDP, Mellingen: Sie werden nicht überrascht sein, dass ich als Stadtammann von Mellingen zu diesem Geschäft auch sprechen möchte. Seit einigen Tagen künden in unseren Städten und Dörfern die Beleuchtungen an, dass Weihnachten bevorsteht. In der Mellinger Altstadt sind es wunderschöne Kerzen, die unser Städtchen in ein warmes Licht tauchen und eine wunderbare weihnachtliche Stimmung verbreiten. Nehmen Sie sich, wenn Sie in Mellingen im Stau stehen, eine Auszeit und bewundern Sie unsere einzigartige Weihnachtsbeleuchtung. Bald ist Weihnachten. Vielleicht geht es Ihnen wie mir und Sie dürfen in den verbleibenden Tagen auch noch einige Geschenke für Ihre Liebsten besorgen. Vielleicht haben Sie von Ihren Kindern oder Patenkindern einen Wunschzettel erhalten, auf dem die Dinge stehen, mit denen Sie ihnen eine grosse Freude bereiten könnten. Ich möchte Ihnen heute nicht vorenthalten, was auf dem Wunschzettel von ganz vielen Mellingerinnen und Mellingern und ganz vielen anderen Menschen steht, die täglich durch unser Städtchen fahren respektive im Stau stehen. Gemäss dem Wunschzettel möge der Grosse Rat dieser Richtplanänderung klar zustimmen. Es soll ein Zeichen gesetzt werden, dass die Umfahrung Mellingen endlich gebaut werden soll. Ebenso steht auf dem Wunschzettel, dass die Vertreter der Umweltverbände und -parteien auch einmal an die Menschen denken sollen, die seit vielen Jahren hoffen, dass sich die Sicherheit in unserem Städtchen sowie die Lebens- und Aufenthaltsqualität verbessern wird, wenn sich nicht mehr täglich 15'000 Fahrzeuge durch unsere enge Altstadt quälen müssen. Das Gleiche gilt für die Lastwagen,

die jeweils die Strassenseite wechseln müssen und im Gegenverkehr das zu enge Tor umfahren. Wir wünschen uns auch, dass die Umweltverbände und ihre Vertreter und Sympathisanten im Grossen Rat endlich den demokratischen Entscheid vom 11. Mai 2011 akzeptieren, bei dem über 60 Prozent der Aargauerinnen und Aargauer diesem Projekt mit beiden Abschnitten zugestimmt haben. In Mellingen selbst waren es übrigens über 80 Prozent, in den meisten umliegenden Gemeinden über 70 bis 75 Prozent. Wir hätten uns auch gewünscht, dass sich der VCS und der WWF in den letzten sechs Jahren konstruktiv eingebracht hätten und auch einmal einen Kompromiss eingegangen wären, statt eine massiv teurere Tunnellösung zu fordern, bei der zum Beispiel der Verlust an Fruchtfolgefleichen auch nicht viel geringer gewesen wäre, aber weitere gewichtige Nachteile in Kauf genommen hätten werden müssen. Gelegenheiten, um konstruktiv mitzuarbeiten, gab es im Übrigen genug. Es wäre daher wünschenswert gewesen, wenn die vielen Gespräche mit den Umweltverbänden auch einmal dazu geführt hätten, einen Kompromiss zu finden. Wir erachten es auch nicht als sehr konstruktiv, wenn eine Tunnellösung lediglich in der Absicht gefordert wird, die Umfahrung auf viele weitere Jahre hinaus zu verhindern, und dann bei einem neuen Projekt trotzdem wieder neue Einsprachen und Beschwerden zu führen. Wir wünschen uns auch, dass der Bauernverband den demokratischen Entscheid vom 11. Mai 2011 ebenfalls respektiert und zur Kenntnis nimmt, dass der vorläufige Verzicht auf den Abschnitt 2 oder der ganze Verzicht auf den Abschnitt 2 nicht dem Willen der über 60 Prozent Ja-Stimmenden entspricht, auch wenn durch die erzwungene Projektänderung im Abschnitt 1 leider mehr Fruchtfolgefleiche verbraucht wird als ursprünglich vorgesehen. Wir sind deshalb überaus dankbar, dass der von der Projektänderung im Abschnitt 1 betroffene Landwirt dazu Hand geboten hat, dass die Strasse in sein Land verschoben werden kann. Im Abschnitt 2 ändert sich bezüglich Fruchtfolgefleiche also gar nichts. Es ist daher schon sehr befremdlich und meines Erachtens auch ziemlich undemokratisch, hier nun den zweiten Abschnitt wieder infrage zu stellen und zu bekämpfen. Deshalb enthält unser Wunschzettel auch noch den Wunsch, dass es noch viele andere Menschen wie den Landwirt in Mellingen gibt, die zu solchen Kompromissen bereit sind, damit wichtige Projekte zukünftig schneller realisiert werden können, auch wenn sie für Einzelne nicht nur Vorteile mit sich bringen, aber für die Mehrheit der Bevölkerung die positiven Punkte überwiegen. Bald ist Weihnachten. Ich wünsche Ihnen allen besinnliche und erholsame Weihnachtstage im Kreise der Familie.

Christoph Hagenbuch, SVP, Oberlunkhofen: Auch ich habe vorweihnachtliche Wünsche, die aber heute sicher nicht alle erfüllt werden. Aufgrund der Ausgangslage bin ich auch dafür, dass die Altstadt Mellingen möglichst schnell vom Verkehr entlastet wird. Ich bin aber dagegen, dass in einem Projekt stets die am lautesten schreienden Anspruchsgruppen zufriedengestellt werden und immer nur die Fruchtfolgefleichen abgestraft werden. Das vorliegende Projekt wurde vom Regierungsrat in zwei Abschnitte aufgeteilt. Abschnitt 1 entlastet die Altstadt Mellingen und muss schnellstmöglich realisiert werden. Abschnitt 2 verlagert den Verkehr von einer Zone – Wohn- und Gewerbezone dreigeschossig – zu einer anderen genau gleichen Wohnzone mit Gewerbe. Gleichzeitig kostet der Abschnitt 2 zusätzlich 12 Millionen Franken, notabene ohne die zusätzlichen Unterhaltskosten. Dies alles zulasten der Fruchtfolgefleiche und zulasten der Staatskasse, in diesem Fall der Strassenkasse. Wir haben vor zwei Wochen in diesem Saal bei verschiedenen Budgetposten um 10'000 oder 20'000 Franken gerungen, immer mit dem Ziel, ein ausgeglichenes Budget zu erreichen. Heute haben wir die Gelegenheit, 12 Millionen Franken zuzüglich Folgekosten für Unterhalt eines unnötigen Strassenabschnitts einzusparen. Leider ist es nicht möglich, über die beiden Abschnitte getrennt abzustimmen. Ja zum Abschnitt 1 und Nein zum Abschnitt 2 – das wäre mein Wunsch gewesen. Es wäre schon mein Wunsch gewesen, dass die Bevölkerung im Jahr 2011 differenziert hätte abstimmen können. Das war aber nicht der Fall, das Projekt war damals schon vermurkst. Ich kann auch nichts dafür, dass wir heute fast das zehnjährige Planungsjubiläum feiern, ohne überhaupt schon begonnen zu haben, etwas zu realisieren, weil sogenannte Umweltschutzverbände die Gerichte bemühen. Den Wunsch nach mehr Kompromissbereitschaft teile ich mit meinem Vorredner. Ich bin der Meinung, dass das Herzstück der Umfahrung Mellingen, nämlich Abschnitt 1, auch ohne die Richtplanänderung erstellt werden könnte, indem man bewusst auf den zweiten Abschnitt verzichtet. Auch wenn ich heute Nein stimme, sage ich Ja zum Abschnitt 1. Ich sage auch nicht Nein zur Umfahrung Mellin-

gen, sondern nur Nein zum unnötigen landschaftsverschandelnden Abschnitt 2, der auf Kosten der Natur und der Staatskasse erstellt werden soll. Ich sage Nein zu einem Strassenbau um des Strassenbaus willen und bitte Sie, dasselbe zu tun.

Michael Notter, BDP, Niederrohrdorf: Es ist schade, dass heute über ein Projekt abgestimmt werden muss, das eigentlich nicht gutgeheissen werden kann. Abschnitt 1 ist notwendig und voranzutreiben. Dass ein bewaldeter Moränenhügel mehr Schutzbedarf als die Mellinger Altstadt oder urbarer Boden genießt, muss hier wohl geschluckt werden. Mit diesem Abschnitt kann die Verengung in der Altstadt umfahren werden. Auf Abschnitt 2 könnte im Moment aber gut verzichtet werden. Es könnte die Option geschaffen werden, die Daten über den Verkehrsfluss nach fünf oder zehn Jahren neu zu erheben und den Bedarf daraus neu zu überprüfen. Gemäss Abschnitt 1 könnte der Verkehr über Birrhard, Birr und Brunegg auf die Autobahn führen, was das Zentrum Mellingen entlasten würde. Abschnitt 2 bringt mit Abschnitt 3 – Umfahrung der Quartiere Ghei und Neugrün – nicht viel. Der Verkehr wird wieder Richtung Zentrum Mellingen geleitet.

Heute müssen wir der Vorlage zustimmen, nur um gewissen Verbänden nicht wieder Tür und Tor zu öffnen, das Projekt erneut bombardieren zu können. Man ist versucht, den Antrag zur Richtplanänderung abzulehnen, weil der Abschnitt 1 alleine keine drei Hektaren Fruchtfolgefläche benötigt. Die Umfahrung Mellingen ist erwiesenermassen notwendig. Die Vorlage birgt aber kein Optimierungspotenzial.

Noch nicht angesprochen, aber trotzdem sehr wichtig, ist der Hochwasserschutz. Aus persönlicher Erfahrung als Landwirt weiss ich, wie sich die Reuss bei Hochwasser ausbreiten kann. Die Umfahrung soll direkt in dieses gefährdete Gebiet gebaut werden. Ich hoffe, dass diesem Aspekt genügend Rechnung getragen wird.

Ralf Bucher, CVP, Mühlau: Dass wir die Umfahrung Mellingen erneut beraten müssen, kommt einem Trauerspiel gleich. Es ist nicht wegzudiskutieren, dass wir dies den Umweltverbänden zu verdanken haben. Der Bauernverband hat den Entscheid im Jahr 2011 akzeptiert. Wir waren immer gegen Abschnitt 2, hätten aber den sofortigen Baubeginn von Abschnitt 1 jederzeit unterstützt.

Wir haben den Umweltverbänden die Verzögerung als auch den zusätzlichen Landverbrauch zu verdanken. Dieser zusätzliche Landverbrauch ist der Grund, dass wir heute wieder über dieses Projekt diskutieren. Das ruft den Bauernverband natürlich wieder auf den Plan. Wir wollten Abschnitt 2 nicht und nie. Es ermöglicht aber natürlich neue Perspektiven, den Abschnitt 1 sofort zu bauen, den Abschnitt 2 aber im Richtplan zu belassen und erst dann zu realisieren, wenn er gebraucht wird. Jetzt stellt sich die Frage, was bei einem Ja oder einem Nein heute passiert. Wir haben uns einen Antrag überlegt, sind aber zum Schluss gelangt, dass er nichts bringt. Aus unserer Sicht – Abschnitt 1 bauen, Abschnitt 2 aufschieben – bräuchte es die vorliegende Richtplananpassung nicht, weil nicht mehr als drei Hektaren Fruchtfolgefläche verbraucht würden. Somit muss der vorliegende Antrag abgelehnt werden, weil er gar nicht nötig ist. Wir wollen nun aber nicht die Spielverderber sein und die Mellinger weitere zehn Jahre auf die Umfahrung warten lassen. Es stellt sich für uns die Frage, wie lange wir auf den pfannenfertig vorliegenden Abschnitt 1 warten müssten – sämtliche Einsprachemöglichkeiten wurden durch die Umweltverbände ja ausgenützt und sie haben dafür auch noch Recht erhalten – wenn wir heute Nein stimmen? Hierfür wären wir froh um eine Antwort des Regierungsrats. Ich bin der Ansicht, dass der Abschnitt 1 sehr sehr schnell gebaut werden muss. Natürlich handelt es sich um ein geändertes Projekt, das andere flankierende Massnahmen benötigen würde, wie zum Beispiel die Lenkung des Verkehrsflusses Richtung Birrfeld und nicht durch das Zentrum. Aus diesem Grund werde ich den Antrag auch ablehnen, im Vertrauen in den Regierungsrat, dass er den pfannenfertigen Abschnitt 1 möglichst schnell vorantreibt und nicht noch einmal neu vorlegen muss.

Martin Keller, SVP, Obersiggenthal: Worum geht es hier eigentlich? Geht es um Abschnitt 1 oder Abschnitt 2 oder geht es um eine Richtplananpassung? Die Verhinderungstaktik, zuerst dort und dann wieder da anzugreifen, ist natürlich elegant. Es ist widerlich, dass hier schon wieder das Gleiche diskutiert werden muss. Seit zehn Jahren diskutieren wir nun schon über dieses Projekt. Seit

sechseinhalb Jahren liegt ein gültiges Ergebnis einer Volksabstimmung vor. Mit 60 Prozent hat das Aargauer Volk die Umfahrung Mellingen genehmigt. Es soll sich jeder selber überlegen, was er dazu sagen würde, wenn er ein Bewohner von Mellingen wäre. Zuerst wurde der Abschnitt 2 angegriffen, weil man das Projekt nicht wollte, dann der Abschnitt 1, dann der Kreisel und so weiter. Am Schluss wird ein unbedeutender Hügel – nein, er ist nicht schützenswert, nur unbedeutend – für Fruchtfolgeflächen geschont. In diesem Punkt bin ich mit meinem Kollegen Hagenbuch einig. Diejenigen, die das ganze Projekt immer verhindert haben, machen nun eine Tunnelvariante beliebt. Klar kann ein Tunnel realisiert werden und auch die zehn Prozent Gefälle sind machbar, am Schluss ist aber nicht der Auto-, sondern der Langsamverkehr – die Fussgänger und Velofahrer – das Thema. Zehn Prozent sind relativ viel und im Strassenbau unüblich, aber auch das wäre möglich. Man versucht nun, über die Tunnelvariante das Ganze wieder zu kippen. Für mich ist das völlig unverständlich. Natürlich ist die Situation verkorkst, auch wegen der GLP, die immer wieder die fehlende Kosten-Nutzen-Analyse vorbringt. Wegen des Kosten-Nutzens soll nun in Mellingen ein Tunnel gebaut werden. Der gleiche Verhinderungsclub kommt in Bad Zurzach zum Schluss, dass dort der Kosten-Nutzen für einen Tunnel nicht gegeben sei. In Bad Zurzach wendet der gleiche Club die umgekehrten Argumente für das gleiche Projekt an. Konstruktives gegenseitiges Einbringen? Ja, wir hätten das machen können, aber man wollte sich ja gar nicht einbringen. Man sollte doch wenigstens ehrlich sein. Man will sich gar nicht einbringen, man will die Umfahrung nicht. Jetzt wird scheinheilig für den Abschnitt 1 plädiert, weil man sich sonst mit den Mellingerinnen und Mellingern alles verscherzt. Man soll doch wenigstens zur Verhinderung stehen. Ich bitte alle Anwesenden, dem Richtplaneintrag zuzustimmen. Es geht heute um einen Richtplaneintrag, nicht um den Abschnitt 1 oder 2. Ich bitte Sie, den Bewohnern von Mellingen, aber auch der ganzen Region, diese Umfahrung zu gönnen.

Rosmarie Groux, SP, Berikon, Präsidentin der Kommission für Umwelt, Bau, Verkehr, Energie und Raumordnung (UBV): Wer die Stadt Bremgarten kennt, kann sich vielleicht an die Situation ohne Umfahrung erinnern. Die Brücke war dauernd beschädigt, weil die Lastwagen sich immer wieder verhakt haben. Die Fussgänger hatten im Städtchen fast keinen Platz. Die Situation war wirklich gefährlich. Ich kann mir Bremgarten ohne Umfahrung nicht mehr vorstellen und ich wünsche mir, dass Mellingen bald eine Umfahrung erhält.

Bruno Gretener, FDP, Mellingen: Ich bin mir soeben vorgekommen wie an einer Generalversammlung des Bauernverbands. Ich möchte noch einmal an die Bauern appellieren, den Volkswillen zu respektieren. Die ganze Diskussion um den Abschnitt 2 haben wir vor zehn Jahren schon intensiv geführt. Ich bitte Sie auch, anzuerkennen, dass einer Ihrer Kollegen in Mellingen bereit ist, das ewige Theater zu beenden und sein Land für einen Kompromiss zur Verfügung stellt. Bitte folgen Sie dem Beispiel Ihres Kollegen. Machen Sie sich nicht zu Komplizen der Umweltverbände. Legen Sie sich nicht mit den Umweltverbänden ins Bett. Wenn die Richtplanänderung heute scheitert, dürfen Sie sich eine Scheibe der Schuld des Scheiterns abschneiden.

Alois Huber, SVP, Möriken-Wildegg: Aus Sicht des Bauernstands möchte ich noch etwas anmerken. Die Fruchtfolgeflächen sind unsere Lebensgrundlagen. Ich bedaure die vorliegende Situation in Mellingen. Wären alle vernünftig, könnten wir uns die Diskussion sparen. Die Grünen, die sich immer auf den Schutz von Fruchtfolgeflächen berufen, opfern hier nun 1,4 Hektaren für einen kleinen Hügel. Deshalb kann ich diesem Antrag nicht zustimmen. Es tut mir wirklich leid für die Bewohnerinnen und Bewohner von Mellingen. Ich verstehe ihren Wunsch und ihren Unmut. Ich bin auch überzeugt, dass – egal, was die Abstimmung heute ergibt –, wir in fünf Jahren mit der Umfahrung noch nicht begonnen haben. Es wird sich immer wieder jemand finden lassen, der die Umfahrung boykottieren will. Es wäre wichtig, das Projekt nun wirklich voranzutreiben. Ein ganzes Projekt soll wegen einem kleinen Hügel verhindert werden, nachher wird es wegen dem Verlust von Fruchtfolgeflächen abgelehnt. Das stinkt doch zum Himmel. Als Vertreter des Bauernstands muss ich mich gegen den Verlust von jeder Hektare FFF, den es nicht wirklich braucht, wehren und stimme deshalb heute gegen die Vorlage. Ich bedaure aber, dass die Mellinger darunter leiden müssen.

Stephan Attiger, Landammann, FDP: Wir befinden uns nicht auf dem Stand Null, sondern wir haben eine Geschichte hinter uns, es liegen nicht mehr sämtliche Optionen auf dem Tisch. Heute beraten wir nur den Richtplaneintrag. Wer der Umfahrung Mellingen zustimmen will, muss heute dem Richtplaneintrag zustimmen, sonst wird die Umfahrung verhindert. Wir haben sowohl eine kommunale als auch eine kantonale Abstimmung über die Abschnitte 1 und 2 durchgeführt und beide Male wurde die Vorlage genehmigt. Der Grosse Rat als Vertreter der Bevölkerung hat diese Meinung zu respektieren. Die Bevölkerung hat das Projekt mit beiden Abschnitten genehmigt. Den Folgebeschluss heute mit der Richtplananpassung haben wir nicht gesucht, er wird aufgrund der Gerichtspraxis bezüglich der BLN-Gebiete, die im Übrigen auch geändert worden ist, notwendig. Wir müssen die Strasse in Richtung der Fruchtfolgeflechte verschieben, deshalb liegt der heutige Antrag vor. Der Abschnitt 2, der heute hauptsächlich diskutiert worden ist, ist nicht Grundlage des Antrags an den Grossen Rat, er bleibt unverändert. Ich bitte Sie, das zu beachten.

Wer Mellingen entlasten will, muss heute zustimmen. Die Brücke wird wie sämtliche Kunstbauten im kantonalen Strassennetz selbstverständlich regelmässig untersucht. Diese Untersuchung findet in diesem Jahr wieder vertieft statt. Wir hätten dies als zusätzliches Argument in die Botschaft aufnehmen können, aber uns geht es weniger um die Brücke als um die Menschen. Es ist fast nicht mehr zumutbar, im Städtchen zu wohnen. Dem Argument der Zersiedelung kann ich entgegenhalten, dass das Gegenteil der Fall ist. Der Bau der Umfahrung ermöglicht wieder die Nutzung des Wohnraums in der Stadt. Ich bin überzeugt, dass wir Siedlungsgebiet gewinnen, weil die Stadt Mellingen als Wohngebiet wieder attraktiv wird. Ziel muss sein, die Altstädte wieder zu attraktivem Wohnraum werden zu lassen. Betreffend Fruchtfolgeflechte haben wir auf Seite 6 der Botschaft ausgeführt, dass wir kompensieren wollten, und dass Möglichkeiten der Kompensation der entfallenden Fruchtfolgeflechte durch Bodenverbesserungsmassnahmen geprüft worden seien. Diese hätten jedoch zu bedeutenden Mehrkosten geführt und es hätten keine wesentlichen Verbesserungen der ökologischen Bilanz erzielt werden können. Das war der eigentliche Grund, weil die zur Verfügung stehenden Flächen heute naturnah bewirtschaftet werden und die Ökobilanz nicht besser geworden wäre. Ganz in der Nähe gibt es eine grosse Bodenverbesserungsmassnahme, die unabhängig von diesem Projekt realisiert wird. An die Adresse von Grossrätin Portmann: Ich kann Ihnen bestätigen, dass auch wir eine umfassende Prüfung wollen und selbstverständlich den Gerichtsweg nicht weiter beschreiten wollen. Wir hoffen, dass wir heute mit dieser Vorlage den richtigen Weg einschlagen können, so dass am Schluss auch die Umweltverbände zustimmen können. Dies hängt durchaus mit dem heutigen Beschluss zusammen. Zur Frage, was bei einer heutigen Ablehnung passiert: Wird die Vorlage heute abgelehnt, brauchen wir ein neues Projekt. Das Projekt heute ist mit den Abschnitten 1 und 2 und vor allem mit den flankierenden Massnahmen ausgearbeitet. Die flankierenden Massnahmen gehören auch zur Auflage und betreffen vor allem die Lenzburgerstrasse und die Birrfeldstrasse. Eine Ablehnung hätte zur Folge, dass wir ein neues Projekt bei Null starten müssten. Wir können nicht nur mit dem Abschnitt 1 beginnen. Sämtliche Verfahren wären wieder offen. Ich bin überzeugt, dass das Resultat nicht besser wäre, im Gegenteil. Ich bin überzeugt, dass das Gesamtprojekt beide Abschnitte benötigt. Die Tunnelvariante wurde in der Kommission UBV erörtert, viele heutige Bedenken wurden in der Kommission nicht vorgetragen. Ich bitte Sie, das Abstimmungsresultat der Kommission UBV, welche mit 11 gegen 3 Stimmen zugestimmt hat, zu beachten. Eine Tunnelvariante wäre nicht nur unverhältnismässig teuer, darüber hinaus würde eine Längsneigung von zehn Prozent entstehen. Der Staffeleggtunnel und der Sauerländertunnel weisen eine Neigung von fünf bis sechs Prozent auf. Die SIA-Norm beträgt fünf Prozent. Technisch ist das zwar machbar, im Betrieb aber praktisch nicht möglich. Zudem müsste der Tunnel auf beiden Seiten mit einer Neigung von zehn Prozent gebaut werden. Diese Variante mussten wir verwerfen. Im Übrigen hätte sie bezüglich des Verlusts der Fruchtfolgeflechte nicht viel gebracht. Ein Tunnel verbraucht nahezu gleich viel Fruchtfolgeflechte wie das vorliegende Projekt. Zum Votum von Grossrat Huber, wonach es keine Rolle spielt, ob heute zugestimmt oder abgelehnt wird, habe ich dezidiert eine ganz andere Meinung. Heute wird ein wegweisender Entscheid gefällt. Wenn Sie heute die Richtplanänderung genehmigen, kann das Projekt einen grossen Schritt vorwärts getrieben werden. So können wir den Gegebenheiten der eidgenössischen Kommission entgegenkommen und eine Lösung vorweisen. Wenn Sie für eine Umfahrung Mellingen sind, stimmen Sie heute mit dem Regierungsrat der Anpassung zu.

Vorsitzender: Eintreten ist unbestritten.

Detailberatung

Botschaft sowie Anhänge 1–3

Keine Wortmeldungen.

Antrag gemäss Botschaft

Abstimmung

Der regierungsrätliche Antrag gemäss Botschaft wird mit 89 gegen 24 Stimmen gutgeheissen.

Beschluss

Der Entwurf zur Anpassung des Richtplans wird zum Beschluss erhoben.

0486 Sondermülldeponie Kölliken (SMDK); Abschluss der Gesamtsanierung und Nachsorge; Verlängerung des Verpflichtungskredits; Beschlussfassung

Behandlung der Vorlage-Nr. 17.280 des Regierungsrats vom 8. November 2017.

Rosmarie Groux, SP, Berikon, Präsidentin der Kommission für Umwelt, Bau, Verkehr, Energie und Raumordnung (UBV): Zur Ausgangslage: In der Sondermülldeponie Kölliken (SMDK) wurden von 1978 bis 1985 rund 475 Tonnen verschiedene Abfälle (Sonderabfälle und Kehrichtschlacke) abgelagert. Eigentümerin der SMDK ist das Konsortium SMDK, eine einfache Gesellschaft, welche sich aus den Partnern Kanton Aargau, Kanton Zürich, Stadt Zürich und Basler-Chemie zusammensetzt. Nach der Schliessung der Deponie im Jahr 1985 wurde festgestellt, dass die Deponie undicht war und zu einer Verschmutzung des Grundwassers führte. Nach verschiedenen Untersuchungen beschloss das Konsortium im Jahr 2000, einen vollständigen Rückbau der Deponie unter luftdichten Verhältnissen zu beantragen. Im Juli 2003 erliess die Abteilung für Umwelt des Departements BVU die Sanierungsverfügung und im Jahr 2004 erfolgte die Baubewilligung durch den Gemeinderat Kölliken und den Kanton Aargau. Die Gesamtsanierung wurde mit 445 Millionen Franken veranschlagt. Mit dem Bau der Infrastruktur wurde im März 2006 und mit dem Deponierückbau im November 2007 begonnen. Aufgrund der Erfahrungen aus der 1. Rückbauetappe musste das Rückbau- und Entsorgungskonzept für die 2. Etappe angepasst und der Kostenvoranschlag für die Sanierung auf 570 Millionen Franken erhöht werden.

Mitte Juli 2015 wurde die letzte Schaufel Abfall abtransportiert und bis Ende März 2016 konnte auch der Aushub der stark belasteten Bereiche des Deponieuntergrunds abgeschlossen werden.

Seit März 2017 wird die leere Deponie mit Aushub aus dem Eppenbergtunnel teilweise aufgefüllt.

Ende 2017 soll mit dem Abbruch der Hallen begonnen werden. Ende 2018, nach Abbruch der Hallen, wird das Gelände aufgefüllt und rekultiviert. Damit ist die Gesamtsanierung abgeschlossen. Das Konsortium hat den Abschluss der Gesamtsanierung aus rechnungstechnischen Gründen auf das Jahr 2020 festgelegt.

Anschliessend an die Gesamtsanierung folgt die Nachsorgephase. Das austretende Wasser wird in 25 Metern Tiefe gefasst und in der eigenen Kläranlage gereinigt. Dies erfolgt solange, bis die Wasserqualität den festgelegten Qualitätsanforderungen entspricht. Anschliessend werden die Anlagen zurückgebaut, die Auffüllung und Endgestaltung des Geländes umgesetzt, die Organisationsstruktur reduziert und die Grundstücke verwertet. Die Nachsorgephase wird voraussichtlich 2028 abgeschlossen sein.

Im Jahr 2011 wurde der Anteil an den Kosten für den Kanton Aargau bei einem Total von 600,3 Millionen Franken mit 282 Millionen Franken angegeben. Die Endkostenprognose am 30. Juni 2017 lau-

tete auf total 530,1 Millionen Franken, voraussichtlich 70 Millionen Franken unter dem Kostenvorschlag. Der Anteil des Kantons Aargau beträgt 247,6 Millionen Franken.

Zur Reduktion: Die 2011 erwarteten Risiken sind nur zu einem Teil eingetroffen und die Beiträge des Bundes aus dem VASA-Fonds (Verordnung über die Abgabe zur Sanierung von Altlasten) wurden erhöht.

Zur Beratung in der Kommission: Eintreten war unbestritten und wurde stillschweigend beschlossen. In der Detailberatung wurden keine Anträge gestellt.

In den Voten während der Kommissionsberatung wurden die regelmässige Berichterstattung über die Abläufe in der SMDK und der professionelle Rückbau positiv erwähnt. Trotz der hohen Kosten für die Sanierung waren alle überzeugt, das Beste aus einer schwierigen Situation gemacht zu haben. Es wurde auch gewünscht, im Jahre 2020 den Bereich AB 630 'Umweltsanierung' ganz aus dem AFP zu streichen.

Die Kommission UBV genehmigte die beiden Anträge der Botschaft bei 15 Anwesenden einstimmig.

Eintreten

Vorsitzender: Stillschweigend treten die Fraktionen der GLP, Grünen und EVP-BDP auf die Vorlage ein.

Jeanine Glarner, FDP, Möriken-Wildegg: Die FDP wird selbstverständlich auf dieses Geschäft eintreten. Dass die Sanierung der Sondermülldeponie Kölliken notwendig wurde, ist kein Ruhmesblatt. Immerhin haben wir es geschafft, das Beste aus dem Schlechten herauszuholen. Die FDP nimmt erleichtert zur Kenntnis, dass der Kredit voraussichtlich nicht ausgeschöpft werden muss. Dies ist vor allem deshalb der Fall, weil die angenommenen Risiken zum Glück nicht eingetreten sind. Hoffen wir, dass es dabei bleibt. Die FDP tritt für die Fortführung des Kredits ein. Wir befürworten ebenfalls, wenn der Aufgabenbereich 630 'Umweltsanierung' früher oder später aus dem AFP verschwindet, denn es ist auch kein Ruhmesblatt, eine Umweltsanierung im AFP aufführen zu müssen.

Hans-Ruedi Hottiger, Parteilos, Zofingen: Die CVP-Fraktion wird auf das Geschäft eintreten und der Vorlage zustimmen. Wir stellen fest, dass der Rückbau der Sondermülldeponie Kölliken um einiges professioneller vonstattengegangen ist als vor vielen Jahren die Bewilligungsphase und der Betrieb. Dass am Ende so viel Geld aufgewendet werden muss, um ein Gebiet von Altlasten zu befreien, die dort ganz bewusst deponiert worden sind, ist sehr unschön. Wir sind aber mit dem Rückbau und der dabei dargelegten Transparenz sehr zufrieden, auch im finanziellen Bereich. Wir sind zufrieden mit der offenen Kommunikation und der umsichtigen Projektleitung. Darum erachten wir die Verlängerung des im Jahr 2004 bewilligten Verpflichtungskredits als sinnvolle Lösung und werden den entsprechenden Anträgen geschlossen zustimmen.

Martin Keller, SVP, Obersiggenthal: Die SVP wird dieser Sondermülldeponievorlage zustimmen. Die Abrechnung unter Budget wird stark betont. Wenn das Budget hoch genug angesetzt wird, ist es nicht schwierig, unter Budget abzurechnen. Trotzdem, ganz herzlichen Dank für den professionellen Rückbau dieser Sondermülldeponie. An dieser Stelle gehört auch den Unternehmungen, die die Halle erstellt haben oder die den Rückbau vorgenommen haben, ein Dankeschön. Ein Dank auch der Abteilung für Umwelt, die am Schluss den richtigen Effort an den Tag gelegt hat, damit die Sondermülldeponie bald wieder der Natur übergeben werden kann. Bitte stimmen Sie dieser Vorlage zu.

Martin Brügger, SP, Brugg: Auch für die SP ist Eintreten unbestritten. Vielleicht wäre es in den 1970er-Jahren klüger gewesen, wenn vor Projektbeginn auch zehn Jahre an diesem Projekt Sondermülldeponie diskutiert worden wäre (analog dem vorgängig diskutierten Geschäft "Umfahrung Mellingen") – dann hätten wir uns die Folgekosten sparen können. Unbestritten ist, dass (heute) alles rechtmässig abgelaufen und abgewickelt worden ist. Dafür wurde uns nun die Rechnung (die weiteren Folgekosten) präsentiert, analog des Zauberlehrlings, der hier kürzlich zitiert wurde. Die Folgekosten werden sich nun noch auf die nächsten Jahre ausdehnen. Wir stimmen selbstverständlich zu.

Wir sind überzeugt, dass die Projektleitung saubere Arbeit leistet. Selbst als Naturfreunde schlucken wir auch die letzte – oder vorletzte – Kröte noch. Wir richten unsere Komplimente an die heutige Projektleitung – an die jetzige Generation, die mit dem "Müll" gescheiter umgeht. Es wäre schön, wenn mit ähnlich kritischen Projekten vorsichtiger umgegangen würde.

Stephan Attiger, Landammann, FDP: Ich bedanke mich für die Würdigung und möchte mich dem Dank anschliessen. Die Unternehmungen haben sehr gute Arbeit geleistet, darum musste auch der Kredit nicht vollständig ausgeschöpft werden. Der eigentliche Grund ist aber das Nichteintreten der Risiken. Die Endkostenprognose ist seit einigen Jahren auf dem gleichen Niveau geblieben. Wir haben Risikopositionen eingestellt. Zu Beginn der Abbauarbeiten hatten wir Feuer und Explosionen zu verzeichnen. Zum Glück mussten diese Risikopositionen kaum beansprucht werden. Ich danke allen Beteiligten für die gute Arbeit, die bis heute geleistet wurde und ich hoffe auch auf eine unfallfreie Beendigung des Projekts.

Vorsitzender: Eintreten ist unbestritten.

Detailberatung

Keine Wortmeldungen.

Anträge gemäss Botschaft

Abstimmungen

Antrag 1 wird mit 117 gegen 0 Stimmen gutgeheissen.

Antrag 2 wird mit 116 gegen 0 Stimmen gutgeheissen.

Beschluss

1. Der am 30. November 2004 bewilligte und am 10. Mai 2011 aufgestockte Verpflichtungskredit für die Gesamtsanierung, die Sicherung und den Betrieb der Sondermülldeponie Kölliken (SMDK) sowie für die Nachsorge von 282 Millionen Franken wird bis zum Abschluss aller Sanierungsarbeiten verlängert.
2. Für die Nachsorgephase passt sich der Verpflichtungskredit um die indexbedingten Mehr- und Minderaufwendungen an (Produktionskostenindex des Schweizerischen Baumeisterverbands).

0487 Postulat Dr. Jürg Knuchel, SP, Aarau (Sprecher), Dr. Severin Lüscher, Grüne, Schöftland, Roland Agustoni, GLP, Rheinfelden, Dr. Marcel Bruggisser, BDP, Aarau, Therese Dietiker, EVP, Aarau, und Andre Rotzetter, CVP, Buchs, vom 29. August 2017 betreffend Förderung des Fuss- und Radverkehrs im Kanton Aargau; Überweisung an den Regierungsrat und gleichzeitige Abschreibung

(vgl. Art. 0262)

Mit Datum vom 8. November 2017 erklärt sich der Regierungsrat bereit, das Postulat entgegenzunehmen und beantragt mit folgender Begründung die gleichzeitige Abschreibung:

1. Ausgangslage

Der Fuss- und Radverkehr ist Teil der neuen Mobilitätsstrategie "mobilitätAARGAU" welche am 13. Dezember 2016 durch den Grossen Rat einstimmig beschlossen wurde. Die Strategie zeigt die Stossrichtung der kantonalen Verkehrspolitik für die nächsten zehn Jahre mit einem Planungshori-

zont bis 2040 auf. Die neue Mobilitätsstrategie verfolgt im Wesentlichen dieselben strategischen Ziele wie die Strategie von 2006, ist aber in vielen Punkten konkreter. Der wichtigste Unterschied besteht darin, dass die neue Mobilitätsstrategie gezielt räumliche Akzente setzt und differenzierte Ziele für die einzelnen Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen verfolgt. So sollen in Kernstädten, ländlichen Zentren und in urbanen Entwicklungsräumen die Mobilitätsbedürfnisse flächeneffizient abgewickelt werden. Die Förderung des Fuss- und Radverkehrs geschieht insbesondere über die Strategien:

- Anteil Fuss- und Radverkehr am Gesamtverkehr erhöhen
- Attraktive Zugänge zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sicherstellen
- Mobilitätsmanagement verstärken

Massnahmen, Umsetzung und Finanzierung werden in der Strategie noch nicht ausgearbeitet. Die Konkretisierung folgt nun in nachgelagerten Einzelprozessen in Form von Mehrjahresprogrammen, Umsetzungskonzepten und Projekten in den verschiedenen Strategiebereichen, welche zurzeit erarbeitet werden.

2. Energieziel und Verbrauch

Bezüglich des Ziel-Reduktionspfads nach energieAARGAU für das "Hauptziel 1 Energieeffizienz: Energieverbrauch pro Kopf senken" ist der Kanton Aargau prinzipiell auf Kurs. In der (17.206) Interpellation der Fraktionen der SP (Sprecher Max Chopard-Acklin, Obersiggenthal), der EVP-BDP, der Grünen und der GLP vom 29. August 2017 betreffend Stand der Umsetzung und der Zielerreichung der kantonalen Energiestrategie energieAARGAU im Kanton Aargau werden Fragen zur Erreichung der Ziele nach energieAARGAU vertieft behandelt, weswegen an dieser Stelle darauf verwiesen wird. Der Gesamtenergieverbrauch unterteilt sich jedoch in verschiedene Verbraucherguppen (Sektoren). Ein Vergleich der Reduktionsziele des Sektors Verkehr mit dem Gebäudebereich oder der Industrie zeigt signifikante Unterschiede auf: In den Sektoren Gebäude und Industrie konnten deutliche Reduktionen des (insbesondere fossilen) Energieverbrauchs pro Kopf verbucht werden. Im Sektor Verkehr verharrt der absolute Energieverbrauch (also ohne Berücksichtigung der demografischen Entwicklung) hingegen auf dem Niveau des Jahres 2000. Da die Bevölkerung im gleichen Zeitraum zugenommen hat, ist auch im Sektor Mobilität der Pro-Kopf-Verbrauch leicht gesunken. Der Rückgang im Mobilitätsbereich liegt jedoch deutlich hinter der Reduktion des Gesamtenergieverbrauchs pro Kopf. Mit einem bedeutenden Anteil des Sektors Verkehr von aktuell 1/3 am Gesamtenergieverbrauch sind entsprechende Massnahmen angezeigt.

Das Energiegesetz (EnG) sieht eine Überprüfung und allfällige Anpassung der kantonalen Ziele und Massnahmen mindestens alle fünf Jahre vor. Ein erster ausführlicherer Monitoring-Bericht wird demnach voraussichtlich im 2020 folgen.

3. Kantonale Förderung des Fuss- und Radverkehrs

In den letzten 15 Jahren förderte der Kanton Aargau vertieft den Fuss- und Radverkehr im ganzen Kantonsgebiet. Es wurde ein umfassendes Radroutennetz geplant und realisiert. Heute verfügt der Kanton über 960 km Radrouten (im Vergleich zu einem Kantonsstrassennetz von 1'100 km). In den Aargauer Agglomerationsprogrammen der 1. und 2. Generation werden 36 Massnahmen für den Fuss- und Radverkehr vom Bund unterstützt mit einem Investitionsvolumen von rund 88 Millionen Franken. Für die aktuell in Prüfung befindlichen Agglomerationsprogramme der 3. Generation sind 47 Fuss- und Radverkehrs-Massnahmen mit einem Investitionsvolumen von rund 154 Millionen Franken eingereicht worden.

Um den Fuss- und Radverkehr noch gezielter fördern zu können, wurde vor drei Jahren die Fachstelle Fuss- und Radverkehr (FS FRV) innerhalb der Abteilung Verkehr des Departements Bau, Verkehr und Umwelt eingesetzt als Eigenleistungsmassnahme der Agglomerationsprogramme der 2. Generation. Sie ist für die Belange des Fuss- und Radverkehrs zuständig, sowohl als Koordinations- und Ansprechstelle innerhalb der Verwaltung wie auch im Kontakt nach Aussen gegenüber Gemeinden, Städten, Regionen und Kantonen. Dank der Organisation als Fachstelle können die Interessen und Bedürfnisse des Fuss- und Radverkehrs gebündelt vertreten werden.

Zurzeit erarbeitet die Fachstelle das Umsetzungskonzept Fuss- und Radverkehr aufgrund der neuen Mobilitätsstrategie "mobilitätAARGAU". Darin werden Zielbilder für die verschiedenen Raumtypen formuliert und davon konkrete Massnahmen im Fuss- und Radverkehr für die nächsten zehn Jahre abgeleitet. Das Umsetzungskonzept mit den konkreten Massnahmen wird vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt verabschiedet. Die Massnahmen fliessen in die laufende Finanzplanung des Kantons ein.

Das Umsetzungskonzept Mobilitätsmanagement ist zurzeit ebenfalls in Erarbeitung und sollte 2018 vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt verabschiedet werden. Ziel der Massnahmen im Mobilitätsmanagement ist es, die ÖV-Nutzung, den Radverkehr und das Zufussgehen sowie die effiziente Autonutzung durch Beratung, Koordination verschiedenster Beteiligter und Themen sowie Kommunikation zu fördern und in diesem Sinn das zu erwartende Verkehrswachstum möglichst verträglich und CO₂-reduziert zu gestalten. Die Arbeiten für das Umsetzungskonzept kombinierte Mobilität werden voraussichtlich Anfang 2018 aufgenommen. Das aktuelle Mehrjahresprogramm ÖV wurde vom Grossen Rat 2013 beschlossen und ist damit verbindliche Planungsvorgabe bei der Weiterentwicklung des ÖV.

4. Kompetenzen und gesetzliche Grundlagen der drei Staatsebenen im FRV

Bund

Auf Bundesebene besteht heute eine Gesetzgebung für Fuss- und Wanderwege (FWG), nicht jedoch für den Radverkehr. Für den Radverkehr ist die sogenannte "Velo-Initiative" hängig, für welche der Bundesrat einen direkten Gegenvorschlag erarbeitet hat. Der Radverkehr soll in der Bundesverfassung verankert werden und damit dem Fussverkehr und dem Wandern gleichgestellt werden. Für den Kanton Aargau würde dies bedeuten, seine Aktivitäten im Radverkehr auf eine grössere rechtliche Basis abstützen zu können.

Kanton

Auf kantonaler Ebene führen diverse Gesetze und Verordnungen (Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen [Baugesetz, BauG], Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung [Strassengesetz, StrG], Bauverordnung [BauV], Verordnung über Fuss- und Wanderwege) zur Umsetzung im Richtplan. Der kantonale Richtplan legt im Kapitel M Mobilität die gesamtverkehrlichen Entwicklungsziele des Kantons Aargau fest. Massgeblich für den Fuss- und Radverkehr sind die Kapitel 1.1 Gesamtverkehr, 4.1 Rad- und Fussverkehr und 4.2 Wanderwegnetz. Ebenfalls von grösserer Bedeutung ist das Kapitel 5.1 Kombinierte Mobilität. Gestützt auf § 2 Abs. 3 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) richtet der Kanton Beiträge an Veloparkplätze an Bahnhöfen aus, um mittels Bike & Ride das Umsteigen vom Individualverkehr auf den ÖV zu fördern.

In Zukunft soll der Fuss- und Radverkehr auch im Rahmen von Gesamtverkehrskonzepten verbindlich im Richtplan verankert werden. Das Projekt Ostaargauer Strassenentwicklung (OASE) kann diesbezüglich als Pilot angesehen werden. Mit der Aufnahme als Zwischenergebnis ins Kapitel M 2.2 wurde auch das neue Richtplankapitel M 1.2 "Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau" aufgenommen. Darin sind Planungsanweisungen zum Fuss- und Radverkehr (wie auch zur räumlichen Abstimmung, dem Motorisierter Individualverkehr (MIV) und dem ÖV festgeschrieben.

Gemeinden

Aufgrund der nötigen Feinmaschigkeit sind für die Fuss- und Radverkehrsnetze die Gemeinden von grosser Bedeutung. Viele der Fuss- und Radverkehrsmassnahmen der Agglomerationsprogramme fallen beispielsweise in die Zuständigkeit der Gemeinden. Das wichtigste Planungsinstrument auf Gemeindeebene ist der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV). Im KGV schaffen die Gemeinden die Grundlagen für die Abstimmung zwischen der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung und legen die dazu nötigen Zielsetzungen und Massnahmen fest. Mindestinhalte im Bereich Fuss- und Radverkehr sind die Teilpläne Fussverkehr und Radverkehr mit bestehendem Netz, Netzlücken und geplanten Verbindungen sowie den Veloabstellanlagen an ÖV-Haltestellen beim Radverkehr. Der KGV ist behördenverbindlich, die Erarbeitung jedoch nur in wenigen Fällen gesetzlich vorgeschrieben (siehe §

54a Abs. 2 BauG). Aus kantonaler Sicht wäre es sinnvoll, die Gemeinden bei der Fuss- und Radverkehrsförderung mit klaren strategischen Vorgaben und Beiträgen an die Planung zu unterstützen.

5. Fazit

Die Tätigkeiten zur Förderung des Fuss- und Radverkehrs im Kanton Aargau sind seit einigen Jahren hoch. Mit dem künftigen Umsetzungskonzept wird auf Massnahmen-Ebene nochmals eine wichtige Grundlage zur konkreten Umsetzung geschaffen. Insgesamt ist der Kanton Aargau mit seinen Energiezielen auf Kurs. Im Bereich der Mobilität sind diesbezüglich noch weitere Anstrengungen notwendig.

Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen, beantragt aber aufgrund der bereits laufenden gezielten Förderung des Fuss- und Radverkehrs die gleichzeitige Abschreibung.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 2'011.–.

Dr. Jürg Knuchel, SP, Aarau: In unserem Postulat vom 29. August 2017 luden wir den Regierungsrat ein, in einem Bericht aufzuzeigen, wie eine effiziente und ressourcenschonende CO₂-neutrale Mobilität durch eine gezielte Förderung von Fuss- und Radverkehr sowie dessen optimale Anbindung an den öffentlichen Verkehr zeitgerecht sichergestellt und nötigenfalls auch gesetzlich verankert werden kann. Der Regierungsrat nimmt das Postulat entgegen, wofür wir uns herzlich bedanken, will es unter Verweis auf die kantonalen Energie- und Mobilitätsstrategien sowie auf ein paar gleichzeitig laufende Projekte aber abschreiben. Mit dieser Abschreibung sind wir Postulanten aus folgenden Gründen grossmehrheitlich nicht einverstanden: Erstens verharrt der Energieverbrauch im Sektor Mobilität seit dem Jahr 2000 auf einem unverändert hohen Niveau, dies im Gegensatz zu den Sektoren Gebäude und Industrie, wo eine signifikante Abnahme festzustellen ist. Der Sektor Mobilität macht insgesamt rund einen Drittel des gesamten Energiebedarfs aus. So ist hier eindeutig dringender Handlungsbedarf gegeben. Die kantonalen Energie- und Mobilitätsstrategien wurden im letzten Jahr vom Grossen Rat verabschiedet und sind uns allen bekannt. Dies gilt auch für die Umsetzungskonzepte bezüglich Fuss- und Radverkehr, kombinierte Mobilität und Mobilitätsmanagement sowie für das Mehrjahresprogramm ÖV, welche sich mit dem Fuss- und Radverkehr befassen. Es handelt sich dabei im Wesentlichen jedoch um unverbindliche Absichtserklärungen. Der Regierungsrat bleibt die Antwort schuldig, ob und wie er diese Umsetzungskonzepte priorisieren und nötigenfalls durch eine gesetzliche Verankerung in ihrer Verbindlichkeit stärken will, um so die kantonalen Energieziele zeitgerecht, das heisst bis im Jahr 2050, wirklich erreichen zu können.

Die Antwort des Regierungsrats weist ausdrücklich darauf hin, dass es aus kantonaler Sicht sinnvoll wäre, die Gemeinden bei der Fuss- und Radverkehrsförderung mit klaren strategischen Vorgaben und Beiträgen an die Planung zu unterstützen. Der Regierungsrat bleibt allerdings auch hier die Antwort schuldig, wie diese kantonale Unterstützung zeitgerecht und mit der notwendigen Verbindlichkeit umgesetzt werden könnte, obschon dies einem Kernanliegen des Postulats entspricht. Zusammenfassend schreibt der Regierungsrat in seinem Fazit wörtlich: "Im Bereich der Mobilität sind zur Erreichung der Energieziele noch weitere Anstrengungen notwendig." Genau aus diesem Grund haben wir das vorliegende Postulat ja eingereicht. Die Forderung des Postulats, diese Anstrengungen konkret, zeitgerecht und verbindlich aufzuzeigen, wurde jedoch nicht erfüllt. Wir danken dem Regierungsrat noch einmal für die Entgegennahme des Postulats, lehnen dessen gleichzeitige Abschreibung jedoch aus den genannten Gründen grossmehrheitlich ab.

Stefan Huwiler, FDP, Muri: Das Grundanliegen der Postulanten ist aus freisinniger Sicht unumstritten: Eine gesamtheitliche Planung von Mobilität, für deren Optimierung, und zur Steigerung der Energieeffizienz. Der Regierungsrat teilt diese Auffassung und nimmt das Postulat entgegen. Der Antrag auf gleichzeitige Abschreibung ist jedoch nachvollziehbar und wird von der FDP-Fraktion unterstützt. Aus unserer Sicht legt der Regierungsrat in seiner Antwort ausführlich dar, dass diesbezügliche Bestrebungen auf verschiedenen Ebenen laufen und in der näheren Zukunft eher noch verstärkt werden – etwa bei einer Annahme des Gegenvorschlags zur Velo-Initiative. Auf kantonaler Ebene sind die erwähnten Strategien energieAARGAU und mobilitätAARGAU die richtigen Hebel, um griffige

Lösungen zugunsten eines effizienten, gesamtheitlichen Mobilitätssystems zu finden. Die freisinnige Fraktion sieht deshalb in einem weiteren Bericht zurzeit keinen Mehrwert für unseren Kanton und lehnt eine Aufrechterhaltung des Postulats beziehungsweise die Ausarbeitung eines zusätzlichen Berichts ab. Wir sehen derzeit keinen Mehrwert, die Fakten liegen auf dem Tisch und zahlreiche Bestrebungen für Mobilitätsoptimierungen laufen – auch zugunsten des Rad- und Fussverkehrs. Selbstverständlich ist die FDP für Ideen bezüglich gesamtheitlicher Mobilitätsplanung mit Einbezug aller Verkehrsformen grundsätzlich offen. Der Aargau nimmt aber gerade in diesem Bereich mit der Strategie mobilitätAARGAU eine Pionierrolle unter allen Schweizer Kantonen ein. Diese Strategie wurde vor knapp einem Jahr in diesem Saal einstimmig angenommen. Das Umsetzungskonzept Fuss- und Radverkehr wird derzeit ausgearbeitet und wird die Ziele der Strategie in der Praxis umsetzen. Der Regierungsrat sollte die notwendige Zeit erhalten, die konkreten Schritte an die Hand zu nehmen, bevor andere Baustellen im selben Themenbereich angegangen werden. Ich bitte Sie im Namen der FDP-Fraktion für die Abschreibung zu stimmen, gemäss Antrag Regierungsrat.

Stefanie Heimgartner, SVP, Baden: Für mich ist dieses Postulat ein weiterer Vorstoss klar gegen den MIV (motorisierter Individualverkehr). Es wird einmal mehr eine Förderung des Fuss- und Radverkehrs verlangt und dies, obwohl dieser Langsamverkehr bereits ein Teil der neuen Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU ist, welche am 13. Dezember 2016 durch den Grossen Rat einstimmig beschlossen wurde.

In den letzten 15 Jahren wurde der Fuss- und Radverkehr im ganzen Kantonsgebiet vertieft gefördert und es wurde ein umfassendes Radroutennetz realisiert, welches heute über 960 km verfügt. Das Kantonsstrassennetz verfügt über 1'100 km – also nur 140 km mehr. Für mich steht dies in absolut keinem Verhältnis mehr und es ist unverständlich dass immer mehr Förderung für den Fuss- und Radverkehr verlangt wird.

Ausserdem wurde vor drei Jahren innerhalb des Departements BVU die Fachstelle Fuss- und Radverkehr eingesetzt. Diese Fachstelle soll Koordinations- und Ansprechstelle sein gegenüber Gemeinden, Städten, Regionen und Kantonen.

Genau diese Fachstelle erarbeitet im Moment aufgrund der neuen Mobilitätsstrategie das Umsetzungskonzept Fuss- und Radverkehr. Ist mit diesen Massnahmen nicht bereits mehr als genug getan?

Das Fazit des Regierungsrats besagt, dass die Tätigkeiten zur Förderung des Fuss- und Radverkehrs im Kanton Aargau seit einigen Jahren hoch sind. Insgesamt sei der Kanton Aargau mit seinen Energiezielen auf Kurs. Also müssen wir nicht noch mehr künstliche Strategien erfinden. Die SVP empfiehlt Ihnen ganz klar eine Entgegennahme des Postulats mit gleichzeitiger Abschreibung.

Dr. Severin Lüscher, Grüne, Schöffland: Auch ich danke dem Regierungsrat für die Entgegennahme des Postulats und die Beschäftigung mit dem Thema Förderung des Fuss- und Radverkehrs im Aargau. Ich kann aber nicht nachvollziehen, dass das Postulat abgeschrieben werden soll. Das Postulat zielt auf die Erfüllung der formulierten Anliegen, nicht bloss auf deren Kenntnisnahme. Einfach die Radweg-Kilometer zu zählen und den Strassenkilometern gegenüberzustellen – ich erhalte übrigens das gleiche Verhältnis 960 km zu 1'100 km – ist noch kein Erfolgsausweis. Ein solcher Vergleich ist für mich ein Indiz für ein tiefgreifendes Missverständnis im Zusammenhang mit Velowegen. Die Länge der Velowegrouten allein ist doch nicht entscheidend. Im Vergleich zur normalen Route auf der Strasse muss man auf Velowegen häufig Umwege fahren, um von A nach B zu gelangen. Kein Wunder, ergibt das schnell einige Kilometer mehr. Dass Velowege durchgehend sein sollten, ist mittlerweile wohl allen klar, sie sind es leider aber noch lange nicht überall. Der Kanton vergibt sich mit der Abschreibung die Chance, seine Verkehrs- und Strassenbaupolitik im Konkreten gesund und zukunftsgerichtet weiterzuentwickeln. Wenn die Meinung herrscht, dass er das schon tut, möchte ich zuerst ein wenig mehr Auswirkungen dieser Planspiele sehen, bevor ich mit der Abschreibung einverstanden sein kann.

Stephan Attiger, Landammann, FDP: Ich bitte Sie, das Postulat abzuschreiben. Wir haben dem Grossen Rat nicht nur die Mobilitätsstrategie vorgelegt, sondern auch den Richtplan und die Energiestrategie. Diese drei Strategiepapiere sind aufeinander abgestimmt. Gerade in der Mobilitätsstrategie weisen wir darauf hin, dass wir den Langsamverkehr – also den Fuss- und Radverkehr – fördern wollen, insbesondere im urbanen Raum. Sie finden hier klare Anweisungen, wie sich der Model-Split verändern soll. Das Postulat verlangt einen Bericht des Regierungsrats. Wir sind der Auffassung, dass ein zusätzlicher Bericht nicht nötig ist. Selbstverständlich haben wir noch Massnahmen in der Pipeline, die wir umsetzen müssen. Selbstverständlich ist das Radroutennetz noch nicht fertig. Das ist völlig klar. Aber wir brauchen keinen zusätzlichen Bericht. Wir haben die Mobilitätsstrategie, den Richtplan und die Energiestrategie aufeinander abgestimmt. Deshalb empfiehlt Ihnen der Regierungsrat, das Postulat abzuschreiben und nicht einen weiteren Bericht zu verlangen.

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

Abstimmung

Das Postulat wird mit 78 gegen 48 Stimmen gleichzeitig von der Kontrolle abgeschrieben.

0488 Interpellation Harry Lütolf, CVP, Wohlen, vom 29. August 2017 betreffend Einbezug der Bedürfnisse, Planungen und Beschlüsse der Gemeinden bei Innerortsstrecken von Kantonsstrassen; Beantwortung und Erledigung

(vgl. Art. 0243)

Mit Datum vom 8. November 2017 hat der Regierungsrat die Interpellation beantwortet.

Die Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt hat den konkreten Auftrag im Aufgabenbereich (AB) 640: *"Sicherstellen der Mobilität durch einen ökonomisch und ökologisch ausgewogenen Bau, Betrieb und Substanzwerterhalt einer der Allgemeinheit dienenden und sicheren Verkehrsinfrastruktur"*. Zu diesem Zweck betreibt die Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt ein flächendeckendes Erhaltungsmanagement, welches sich primär auf den Strassenzustand und die Lebensdauer der Infrastruktur abstützt. Dadurch wird sichergestellt, dass Sanierungs- und Ausbaumassnahmen zum optimalen Zeitpunkt aus der Sicht der wirtschaftlichen Lebensdauer der Anlagen vorgenommen werden können. Bei solchen Projekten werden immer gleichzeitig die notwendigen Sanierungen zusammen mit Ausbau- und Gestaltungsmaßnahmen umgesetzt. Dabei werden die Bedürfnisse der Gemeinden für Sanierung der Werkleitungen und anderen Anpassungen immer berücksichtigt. Der optimale Realisierungszeitpunkt wird durch das Erhaltungsmanagement bestimmt.

Die mittlere Lebensdauer eines Belags ist rund 30 Jahre. Gegenwärtig umfasst das Portfolio der Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt rund 800 Projekte verteilt auf das ganze Netz von rund 1'200 km Kantonsstrassen und alle 213 Gemeinden des Kantons.

Zur Frage 1

"Begrüssst es der Regierungsrat, wenn eine kantonale Amtsstelle bei Innerortsstrecken von Kantonsstrassen plant und bauen lässt (oder eben nicht), ohne die erklärten Bedürfnisse, Planungen und Beschlüsse einer Gemeinde zu berücksichtigen?"

Die Federführung bei Kantonsstrassenprojekten liegt bei der Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt. Gemäss Leistungsauftrag ist sie für einen "nach ökonomischen und öko-

logischen Aspekten ausgewogenen Bau, Betrieb und Unterhalt des Kantonsstrassennetzes" zuständig. Selbstverständlich werden die Bedürfnisse von Gemeinden und Anstössern bei der Planung der Projekte so weit wie möglich mitberücksichtigt. Die finanzielle Planung der Kantonsstrassenprojekte erfolgt dabei in Absprache zwischen der Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt und den betroffenen Gemeinden.

Die vom Interpellanten gestellte Suggestivfrage kann mit einem klaren Nein beantwortet werden. Bei der Gestaltung gilt es jedoch auch zu berücksichtigen, dass gewisse einheitliche Standards umzusetzen sind. Für die verkehrs- und sicherheitstechnische Gestaltung sowie zur Umsetzung des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) sind die einschlägigen nationalen und internationalen Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) einzuhalten. In diesen Bereichen besteht bezüglich der Gestaltung wenig Spielraum.

Zur Frage 2

"In § 20 Absatz 1 des Dekrets über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret, SAR 751.120) ist der Unterhaltsbegriff definiert. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass es sich beim erwähnten Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Wohler Zentralstrasse demnach nicht um ein Unterhalts-, sondern um ein Bauprojekt handelt?"

Bei einem Betriebs- und Gestaltungskonzept handelt es sich per Definition weder um ein Unterhalts- noch um ein Bauprojekt. Das Konzept ist vielmehr eine Grundlage für ein späteres Unterhalts- oder Bauprojekt. In der Praxis beinhalten heutige Innerortsprojekte immer sowohl einen Unterhalts- als auch einen Ausbauanteil. Reine Unterhaltsprojekte, die keinerlei Anpassungen an der bestehenden Infrastruktur beinhalten, sind die absolute Ausnahme.

Zur Frage 3

"§ 9 des Kantonsstrassendekrets steht unter dem Titel "Bau". In dessen Absatz 2 ist festgehalten, dass der Regierungsrat ermächtigt ist, den Ausbau von in den Strassenbauprogrammen nicht enthaltenen Innerortsstrecken zu beschliessen, sofern es die Gemeinde verlangt und ihren Kostenanteil übernimmt. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass gestützt auf diese Bestimmung die ATB des kantonalen Departements Bau, Verkehr und Umwelt eigentlich verpflichtet wäre, das erwähnte Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Wohler Zentralstrasse sofort umzusetzen, zumal ein diesbezüglicher Beschluss des Wohler Einwohnerrats vorliegt und der Kostenanteil der Gemeinde bereits im kommunalen Finanzplan eingestellt ist?"

Die Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt hat in den vergangenen Jahren eine systematische Zustandserfassung des gesamten Kantonsstrassennetzes nach einem einheitlichen System und eine darauf basierende langfristige Erhaltungsplanung des Kantonsstrassennetzes eingeführt. Aufgrund der limitierten Ressourcen werden Projekte im Bereich der Kantonsstrassen nach Zustandsklassen priorisiert und umgesetzt.

Der Regierungsrat befürwortet im Bereich der Kantonsstrassen eine auf Nachhaltigkeit ausgerichtete langfristige Planung. Dies wird mit der eingeführten Erhaltungsplanung sichergestellt. Projekte vorzuziehen, bei denen nachweislich ein guter Zustand des Strassenabschnitts vorliegt und stattdessen Projekte zurückzustellen, die aufgrund ihrer Zustandsklasse heute einen überdurchschnittlichen Erhaltungsaufwand erfordern, ist nicht zielführend.

Wie im Auftrag festgehalten, müssen Bauten ökonomisch wie ökologisch ausgewogen gestaltet und umgesetzt werden. Eine vorzeitige Sanierung einer sich noch in gutem Zustand befindenden Strasse bedeutet eine Wertvernichtung.

Eine Gemeinde kann den Kanton nicht verpflichten, eine Massnahme vorzuziehen oder anders zu priorisieren. Ist eine Sanierung oder eine Anpassung aus Sicht der Gemeinde zwingend notwendig, müsste sie beim Kanton vorstellig werden und den Kostenteiler unter Einbezug der Wertverminderung verhandeln (siehe auch Antwort zur Frage 5).

Zur Frage 4

"Sieht der Regierungsrat bezüglich Innerortsstrecken von Kantonsstrassen gesetzgeberischen Handlungsbedarf, damit entsprechenden Bedürfnissen, Planungen und Beschlüssen der Gemeinden vermehrt Rechnung getragen werden kann bzw. werden muss; auch zur Stärkung der Gemeindeautonomie?"

Kantonsstrassen liegen, auch im Innerort, im Verantwortungsbereich des Kantons. Die Gemeinden leisten einen Kostenbeitrag, sowohl an Unterhaltsmassnahmen als auch an Ausbauprojekten. Die Kostenbeteiligungen sind im Dekret über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung bei Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret) geregelt. Wie bereits in der Antwort zur Frage 1 bemerkt, werden Kantonsstrassenprojekte bereits heute in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden geplant und umgesetzt. Die zeitliche Umsetzung der Projekte wird an Hand der Zustandsklassen geplant. Dies sichert einen optimalen Umgang mit den vorhandenen Ressourcen.

Zwecks Optimierung der finanziellen Planungen der Gemeinden hat die Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt in den letzten Jahren eine Optimierung der Zusammenarbeit angestrebt. Künftig erhalten Gemeinden jährlich eine detaillierte Liste aller auf ihrem Gemeindegebiet geplanten Unterhaltsmassnahmen und Ausbauprojekte. Auch diese Planung richtet sich primär nach den Zustandsklassen der Kantonsstrassen. Es liegt im Interesse der Gemeinden, die langfristige Finanzplanung mit der Abteilung Tiefbau des Departements Bau, Verkehr und Umwelt abzusprechen und die Finanzen entsprechend einzuplanen. Zudem soll die frühzeitige inhaltliche Abstimmung der Projekte, welche bereits heute erfolgt, noch verbessert werden.

Zur Frage 5

"Falls der Regierungsrat die Ansicht in Frage 3 nicht teilen und keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf (Frage 4) sehen würde: Wie müsste eine Gemeinde idealerweise vorgehen, wenn sie eine Innerortsstrecke einer Kantonsstrasse auf ihrem Gemeindegebiet baldmöglichst saniert, aufgewertet oder ausgebaut haben möchte, der Kanton bzw. die zuständige kantonale Amtsstelle diesem Anliegen aber eine geringe bzw. keine Priorität beimisst?"

Grundsätzlich bedeutet eine vorzeitige Sanierung beziehungsweise die Umsetzung eines Aufwertungsprojekts einer sich noch in einem guten Zustand befindlichen Infrastruktur eine Vernichtung von Anlagevermögen in Bezug auf die Restlebensdauer, sofern keine übergeordneten Rahmenbedingungen, wie beispielsweise die Sanierung eines Unfallschwerpunkts, ein anderes Vorgehen aufdrängen. Insbesondere beim Vorliegen von beschränkten finanziellen Ressourcen ist die Berücksichtigung der Zustandsklassen zwingend. In Wohlen zeigt die aktuelle Übersicht, dass mehrere Kantonsstrassen einen klar schlechteren Zustand als die Zentralstrasse aufweisen und damit eine wesentlich höhere Priorität zur Sanierung haben. Insbesondere die vom Interpellanten angesprochene Nutzenbachstrasse ist seit Jahren als sanierungsbedürftig bekannt. Zudem liegt ein Vertrag zwischen Gemeinde und Kanton vor, welcher die Sanierung dieser Strasse im Rahmen der seinerzeitigen Übernahme der Nutzenbachstrasse ins Kantonsstrassennetz regelt. Der Regierungsrat sieht derzeit keine Veranlassung, die geplante Reihenfolge der Projektumsetzungen in Frage zu stellen.

Grundsätzlich wäre bei einer durch die Gemeinde vorgezogenen Projektumsetzung die nicht mehr nutzbare Restlebensdauer finanziell abzugelten. Die Gemeinde müsste folglich eine höhere Kosten-

beteiligung bei solchen Projekten übernehmen. Es gilt dabei aber auch zu berücksichtigen, ob dabei andere, vordringlichere Vorhaben nicht negativ beeinflusst würden.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 890.–.

Harry Lütolf, CVP, Wohlen: Die Kurzzusammenfassung der regierungsrätlichen Antwort auf meine Interpellation lautet: "Alles läuft bestens, weitermachen wie gehabt."

Die Antwort des Regierungsrats kommt geschliffen daher und man ist geneigt, ihr zuzustimmen. Die Haltung des Regierungsrats greift jedoch zu kurz. Nebst der Lebensdauer einer Strasse müssen auch andere Faktoren miteinbezogen werden. So leuchtet es sicher ein, dass gefährliche Verkehrssituationen rasch behoben werden müssen. Auch müsste es einleuchten, dass bestimmte Strassenabschnitte für das Gedeihen einer Gemeinde wichtiger sind als andere. Macht es wirklich Sinn, stur nach Plan in der Peripherie Strassen zu sanieren, statt Projekte zügig umzusetzen, welche für eine Gemeinde prägend sind? Es kommt noch schlimmer. Der Regierungsrat blendet in seiner Antwort völlig aus, dass er selber dem Projekt der Aufwertung der Ortsdurchfahrt in Wohlen höchste Priorität beigemessen hat. Im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost, 1. Generation, welches durch den Regierungsrat im Dezember 2007, also vor 10 Jahren, verabschiedet worden ist, ist genau diese Aufwertung auf der sogenannten A-Liste aufgeführt. Der Bund hat dieses Projekt übernommen und hierfür 2,07 Millionen Franken an Bundesbeiträgen freigegeben. Der Bund hat aber erwartet, dass diese Massnahmen der A-Liste innerhalb von vier Jahren die Baureife erlangen. Das hätte Ende 2014 erreicht sein müssen. Was ist bisher geschehen? Der Kanton hat seit Anfang 2013 zu sechs Sitzungen einer Begleitgruppe eingeladen. Man hat viel gearbeitet, diskutiert und festgelegt. Bis Ende des letzten Jahres war nie davon die Rede, dass in Wohlen Wichtigeres zu sanieren sei. Im Januar 2017 kam die überraschende Wende: April, April, es gibt in Wohlen Wichtigeres zu tun, vergesst die Aufwertung der Zentralstrasse für die nächsten sieben bis zehn Jahre. Das ist ein Affront gegenüber der Gemeinde und all jenen, die seit Jahren am Projekt arbeiten. Weiss eigentlich die rechte Hand, was die linke tut? Gefährdet der Kanton durch diese Verzögerungshaltung nicht die Bundesmittel, welche bis 2027 befristet sind? Im schlimmsten Fall verliert Wohlen die 2 Millionen Franken Bundesgelder und zusätzlich 2 Millionen Franken des Kantons. Ich bitte den Baudirektor inständig, den zuständigen Projektleiter in seinem Departement ins Gebet zu nehmen und mitzuhelfen, einem wichtigen Projekt in Wohlen rasch zum Durchbruch zu verhelfen. Es darf nicht sein, dass wir in Wohlen wie in Mellingen noch lange darauf warten müssen und uns das uns zugesprochene Geld am Schluss noch verloren geht. Ich habe auf die Befristung der Bundesbeiträge hingewiesen. Ich bin mit der Antwort des Regierungsrats nicht zufrieden und bleibe am Thema. Im Übrigen verzichte ich auf eine Diskussion, aufgrund der Feedbacks halte ich sie nicht für zielführend.

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

0489 Interpellation Herbert Strebel, CVP, Muri, vom 12. September 2017 betreffend Verwirrung um Bahnprojekt: Halt im Aargau oder doch nicht; Beantwortung und Erledigung

(vgl. Art. 0305)

Mit Datum vom 8. November 2017 hat der Regierungsrat die Interpellation beantwortet.

Vorbemerkungen

Die Fernverkehrskonzession wird durch den Bund erneuert. Nach den neusten Meldungen des Bundesamts für Verkehr (BAV) wird, nach einer zweijährigen Verlängerung der heute bestehenden Regelungen, die Fernverkehrskonzession ab Dezember 2019 neu vergeben. Nach einer Marktöffnung vor allem im Bereich des Güterverkehrs, scheint nun auch im Personenfernverkehr der Markt für andere Anbieter interessant zu sein.

Die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) und die Schweizerische Südostbahn (SOB) stellten vor allem in den Medien ihre Angebotsüberlegungen und Konzessionsbestrebungen vor. Man vernahm

von neuen Zügen und neuen Halten. Dabei wurde nicht erwähnt, dass das BAV gemeinsam mit den Infrastrukturbetreibern und den Kantonen die Angebotskonzepte im Fernverkehr bis zum Zeithorizont 2025 bereits weitgehend festgelegt hat.

Die notwendigen Infrastrukturen für den Bahn-Ausbau Schritt 2025 wurden vom Parlament im Rahmen der Botschaft "Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)" verabschiedet und von Volk und Ständen mit der Abstimmung am 9. Februar 2014 beschlossen. Das Fernverkehrsangebot Schweiz ab dem Jahr 2025 besteht bereits "minutengenau" als sogenanntes Referenzkonzept und ist abgestimmt auf die beschlossenen und im Bau befindlichen Infrastrukturmassnahmen von rund 6 Milliarden Franken (zum Beispiel Vierspurausbau Olten–Aarau mit Eppenbergtunnel). Das heisst, zusätzliche Anbieter im Fernverkehr können wohl Züge führen, dies aber lediglich innerhalb des bereits abgestimmten Angebots.

SOB und SBB haben einen Kooperationsvertrag abgeschlossen. Künftig wird die SOB bereits bestehende Fernverkehrszüge zwischen Bern–Olten–Zürich (Non-Stop-Züge Olten–Zürich) und zwischen Zürich und Chur (langsame Verbindung mit allen Zwischenhalten) führen. An den heutigen Taktlagen der Züge und an der Haltepolitik wird sich nichts ändern, da fahrplantechnisch kein Handlungsspielraum besteht.

Zur Frage 1

"Ist der Kanton Aargau über dieses Vorhaben orientiert?"

Dem Kanton Aargau wurden die Projekte der beiden Bahnen SOB und BLS vorgestellt. Anfängliche Ideen und Vorstellungen von zusätzlichen Zügen und Halten im Kanton Aargau erwiesen sich als nicht umsetzbar respektive widersprachen bereits vereinbarten Konzepten. Die BLS-Konzepte von Bern Richtung Aarau–Zürich–Ostschweiz entsprachen nicht dem Referenzkonzept 2025 und hätten zu grösseren Nachteilen für andere Aargauer Regionen geführt.

Zur Frage 2

"Ist der Kanton Aargau in dieses Vorhaben zur Mitwirkung eingebunden?"

Das BAV hat im Vorfeld der Vergabe der Fernverkehrskonzessionen eine Wegleitung "Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr" erarbeitet und sie im Frühling 2017 zur Vorkonsultation den Kantonen gegeben. Der Kanton Aargau hat über die Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) seine Mitwirkung wahrgenommen.

Grundsätzlich ist es für den Kanton zweitrangig, welches Transportunternehmen die entsprechenden Leistungen im Fernverkehr erbringt. Die Konzession wird schlussendlich durch das BAV erteilt. Wichtig ist jedoch, dass das Angebot auf den gemeinsamen, abgestimmten Planungen des BAV und der Kantone basiert und die Qualität stimmt.

Zur Frage 3

"Wie konkret, heftig und energisch (Beweise) setzt sich der Kanton Aargau dafür ein, dass vermehrt Fernverkehrszüge in Aarau oder Lenzburg halten?"

Der Kanton Aargau setzt sich in den diversen Gremien sowohl beim Bund (BAV) als auch bei den SBB für eine gute Einbindung der aargauischen Kernstädte in das Fernverkehrsnetz ein. Er konnte erreichen, dass ab 2025 sowohl das Fricktal (Stein-Säckingen und Möhlin) als auch Aarau zusätzliche Fernverkehrshalte erhalten werden. Künftig werden die Zusatz-IC Bern–Zürich in den Hauptverkehrszeiten in Aarau anhalten. Neu wird Aarau in den Spitzenzeiten am Morgen und Abend 5 Verbindungen pro Stunde nach Zürich und 3 Direktverbindungen pro Stunde nach Bern erhalten. Bis 2025 profitiert auch die S-Bahn Aargau von zusätzlichen Verbindungen, die aufgrund des durchgehenden Vierspurausbaus Olten–Aarau möglich werden (zum Beispiel ab 2021 halbstündliche direkte S-Bahnverbindungen Zofingen–Olten–Aarau–Brugg–Turgi).

Ohne weitergehenden Streckenausbau beziehungsweise grundlegende Konzeptänderungen können keine zusätzlichen Fernverkehrs- oder S-Bahnzüge auf der Ost-West-Achse durch den Kanton Aargau verkehren. Mit dem übernächsten Angebotsschritt STEP 2030/35, dessen Planung zurzeit beim

Bund, den Kantonen und den Bahnen läuft, sind voraussichtlich auch für Lenzburg und den Raum Brugg/Baden zusätzliche Fernverkehrszüge umsetzbar.

Zur Frage 4

"Welche Möglichkeiten hat der Kanton Aargau um die technische Machbarkeit eines solchen Haltes zu prüfen?"

Der Kanton Aargau ist über die Abteilung Verkehr des Departements Bau, Verkehr und Umwelt direkt in die Planungsgremien einbezogen, zusammen mit dem Bund und den SBB. Sämtliche Grundlagen sind zugänglich, deren Abhängigkeiten bekannt, und somit ist auch die Realisierung von Halten Teil der gemeinsamen Planung.

Zur Frage 5

"Welche Mittel stehen dem Kanton Aargau zur Verfügung, um solche Halte zu erzwingen?"

In erster Linie können über die sehr gute Nachfrage zwischen dem Aargau und den angrenzenden Zentren Zürich, Basel, Bern und Luzern zusätzliche Halte legitimiert werden. Grundsätzlich ist der Fernverkehr aber ein, zwischen den schweizerischen Landesteilen und Regionen, minutiös abgestimmtes Netz, das in seiner Gesamtheit auch den Bedürfnissen der verschiedenen S-Bahn-Systeme und dem Güterverkehr Rechnung tragen muss. Insbesondere die knappen Strecken- und Knotenkapazitäten schränken den Handlungsspielraum im Aargau stark ein. Es bestehen keine rechtlichen Mittel, Halte zu erzwingen.

Zur Frage 6

"Ist es eine Folge der Sparmassnahmen, warum der Kanton Aargau nicht besser mit Haltestellen in das Fernverkehrsnetz eingebunden wird?"

Der Fernverkehr wird vom Bund beziehungsweise den Bahnen aus marktwirtschaftlichen Überlegungen entwickelt und optimiert. Sparmassnahmen vom Bund und vom Kanton Aargau haben keine Auswirkungen auf das Fernverkehrsangebot.

Nächste Ausbauschritte beim Angebot sind abhängig von weiteren Entscheiden des Bundesparlamentes für den Ausbau der schweizerischen Bahnlinien. Inwieweit diese Entscheide durch Sparmassnahmen betroffen sind, ist schwierig abzuschätzen. Mit dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) besteht ein Finanzierungsinstrument, mit dem genügend Mittel für den zukünftigen, nachfragegerechten Bahnausbau zur Verfügung stehen sollten.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 742.–.

Herbert Strebel, CVP, Muri: Ich bin von der Beantwortung meiner Interpellation ein weiteres Mal nur überrascht. Auf den Kern des Anliegens wird nur sehr vage eingegangen respektive werden keine klaren Antworten gegeben. Meine Interpellation dreht sich keinesfalls darum, wer den Konzessionszuschlag erhält, sondern es geht darum, dass sich meines Erachtens der Kanton Aargau – und somit der Regierungsrat – in Bern nicht vehement genug einsetzt. Bezüglich des öffentlichen Verkehrs ist der Kanton Aargau einer der grössten Bezahler an den Bund. Dies wird zu wenig vehement und verbindlich eingefordert und betont. Als Durchfahrtskanton sind wir aber dann alleweil gut genug. Wie ausweichend meine Fragen beantwortet wurden, zeigt die Antwort auf Frage 3. Hier wird ausschweifend das Fricktal hervorgehoben. Nichts gegen das Fricktal, auch dort müssen gute Verbindungen gewährleistet sein, dies ist auch so. Meine Frage drehte sich um Aarau und Lenzburg. Im Weiteren wird diese Antwort ausschweifend auf das S-Bahn-Angebot ausgedehnt, was aber mit meiner Frage auch nichts zu tun hat. In der Antwort auf Frage 5 wird die zu geringe Streckenkapazität einfach hingenommen. Genau hier erwarten wir die ultimative Forderung für einen Streckenausbau. Wenn in Bern von zu wenig Streckenkapazität gesprochen wird, glaube ich zu erkennen, dass die Forderungen schon aufgegeben und akzeptiert worden sind. Dass sämtliche Halte legitimiert sein müssen, ist klar. Dies weiss man aber erst, wenn ein Angebot zur Verfügung steht. In Antwort 6 wird zugegeben, dass genügend Mittel zur Verfügung stehen würden. Also müssen diese Begehren hart-

näckig eingefordert werden. Aufgrund der Antworten zu meiner Interpellation frage ich mich auch, inwieweit die Behördenverbindlichkeit des Richtplans eingehalten und wahrgenommen wird. Kapitel M 3.2 des Richtplans erwähnt den Ausbau der NEAT-Linie Ost-West bei der Bahninfrastruktur. Ist damit nur der Güterverkehr gemeint? Ich werde diesen Eindruck einfach nicht los. Ebenso wird der Halt der Fernverkehrszüge in allen Kernstädten erwähnt. Wo bleibt da Wohlen? Ich werde den Eindruck nicht los, dass sich der Kanton nicht so exakt an den Richtplan hält; es tut mir leid, dass ich so argumentieren muss. Zuhanden des Regierungsrats möchte ich noch etwas anbringen: Es werden immer wieder und oft die falschen Parameter gewichtet. Eine Fahrt darf ruhig etwas länger dauern, wenn man dafür nicht umsteigen muss. Ich bitte Sie, mir das zu glauben. Wir haben es nun satt, immer wieder Interpellationen einzureichen, die Antworten sind zu unverbindlich und zu ausweichend. Wir sehen uns nun gezwungen, zu diesem Thema eine Motion einzureichen. Ich bin mit der Beantwortung der Interpellation nur teilweise zufrieden.

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

0490 Postulat Max Chopard-Acklin, SP, Nussbaumen-Obersiggenthal (Sprecher), Lilian Studer, EVP, Wettingen, Andre Rotzetter, CVP, Buchs, Sander Mallien, GLP, Baden, und Robert Obrist, Grüne, Schinznach, vom 29. August 2017 betreffend Ökologisierung kantonale Motorfahrzeugsteuer: Rabatte für energieeffiziente Fahrzeuge; Ablehnung

(vgl. Art. 0261)

Mit Datum vom 1. November 2017 erklärt sich der Regierungsrat bereit, das Postulat mit folgender Erklärung entgegenzunehmen:

Der Regierungsrat hat am 3. März 2010 dem Grossen Rat die Vorlagen (10.58) Motorfahrzeugabgabengesetz, welche für Personen- und Lieferwagen die Bemessung nach Energieverbrauch vorsah, und (10.59) Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben, welche ein Bonus-/Malus-System vorsah, unterbreitet. Anlässlich der Vorbereitung der Vorlagen war festgestellt worden, dass die Besteuerung für Elektrofahrzeuge im Vergleich mit konventionell angetriebenen Fahrzeugen unverhältnismässig hoch war. Bei gleicher Antriebsleistung führte die Berechnung nach § 3 Abs. 3 des Dekrets über die Steuern und Gebühren im Strassenverkehr bei Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb durchschnittlich zu einer 7,5-mal höheren Anzahl Steuer-PS als bei mit Hubkolbenmotor angetriebenen Fahrzeugen. Mit dem neuen Motorfahrzeugabgabengesetz sollte diese Ungleichbehandlung eliminiert werden. Der Grosse Rat hat am 24. August 2010 beide Vorlagen abgelehnt. Der Regierungsrat hat in der Folge die Korrektur der Berechnungspraxis bezüglich Elektrofahrzeuge angeordnet; diese ist aber bis zum Inkrafttreten einer neuen gesetzlichen Regelung befristet. Damit werden Elektrofahrzeuge seit dem 1. Januar 2012 gleich hoch besteuert wie Fahrzeuge mit Benzin- oder Dieselantrieb mit gleicher Leistung. Mit der Bemessung nach Steuer-PS wird heute schon ein ökologischer Aspekt berücksichtigt. Künftig stellt sich auch die Frage, ob der Ressourcenverbrauch über den Gesamtlebenszyklus eines Fahrzeugs betrachtet werden soll.

In seiner Stellungnahme zur (10.273) Motion Sämi Richner, EVP, Auenstein (Sprecher), und Weiteren betreffend Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben für Fahrzeuge bis 3,5 t hat sich der Regierungsrat bereit erklärt, das Anliegen abhängig von den Entwicklungen in andern Kantonen und auf Bundesebene zu prüfen. Der Grosse Rat hat die Motion als Postulat überwiesen.

Der Regierungsrat ist bereit, eine Neuregelung der Motorfahrzeugabgaben einschliesslich der notwendigen Gesetzgebung für die Besteuerung von Elektrofahrzeugen vorzubereiten. In diesem Rahmen ist zu prüfen, ob und wie Rabatte für energieeffiziente Fahrzeuge eingeführt werden sollen. Die

Arbeiten zu diesem Rechtssetzungsvorhaben sind darauf ausgerichtet, dem Grossen Rat die Vorlage in der laufenden Legislatur unterbreiten zu können.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 836.–.

Stefanie Heimgartner, SVP, Baden: Eine Reduktion der Motorfahrzeugsteuer wird sich vor allem auf die Strassenkasse auswirken. Seit dem 1. Januar 2012 werden Elektrofahrzeuge gleich besteuert wie Fahrzeuge mit Benzin oder Dieselantrieb mit der gleichen Leistung, nämlich nach Steuer-PS. Mit dieser Bemessung wird heute schon dem ökologischen Aspekt Rechnung getragen. Da Elektrofahrzeuge genau gleichviel Platz auf der Strasse benötigen und diese auch in gleicher Art beschädigen wie Fahrzeuge mit Benzin oder Dieselmotoren, ist dieser Vorstoss für mich unverständlich und würde zu einer ungleichen Behandlung führen. Ausserdem beweisen Zahlen, dass künftig immer mehr Elektrofahrzeuge unterwegs sein werden. Mit einer Reduktion der Motorfahrzeugsteuer gingen so wichtige Gelder zugunsten der Strasse, welche heute und auch in Zukunft von allen benützt wird, verloren. Aus diesem Grund wird die SVP die Entgegennahme klar bestreiten.

Max Chopard-Acklin, SP, Obersiggenthal: Wenn wir die CO₂-Bilanz verbessern wollen – was wir als Ziel verabschiedet haben – haben wir dafür zwei grosse Hebel. Der eine Hebel ist im Gebäudebereich, der andere im Verkehrsbereich. Der Regierungsrat wird mit diesem Postulat eingeladen, eine Ökologisierung der Aargauischen Motorfahrzeugsteuer anzustreben. Dies im Sinne eines Rabatts für energieeffiziente Fahrzeuge. Es ist doch klar, dass verbrauchsarme Fahrzeuge die Umwelt weniger belasten. Sie leisten somit einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der kantonalen und nationalen Ziele zur Energieeffizienz und zur Senkung des CO₂-Ausstosses. Mehrere Kantone gewähren deshalb für sparsame, energieeffiziente und emissionsarme Fahrzeuge bereits eine Reduktion auf der Motorfahrzeugsteuer. Auch unsere direkten Nachbarkantone Solothurn, Basel-Landschaft, Bern, Zug und Zürich kennen verschiedene ausgeprägte Rabattsysteme. Ebenso kennen wir das Rabattsystem aus der Privatwirtschaft. Umweltfreundliche Fahrzeuge werden auch von privaten Autoversicherern mit einem Rabatt versehen. Diese Rabatte der Kantone und der Privatwirtschaft machen Sinn, denn rund 30 Prozent der CO₂-Emissionen entstehen heute im Strassenverkehr. Anreizsysteme zur Beachtung der Umweltbilanz beim Kauf neuer Motorfahrzeuge helfen mit, den angestrebten Absenkungspfad bei der Schadstoffbelastung zu erreichen. Solche Anreizsysteme sind im Moment noch notwendig. Lediglich 1 Prozent der neu im Verkehr eingesetzten Fahrzeuge haben solche Anreizsysteme. Die Idee des Vorstosses ist leicht umsetzbar. Wer sich für ein umweltfreundliches Fahrzeug entscheidet, soll mit einem Rabatt bei der Motorfahrzeugsteuer belohnt werden, auch im Kanton Aargau. Der Regierungsrat ist gemäss seiner Stellungnahme bereit, das Postulat entgegenzunehmen und zu prüfen, ob und wie allenfalls Rabatte für energieeffiziente Fahrzeuge eingeführt werden sollen. Im Laufe der Legislaturperiode soll dann dem Grossen Rat eine Vorlage unterbreitet werden, die wir dann wiederum in Kenntnis des Sachverhalts beurteilen können. Dieser Ansatz ist pragmatisch, darum bitte ich Sie, das Postulat zu überweisen.

Adrian Bircher, GLP, Aarau: Wollen wir nicht alle ein bisschen sauberere Luft? Ja, dann wäre dies eine Chance. Zugegebenermassen erreichen wir nicht viel mit einem Rabatt auf weniger umweltschädliche Fahrzeuge. Aber es ist ein Stoss in die richtige Richtung, der niemanden ernsthaft schmerzt. Es wird niemand bestraft, aber die Steuer wird verbrauchsgerechter. Wir möchten einen kostengerechteren Umgang mit unseren Ressourcen, und Fahrzeuge mit weniger Schadstoffaus-tausch tragen hierzu sicher bei. In diesem Sinne bitten wir Sie, dieses Postulat zu überweisen, auch, um einen Anreiz zu schaffen, unserer Umwelt ein bisschen weniger zu schaden.

Andre Rotzetter, CVP, Buchs: Wenn wir jetzt über das Wetter sprechen, kann festgehalten werden, dass wir bereits einen harten Winter hinter uns haben; Schnee schon seit November. Wir sprechen aber nicht über das Wetter, sondern über das Klima. Unsere Forderung richtet sich danach, den CO₂-Ausstoss reduzieren zu können. Es geht nicht darum, wieviele Quadratmeter ich mit meinem Auto auf der Strasse brauche. Es geht nur um die CO₂-Bilanz. Wer sich für ein Auto mit einem alternativen Antrieb entscheidet, investiert mehr als diejenigen, die einfach ein Standardauto kaufen.

Wenn wir uns für unser Klima einsetzen wollen, folgen wir dem Vorschlag des Regierungsrats, einen Vorschlag auszuarbeiten. Anschliessend können wir darüber diskutieren. Ich bitte Sie, das Postulat entgegenzunehmen.

Jeanine Glarner, FDP, Möriken-Wildegg: Wie der Regierungsrat in seiner Erklärung ausführt, ist dieses Postulat gar nicht notwendig, denn die gleichen Anliegen sind bereits deponiert. Wer die Jahresberichte liest, weiss, dass die Anliegen aufgenommen worden sind und dem Rat vorgelegt werden. Wenn wir von Ökologisierung sprechen, sprechen wir vor allem über die CO₂-Abgabe. Genau über dieses Instrument haben wir die Möglichkeit, eine Mobilität zu fördern, die mehr oder weniger sauber ist. Die Motorfahrzeugsteuer dient aber dafür – hier kann ich die Argumentation von Grossrätin Stefanie Heimgartner unterstützen – den Unterhalt und die Sanierung der Strassen zu finanzieren. Darum ist es richtig, dass ein Elektrofahrzeug die Strassen im gleichen Mass benutzt wie ein anderes Auto. Wir haben über die CO₂-Abgabe ein Instrument für die Ökologisierung und wir haben ein Energiegesetz ab 1. Januar 2018, welches Verschärfungen vorsieht. Wir sehen darum keinen Grund, warum wir dieses Postulat überweisen müssten. Deshalb werden wir dem Antrag von Grossrätin Stefanie Heimgartner zustimmen.

Martin Lerch, EDU, Rothrist: Persönlich bin ich der Meinung, dass der Trend zu energieeffizienten Fahrzeugen weiter zunehmen wird. Trotzdem muss die Motorfahrzeugsteuer die Kosten decken. Seit eineinhalb Jahren fahre ich ein Hybridfahrzeug mit einem Kraftstoffverbrauch von vier bis viereinhalb Litern pro 100 Kilometer. Für mich wäre es unverständlich, sollte der Regierungsrat noch einen zusätzlichen Rabatt auf die Motorfahrzeugsteuer gewähren, denn diesen Rabatt erhalte ich bereits an der Tankstelle, weil mein Fahrzeug bedeutend weniger Kraftstoff verbraucht. Zudem benutzt mein Hybrid genau so viel Strasse wie ein herkömmliches Auto mit einem Otto-Motor. Darum ist dieses Postulat unnötig.

Max Chopard-Acklin, SP, Obersiggenthal: Es geht darum, dass wir nur beschränkte Ressourcen haben und wie wir der nächsten Generation den Planeten hinterlassen. Wir müssen etwas tun, und wir müssen mehr tun als heute. Es handelt sich um einen humanen Vorschlag für ein Anreizsystem und richtet sich gezielt an Konsumentinnen und Konsumenten, die sich für eine nachhaltigere Mobilität im Bereich der Individualmobilität entscheiden. Der Vorschlag ist zielgerichtet. Ich möchte auch darauf hinweisen, dass er hilft, Wertschöpfung in der Schweiz zu generieren. Wir importieren Treibstoffe für 14 Milliarden Franken, deren Wertschöpfung primär in den Förderländern stattfindet. Interessant ist bezüglich der Elektromobilität, dass die Elektroenergie einheimisch und nachhaltig hergestellt werden kann, was wir bei Verbrennungsmotoren nicht können. Stellen Sie sich vor, die Bahn würde immer noch mit Schweröl, Kohle oder Diesel durch die dichtbesiedelte Schweiz fahren. Das wäre nicht nur ineffizient, sondern eine hohe Belastung für Mensch und Umwelt. Die Technik hat sich weiterentwickelt und die Bahn ist nicht bei der Verbrennung fossiler Energien stehengeblieben. Die heutige Bahn ist dank Elektrifizierung energieeffizienter, schneller und umweltfreundlicher. Heute stammt der von der SBB benötigte Strom zu 90 Prozent aus erneuerbaren Energien und die SBB hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2025 100 Prozent mit erneuerbaren Energien unterwegs zu sein. Nun ist es 80 Jahre nach der Schiene Zeit, auch an die Elektrifizierung der Strasse zu denken. Elektromobilität ist effizienter, lärmt nicht und die benötigte Energie kann im Gegensatz zu Benzin oder Diesel erneuerbar hergestellt werden. Das ist der Schlüsselmoment. Diesen Weg müssen wir unterstützen, wir befinden uns erst bei 1 Prozent. Im Bereich der PWs sind das schweizweit erst 10'000 Fahrzeuge, die mit solchen Antrieben unterwegs sind. Dies im Vergleich zu 4,5 Millionen Verbrennungsmotoren. Hier von einem Loch in der Strassenkasse zu sprechen, ist ein Witz, abgesehen davon, dass die angesprochenen Parteien sonst auch jeder Steuersenkung unserer Nachbarkantone folgen wollen und sich auch sonst gegen jegliche Abgaben aussprechen. Wenn sich hier nun die Menschen umweltkonformer bewegen wollen und es um deren Entlastung geht, scheint es egal zu sein, dass alle Nachbarkantone ihre Bürger entlastet haben, der Kanton Aargau darf teuer bleiben.

Martin Keller, SVP, Obersiggenthal: Einmal mehr ist die Argumentation von Links/Grün widerlich. Es geht hier einzig und alleine um die Reduktion der Strassenkasse. Am Schluss wird dann wieder behauptet, die Strassenkasse sei leer und die Umfahrung Mellingen könne nicht gebaut werden. Die Argumentation läuft immer nach dem gleichen Muster. Die Partei von Grossrat Max Chopard sowie die Gewerkschaften haben vor 90 bis 100 Jahren dafür gekämpft, den Kohleabbau nicht zu stoppen. Dies wegen den vielen zusätzlichen Arbeitslosen. Auch heute geht es überhaupt nicht um die Ökologie. Leider weiss Grossrat Chopard nicht, was hier in diesem Saal schon alles gelaufen ist. Sonst wüsste er nämlich, dass sein Freund und Förderer – Alt-Grossrat Sämi Richner – einen solchen Vorstoss schon längst eingereicht hat. Dann käme er nicht auf solch unsinnige Ideen. Glücklicherweise wurde der Vorstoss nach "Mellingen" eingereicht. Dieses Vorhaben wurde ja bekanntlich abgesegnet. Ich bitte Sie, den Grossrätinnen Glarner und Heimgartner zu folgen und die Entgegennahme zu bekämpfen.

Lilian Studer, EVP, Wettingen: Ich muss Grossrat Martin Keller insofern recht geben, als bereits ein Postulat eingereicht worden ist. Der Regierungsrat hat den Auftrag, eine Vorlage zur Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer vorzubereiten. Wir werden dieses Thema noch behandeln. Aus diesem Grund ist es müssig, dies heute überhaupt zu diskutieren. Ich habe diesen Vorstoss mitunterstützt, weil der Ansatz ein anderer ist. Bei der Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer gibt es verschiedene Ansatzpunkte. Ich bin dafür, dass der Regierungsrat dieses Anliegen prüfen soll. Somit bitte ich Sie, im Sinne der gesamten Situation, diesen Vorstoss zu unterstützen.

Stephan Attiger, Landammann, FDP: Wir haben in der Beantwortung aufgezeigt, dass bereits ein Vorstoss von Alt-Grossrat Sämi Richner (Motion 10.273 vom 14. September 2010 betreffend Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben für Fahrzeuge bis 3,5 t) in dieser Richtung vorliegt, der als Postulat überwiesen worden ist. Gemäss diesem Postulat sollen wir die Ökologisierung prüfen. Diesen Auftrag haben wir bis heute ernst genommen, und so haben wir eine Vorlage in dieser Legislaturperiode in Aussicht gestellt. Es sind aber schon einige Knackpunkte zu beachten. Bei der Elektromobilität stellt sich zum Beispiel die Frage, ob der Gesamtzyklus eines Fahrzeugs betrachtet wird, also inklusive Produktion, Betrieb, Unterhalt und Entsorgung, oder ob nur der Betrieb angeschaut wird. Im Elektrobereich ist schwierig zu beurteilen, ob ein Fahrzeug mit erneuerbarer Energie oder mit Kohlestrom unterwegs ist. Diese Fragen müssen wir aufarbeiten, wenn wir die Ökologisierung der Fahrzeugsteuer, wie vom Grossen Rat überwiesen, vorantreiben wollen. Der Auftrag liegt uns schon heute vor, deshalb haben wir dem Postulat zugestimmt.

Max Chopard-Acklin, SP, Obersiggenthal: Ich danke dem Regierungsrat für sein differenziertes Votum. Ich halte die Art und Weise des Votums von Grossrat Martin Keller allerdings für undifferenziert und inakzeptabel. Sein Votum ist inhaltlich nicht korrekt, er unterstellt mir unlautere Sachen, was ich für unziemlich halte. Ich will mich in diesem Rat nicht in dieser Art und Weise unterhalten, ich halte dies nicht für förderlich. Ich möchte Sie aber darauf hinweisen, dass das Postulat von Alt-Grossrat Sämi Richner schon vor einigen Jahren überwiesen worden ist, bisher aber keine Wirkung zeigte. In der Politik ist es so, dass oft nachgestossen werden muss, damit ein Anliegen weiterverfolgt wird. Wäre die Umsetzung des Postulats von Alt-Grossrat Sämi Richner gewollt gewesen, wäre längst etwas unternommen worden. In diesem Sinne bitte ich den Grossen Rat, das Postulat auf der sachlichen Ebene zu überweisen, damit der Regierungsrat, wie angekündigt, diese Auslegeordnung vornehmen kann.

Jean-Pierre Gallati, SVP, Wohlen: Ich stelle dem Herrn Landammann und Baudirektor eine differenzierte und differenzierende Frage zur regierungsrätlichen Absicht, hinsichtlich der Ökologisierung der Motorfahrzeugabgabe dem Grossen Rat eine Gesetzesrevision unterbreiten zu wollen. Schauen wir doch einmal 25 Jahre zurück. Es gehörte schon immer zur Tradition unseres Kantons, dass der jeweils freisinnige Baudirektor – seit 25 Jahren gibt es nur freisinnige Baudirektoren – dem Grossen Rat eine Revision inklusive Erhöhung der Motorfahrzeugabgabe in den Rat gebracht hat.

Anmerkung der Protokollführung: [Eine Entgegnung an einen Zwischenruf von Grossrat Herbert H. Scholl: Ja, der vorherige Baudirektor hat keine Vorlage auf Erhöhung der Motorfahrzeugabgabe in den Rat gebracht, aber es hätte zu ihm gepasst, das gebe ich gerne zu.]

Mit einer Regelmässigkeit von rund zehn Jahren erhalten wir eine Revisionsvorlage auf den Tisch, die immer eine Erhöhung der Motorfahrzeugabgaben vorsieht. Sowohl der Vorgänger als auch der Vorvorgänger von Landammann Attiger haben dies versucht. Der Vorvorgänger ist mit seiner Vorlage vor rund 20 Jahren in einer Volksabstimmung ziemlich heftig gescheitert. Der Vorgänger von Stephan Attiger ist vor fünf Jahren gescheitert, übrigens auch aufgrund von linkem Widerstand. Deshalb nun meine Frage an den Landammann:

Wenn Sie diese Ökologisierung – die Sie schon fast versprochen haben – bringen, sehen Sie insgesamt eine Reduktion des Gebührenertrags der Motorfahrzeugabgaben vor oder sehen Sie insgesamt eine Erhöhung dieser Abgabe vor? Das ist aus unserer Sicht des Pudels Kern. Wenn Sie uns jetzt schon garantieren oder in Aussicht stellen, dass eine Reduktion inklusive Privilegierung der Elektrofahrzeuge angedacht ist, müsste ich mit meiner Fraktion den Widerstand noch einmal überdenken.

Stephan Attiger, Landammann, FDP: Die Vorlage bringe ich ja nicht aus freien Stücken, sondern weil der Grosse Rat mir diesen Auftrag erteilt hat. Aus diesem Grund plane ich in dieser Legislaturperiode eine Vorlage. Der Grosse Rat hat am 3. März 2010 eine Vorlage abgewiesen und danach aber wieder einen neuen Auftrag erteilt. Diesen Auftrag muss und will ich ausführen, weil es ein Auftrag des Grossen Rats ist. Bezüglich Erhöhung oder Senkung sollte die Strassenkasse aus meiner Sicht plus/minus im gleichen Umfang gespiesen werden wie heute, was eher für eine saldoneutrale Vorlage sprechen würde. Wir weisen aber auch heute schon einen ökologischen Charakter auf. Die Bemessung nach Hubraum ist auch ein ökologischer Ansatz. Wir beginnen also nicht bei Null. Zentrale Fragen sind aber bis heute nicht beantwortet worden: Wie kann ich ein Elektrofahrzeug besteuern, wenn ich nicht weiss, mit welchem Strom es betankt wird? Wir haben das Geschäft ein wenig hinausgeschoben, weil wir der Auffassung waren, dass sich in der Schweiz eine Tendenz zur Bemessung der Fahrzeugsteuer herauschälen sollte. Leider ist bis heute keine einheitliche Tendenz erkennbar. Die Kantone verfahren sehr unterschiedlich. Ich würde heute für eine saldoneutrale Vorlage plädieren. Ich nehme den Auftrag ernst, solange ich ihn habe und werde ihn in dieser Legislaturperiode bringen.

Abstimmung

Das Postulat wird mit 72 gegen 58 Stimmen abgelehnt.

0491 Motion Marlène Koller, SVP, Untersiggenthal, vom 26. September 2017 betreffend Regelung der Dachdurchbrüche in Dorf-, Altstadt- und Kernzonen; Ablehnung

(vgl. Art. 0334)

Mit Datum vom 22. November 2017 lehnt der Regierungsrat die Motion mit folgender Begründung ab:

Eine am 29. Oktober 2014 erfolgte Änderung der Bauverordnung (BauV) hat die maximal zulässige Länge von Dachdurchbrüchen von einem Drittel auf zwei Drittel der Fassadenlänge vergrössert. Ausgenommen von dieser Änderung sind Zonen mit erhöhten Anforderungen an das Orts- und Landschaftsbild, namentlich Dorf-, Altstadt-, Kern- oder Weilerzonen sowie geschützte Gebäude (§ 24d Abs. 1^{bis} BauV).

Die Motion lädt den Regierungsrat ein, § 24d Abs. 1^{bis} BauV dahingehend zu ändern, dass Dachdurchbrüche auf zwei Drittel der Fassadenlänge ebenfalls in Dorf-, Altstadt- und Kernzonen zulässig sein sollten. In der Begründung wird insbesondere auf eine bessere Ausnützung der Dachgeschosse

im Sinn einer "Innenverdichtung" gemäss Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) und kantonalem Richtplan verwiesen.

Eine Verdoppelung von Dachdurchbrüchen für alle Zonen wurde bereits im Rahmen der oben genannten Änderung geprüft. Der Verzicht auf eine generelle Lockerung erfolgte unter anderem aufgrund von fachlichen Hinweisen von Gemeindevertretern im Fachausschuss des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Konsultationsgremiums Kanton – Gemeinden. Sie hielten fest, dass eine Öffnung der ursprünglichen Drittelregelung in besonders ortsbildrelevanten Zonen und bei Schutzobjekten ausgeschlossen werden soll, da die Auswirkungen auf die Dachgestaltung und die Dachlandschaften bei Schutzobjekten und besonders in sensiblen Gebieten zu massiv wären.

Dorf-, Altstadt- und Kernzonen umfassen Gebiete mit erhöhten Anforderungen an das Orts- und Landschaftsbild. Dabei geht es nicht nur um den Erhalt des kulturellen Erbes für kommende Generationen. Die historischen Ortsbilder sind identitätsstiftend für die Bevölkerung, ein wichtiger Standortfaktor und oftmals Mittelpunkt des kulturellen und wirtschaftlichen Dorflebens. Die besondere Qualität im Kanton Aargau zeigt sich auch durch die im Bundesvergleich grosse Anzahl Ortsbilder von regionaler oder nationaler Bedeutung gemäss Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS). Die heute noch weitestgehend intakten Dachflächen und Dachlandschaften sind von herausragendem Wert für das Gesamtbild dieser Ortsbilder. Sie sind deshalb sorgfältig und mit Bedacht weiterzuentwickeln. Eine ruhige Gestaltung dieser "fünften Fassade" mit möglichst wenig störenden Elementen ist dafür unabdingbar.

An der Innenentwicklung und der damit zusammenhängenden Nutzung der bestehenden Bausubstanz im Siedlungsgebiet besteht ein hohes öffentliches Interesse. Dieses ist im konkreten Fall mit dem ebenfalls gewichtigen Interesse an der Erhaltung des baukulturellen Erbes und der wertvollen Orts- und Landschaftsbilder abzuwägen.

Die 2014 erfolgte Änderung der Bauverordnung schafft Rechts- und Planungssicherheit. Sie ermöglicht eine Verdoppelung der Dachdurchbrüche in den nicht besonders schützenswerten Wohn- und Mischzonen. Damit wird dem hohen öffentlichen Interesse an der Innenentwicklung und der Nutzung der bestehenden Bausubstanz im Siedlungsgebiet Rechnung getragen. In solchen Zonen liegt die grosse Mehrheit des Siedlungsgebiets. Hingegen wird bei Schutzobjekten und in den Gebieten mit erhöhten Anforderungen an das Orts- und Landschaftsbild das Interesse an der Erhaltung einer ruhigen Dachlandschaft aus den erwähnten Gründen höher bewertet als das Interesse an einer möglichst hohen Nutzung der zulässigen Gebäudekörper.

In der eingereichten Motion wird angeführt, dass durch die bestehende Drittelregelung Dachgeschosse nicht vollständig genutzt werden könnten. Diese Aussage trifft nicht zu, wie zahlreiche Beispiele im Kanton Aargau zeigen. Durch eine entsprechende Planung der Grundrisse und der Wohnungstypologie (zum Beispiel Anordnung der Nebenräume, Maisonette-Wohnung) oder Belichtung über die Giebelseiten sind Wohnnutzungen in den Dachgeschossen ohne Einschränkungen hinsichtlich Wohnqualität und Wohnhygiene realisierbar.

Weiter wird in der Motion geltend gemacht, dass eine intensivere Nutzung der Dachgeschosse in diesen Zonen helfen würde, die "Innenverdichtung" zu vergrössern und das Raumplanungsgesetz des Bundes und den kantonalen Richtplan umzusetzen. Wie bereits ausgeführt, ist eine sogenannte "Innenverdichtung" bereits nach geltendem Recht möglich. Im Übrigen verlangen das Raumplanungsgesetz und auch der kantonale Richtplan die Umsetzung einer qualitativ hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen und keine maximale Verdichtung. Die geforderte hochwertige Entwicklung bedingt eine Auseinandersetzung mit den spezifischen Qualitäten des bestehenden baulichen Umfelds und den Herausforderungen vor Ort unter Berücksichtigung der identitätsstiftenden Merkmale (siehe Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen – Planungswegweiser zur Planung der räumlichen Entwicklung, Aarau 2017; www.ag.ch/de/bvu/raumentwicklung/innenentwicklung/planungswegweiser/departement_detailseite_222.jsp). Zudem ist festzuhalten, dass diese Zonen im Vergleich zu den übrigen Bauzonen durch ihre kompakte Bauweise bereits heute überdurchschnittliche Einwohnerdichten aufweisen.

Im Kanton Aargau profitieren heute über 87 % der Gebäude von der Zweidrittel-Regelung. Durch die hohe Bautätigkeit, insbesondere ausserhalb der Gebiete mit erhöhten Anforderungen an das Orts- und Landschaftsbild ist davon auszugehen, dass dieser Anteil noch steigt. Eine Ausweitung auf die

Dachgeschosse der Gebäude in sensiblen Zonen könnte unter Berücksichtigung der bereits heute möglichen Nutzung höchstens einen marginalen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen leisten.

Die Motion begründet eine Anpassung von § 24d Abs. 1^{bis} BauV ferner mit der Bewilligungsfähigkeit von Solaranlagen. Diese seien in Dorf-, Altstadt- und Kernzonen vor wenigen Jahren nicht zulässig gewesen. Es sei nun an der Zeit, die einschränkenden Massnahmen auch bezüglich den Dachdurchbrüchen zu lockern.

Dazu ist festzuhalten, dass es zu keiner Zeit ein kantonales Verbot von Solaranlagen in Dorf-, Altstadt- oder Kernzonen gab. Verschiedene gesetzliche Anpassungen haben zwar den Bau von Solaranlagen in Zonen ohne erhöhte Anforderungen an den Ortsbildschutz erleichtert. Genügend eingepasste Anlagen unterstehen nur noch einer Meldepflicht (Art. 32a Raumplanungsverordnung [RPV]). Doch in Zonen mit erhöhten Anforderungen an das Orts- und Landschaftsbild, namentlich Dorf-, Altstadt- und Kernzonen, besteht nach wie vor eine Bewilligungspflicht (§ 49a BauV). Auch die zur Förderung von erneuerbaren Energien erfolgte Lockerung der Rechtsvorschriften unterscheidet demnach zwischen empfindlichen und weniger empfindlichen Dachlandschaften.

Im Übrigen wird es aufgrund der übergangsrechtlichen Bestimmung gemäss § 63 Abs. 3 BauV noch Zeit brauchen, bis die bestehende Zweidrittelregelung in Form konkreter Bauprojekte umgesetzt ist und eine breite Wirkung erzielt. Es ist auch aus diesem Grund zurzeit nicht angezeigt, die geltende Regelung bereits wieder einer Änderung zu unterstellen.

Fazit

Durch die 2014 erfolgte Änderung der Bauverordnung ist es gelungen, die Aktivierung innerer Nutzungsreserven in Zonen zu erleichtern, in denen keine massgeblichen negativen Auswirkungen auf die historischen Ortsbilder im Kanton Aargau zu erwarten sind. Von dieser Erleichterung profitieren über 87 % aller Gebäude im Kanton Aargau. Die Dachgeschosse in den übrigen Gebäuden können mit den vorhandenen Möglichkeiten bereits heute ohne Einschränkungen hinsichtlich Wohnqualität oder Wohnhygiene genutzt werden.

Eine Lockerung bei den übrigen Gebäuden stünde aufgrund der massiven Beeinträchtigung der Dachlandschaften bei kaum spürbarem Nutzen hinsichtlich Innenentwicklung im Widerspruch zu den massgeblichen Kriterien einer hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen. Diese Einschätzung wurde bereits im Rahmen der Änderung der Bauverordnung 2014 durch fachliche Hinweise von Gemeindevertretern im Fachausschuss des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Konsultationsgremiums Kanton – Gemeinden bestätigt.

Der Regierungsrat sieht aufgrund der dargelegten Sachlage keinen Anlass, die bestehende Regelung anzupassen.

Konsequenzen der Umsetzung, insbesondere Auswirkungen auf die Aufgaben- und Finanzplanung

Die Einführung der Zweidrittelregelung in allen Nutzungszonen hätte keine relevanten Auswirkungen auf die Aufgaben- und Finanzplanung.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'024.–.

Marlène Koller, SVP, Untersiggenthal: Bis zur Änderung der Bauverordnung im Jahre 2014 galt im gesamten Baugebiet eine Beschränkung für Dachdurchbrüche auf ein Drittel der Fassadenlänge. Seit drei Jahren haben wir nun unterschiedliche Vorschriften innerhalb des Baugebiets, weil in Dorf-, Altstadt- und Kernzonen die Beschränkung auf ein Drittel weiterhin bleibt, jedoch in den übrigen Bauzonen die Dachdurchbrüche neu zwei Drittel einnehmen dürfen. Das gibt innerhalb eines Dorfes und oder eines Strassenzugs unterschiedliche Nutzungen, die niemand versteht.

Die Ein-Drittel-Regelung stammt noch aus der Zeit, als Dachgeschosse bei einem Ausbau noch zwingend an die Ausnützung angerechnet werden mussten. Heute können die Gemeinden entscheiden, ob die ausgebauten Dachgeschosse zur Ausnützung gezählt werden oder nicht. Wenn diese dazugerechnet werden, erübrigt sich vielfach ein zusätzlicher Ausbau des Dachgeschosses – ein-

fach, weil die Ausnutzungsziffer nicht ausreicht. Aber dort, wo die Dachgeschosse ohne Ausnutzungsberechnung genutzt werden können, ist es nötig, auch die nötige Belichtung hineinzubringen. Wenn jemand Besitzer einer solchen Liegenschaft ist oder wird, ist er von vornherein schon bereit, grössere Aufwendungen und Auflagen in diesen geschützten Zonen zu akzeptieren. Altstädte müssen attraktiv sein zum Wohnen, sagte der Herr Baudirektor vorhin beim Richtplan Mellingen. Wenn dann der Verkehr aus dem Ort weg ist, benötigt dies aber auch entsprechende Investoren, die solche Liegenschaften nutzen und unterhalten.

Da müssen wir ihnen also nicht noch zusätzliche Steine in den Weg legen. Gemeinden mit historischen Kernzonen haben meistens extra definierte Spezialbauvorschriften, worin sich auch die Länge der Dachaufbauten zusätzlich beschränken liesse. Mein Antrag, Dachdurchbrüche auf zwei Drittel zu erhöhen, heisst nicht, dass zwingend überall auf diese zwei Drittel ausgedehnt werden muss. Mit der heutigen Regelung kann aber überhaupt keine Ausnahme zur Abweichung von einem Drittel gemacht werden. Vielleicht bräuchte es dann eine Ergänzung der Spezialbauvorschriften der Gemeinden, wenn sie dieses Drittel beibehalten möchten. Die sind jedoch wesentlich einfacher zu ändern, als die ganzen Zonen abzuändern und Bereiche aus den geschützten Zonen herauszunehmen, wie es scheinbar als Idee herumgeistert. Das wäre viel schwieriger. Sogar Solaranlagen sind heute in geschützten Ortsbildern möglich. Und wie gut diese auch ausgeführt werden, sie verändern die Dachlandschaft enorm. Wichtiger als die Länge der Dachaufbauten ist die Einfügung in das bestehende Ortsbild. Eine gute Einfügung ist unabhängig von einem Drittel oder zwei Dritteln möglich. Mit einer schlechten Einfügung kann auf einem Drittel mehr "vercheibet" werden als bei zwei Dritteln mit gelungener Lösung.

Geben wir also den Gemeinden die Möglichkeiten, ihr Erscheinungsbild selber zu bestimmen und so auch einem kantonalen oder nationalen Schutzstatus zu entsprechen. Lassen wir aber dort die zwei Drittel zu, wo es die Gemeinden auch innerhalb von Dorf-, Altstadt- und Kernzonen verantworten können. Bitte unterstützen Sie meine Motion, ich danke Ihnen.

Dr. Lukas Pfisterer, FDP, Aarau: Ich nehme es vorweg, die FDP lehnt diese Motion ab. Sie ist inhaltlich falsch, unnötig und meiner Meinung nach auch gefährlich für die Gemeinden. Sie ist inhaltlich falsch, weil sie darauf abzielt, in Dorf-, Altstadt- und Kernzonen die Drittelsregelung aufzuweichen oder auf zwei Drittel auszuweiten, wie es schon im übrigen Gemeindegebiet gilt. Die genannten Zonen, die auch in der Bauverordnung verwendet werden, sind spezielle Zonen, die von der Gemeinde einmal einen besonderen Status erhalten haben. Falls das nicht so hätte sein sollen, hätte sie die Gemeinde in eine normale Wohn- oder Gewerbezone oder eine andere normale Bauzone eingeteilt. Ein wesentlicher Aspekt des Ortsbilds ist auch die Dachlandschaft; es geht nicht nur um die Fassade, sondern auch um die Dachlandschaft. Die Ausweitung dieser Drittelsregelung auf zwei Drittel würde diese Dachlandschaft erheblich verändern. Man sieht dies dann nicht nur von oben, sondern auch beim Gang durch die Gassen. Die Motion ist unnötig: Wenn eine Gemeinde in ihrem Gebiet der Meinung ist, mehr als ein Drittel zulassen zu wollen, kann sie die Dorfzone in eine andere Zone oder eine Normalbauzone umzonen und so die zwei Drittel beanspruchen. Die Motion ist gefährlich: Wenn auf Kantonsebene die Drittelsregelung ausgeweitet wird, müssen alle Gemeinden, welche bisher auf die Drittelsregelung gesetzt haben, ihre Bau- und Nutzungsordnung ändern. Es handelt sich nicht um irgendwelche Sondernutzungsvorschriften, die der Gemeinderat ändern kann, sondern die Bau- und Nutzungsordnung muss gemäss dem ganzen politischen Prozess geändert werden. Macht die Gemeinde das nicht, riskiert sie eine erhebliche Veränderung der Dachlandschaft und damit auch des Dorfbilds. Die Motionärin hat ausgeführt, dass niemand verstehen könne, dass in einer Gemeinde unterschiedliche Regeln bestehen. Jede Zonenregelung ist anders als eine andere Zonenregelung. Auch Ausnutzungsziffern können unterschiedlich sein, ebenso Höhenvorschriften und Grenzabstände. So auch diese Dachöffnungsvorschriften. Es handelt sich also um nichts Ausserordentliches. Das Baugesetz und die Bauordnung kennen heute generelle Regeln, die auf die meisten Fälle passen. Das hat der Regierungsrat so beschlossen. In einzelnen Fällen passt die Gesetzgebung vielleicht nicht ganz. Die Gemeinden können das in diesem Fall auch anders beschliessen, durch entsprechende Zonenvorschriften. Wir sollten hier nicht für einzelne Gemeinden das ganze System auf den Kopf stellen, sondern bei der generellen Regelung bleiben. Jede Gemeinde kann es dann für

sich immer noch anders machen. Lehnen Sie deshalb diese Motion ab, weil sie inhaltlich falsch, unnötig und auch noch gefährlich für die Gemeinden ist.

Claudia Rohrer, SP, Rheinfelden: Nur selten kann ich mich dem Votum eines FDP-Vorredners anschliessen, heute ist es so. Die SP lehnt die Motion mehrheitlich ab. Es liegt eine relativ junge gesetzliche Regelung vor. Bewusst wurde im damaligen Gesetzgebungsprozess für die Dorf-, Altstadt- und Kernzonen eine andere Regelung getroffen. Ich selbst stamme aus Rheinfelden, einer Stadt mit einer Dachlandschaft von nationaler Bedeutung. Ich kenne die Bedürfnisse der Bewohner und Bewohnerinnen der Altstadt. Sie wünschen den Ausbau der oberen Stockwerke, verbunden mit dem zusätzlichen Lichteinlass. Als gesetzgebende Behörde können wir die Wünsche der Bevölkerung jedoch nicht einfach übernehmen. Es gilt für uns zwischen den begründeten privaten und den öffentlichen Interessen abzuwägen. Die Erhaltung der historischen Eigenart und der Einheit eines Stadtbildes ist wichtig. Die Vergangenheit soll einen Platz in unserer Zukunft haben. Deshalb sind die Dachlandschaften möglichst historisch zu erhalten, gleichzeitig sollen die Dachgeschosse modern genutzt werden können. Die Baugesetzgebung hat auf die erhaltenswerte bauliche Substanz Rücksicht zu nehmen. Eine hochwertige Siedlungsentwicklung berücksichtigt auch das öffentliche Interesse an einem erhaltenswerten Ortsbild. Mit der heute geltenden Lösung wird ein Kompromiss geschaffen zwischen den Wünschen der Hauseigentümerinnen und Hauseigentümern, an der möglichst umfassenden Nutzung sowie am öffentlichen Interesse am Erhalt unserer Vergangenheit. Bewohnergerechte Lösungen können bereits heute umgesetzt werden. Die SP unterstützt diesen heutigen Kompromiss auch für die Zukunft. Sie lehnt die Motion ab.

Hansjörg Wittwer, Grüne, Aarau: Auch ich kann mich dem Votum von Grossrat Dr. Pfisterer anschliessen, möchte aber doch noch etwas dazu sagen. Die Fakten sind klar, die kantonale Bauverordnung beschränkt seit drei Jahren die maximal zulässige Länge von Dachdurchbrüchen auf zwei Drittel der Fassadenlänge. Das bedeutete zum ursprünglichen Stand eine Verdoppelung. Ausgenommen sind Zonen mit erhöhten Anforderungen an das Orts- und Landschaftsbild. Die Motionärin will eben diese Ausnahme nicht mehr. Hier in ortsbildrelevanten Zonen und bei Schutzobjekten derart stark zu öffnen, ist nicht angebracht. Die Auswirkungen auf die Dachgestaltung und die Dachlandschaften wären damit zu gross. Hier müssen wir uns auch bewusst sein, dass die Bauverordnungen der Kommunen für derartige Objekte und Zonen meist noch weitergehende Auflagen machen. Auch hier sind, wie immer, begründete Ausnahmen möglich und auch erwünscht. Die Ausnahme der Regel muss aber von hoher Qualität sein. Sie merken es, ich plädiere nicht für die totale Freiheit. Es gibt genügend Vorzeigeobjekte, die aufzeigen, dass die Umsetzung der gewünschten Innenverdichtungen völlig regelkonform möglich sein kann. Zwei Sätze aus der Antwort des Regierungsrats überzeugen mich als Planer. "Die heute noch weitgehend intakten Dachflächen und Dachlandschaften sind von herausragendem Wert für das Gesamtbild dieser Ortsbilder. Sie sind deshalb sorgfältig und mit Bedacht weiterzuentwickeln." Genau, das machen wir und lehnen das Anliegen dieser Motion ab.

Stephan Attiger, Landammann, FDP: Ich freue mich, dass auch ich mich der FDP-Fraktion anschliessen und das Votum des Baujuristen unterstützen kann. Wir haben im Jahr 2014 eine generelle Anpassung von einem Drittel auf zwei Drittel vorgenommen. Davon profitieren heute 87 Prozent der Gebäude im Kanton Aargau. Wir haben dieses Vorgehen bewusst so gewählt, auch das Koordinationsgremium zwischen den Gemeinden und dem Kanton hat diesem Vorgehen zugestimmt. Wenn wir die Vorschrift komplett öffnen, machen die Schutzzonen keinen Sinn mehr. Schutzzonen sollen dazu dienen, dass dort nicht gleich gebaut werden kann wie in Zonen ohne Schutz. Wenn in einer Gemeinde deswegen Differenzen entstehen, müsste konsequenterweise die kommunale Schutzzone zugunsten der ordentlichen Bauzone aufgelöst werden, damit die Zweidrittelsregelung wieder gilt. Wenn der Grosse Rat aber heute die generelle Anwendung der Zweidrittelsregelung beschliesst, haben alle Gemeinden, die in der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) auf das kantonale Gesetz abstützen, ein Problem und müssten, wenn sie das nicht wollen, ihre BNO ändern und dies wieder einschränken. Ein solcher Systemwechsel würde viele Gemeinden zum Handeln zwingen. Es

geht nicht darum, das kommunale Recht einzuschränken – Grossrat Dr. Pfisterer hat es richtig gesagt. Wer ein Problem mit den Schutzzonen hat, muss diese revidieren. In Schutz- und Nichtschutzzonen soll nicht gleich gebaut werden können. Ich bitte Sie, die Motion aus den erwähnten Gründen abzulehnen.

Abstimmung

Die Motion wird mit 66 gegen 59 Stimmen abgelehnt.

0492 Gesetz über die Finanzkontrolle (GFK) vom 11. Januar 2005; Änderung; 1. Beratung; Eintreten, Detailberatung und Gesamtabstimmung

Behandlung der parlamentarischen Initiative vom 8. November 2016 samt den abweichenden Anträgen der Kommission für Aufgabenplanung und Finanzen (KAPF) vom 30. Oktober 2017 und dem dazugehörigen Bericht.

Ralf Bucher, CVP, Mühlau, Präsident der Kommission für Aufgabenplanung und Finanzen (KAPF): Die nationalen und internationalen Entwicklungen geben Anlass genug, die rechtlichen Grundlagen der Finanzkontrolle zu überprüfen und zu revidieren. Die Initianten, die Mitglieder des Finanzausschusses der Kommission für Aufgabenplanung und Finanzen (KAPF) der Legislaturperiode 2013/2016, haben im Rahmen der Tätigkeit der Finanzkontrolldelegation diese Überprüfung vorgenommen und Revisionsbedarf festgestellt. Der Revisionsbedarf besteht im Wesentlichen aus einer Präzisierung und Verdeutlichung des zum Teil abstrakt gefassten Gesetzes sowie aus verschiedenen terminologischen Anpassungen an den heutigen Sprachgebrauch. Damit können Unsicherheiten und Missverständnisse in der Praxis beseitigt werden. Weiter werden bestehende Unklarheiten bei der Auftragserteilung und bei der Mitteilung der Prüfungsergebnisse beseitigt. Die parlamentarische Initiative wurde am 7. März 2017 mit 130 Stimmen gegen 1 Stimme vorläufig unterstützt. Im Anschluss wurde das Geschäft der KAPF zur Vorberatung zugewiesen. Die KAPF beschloss am 16. März 2017 mit 15 gegen 0 Stimmen einstimmig, die in der parlamentarischen Initiative 16.230 vorgeschlagenen Änderungen des GFK ohne weitere Anpassungen in die Anhörung zu geben (16.230 Parlamentarische Initiative von Pascal Furer, SVP, Staufeu (Sprecher), Kurt Emmenegger, SP, Baden, und Dr. Lukas Pfisterer, FDP, Aarau, vom 8. November 2016 betreffend Teilrevision des Gesetzes über die Finanzkontrolle [GFK]). Gemäss § 78 Abs. 2 des Dekrets über die Geschäftsführung des Grossen Rats (Geschäftsordnung, GO) wird der Regierungsrat beauftragt, zur Initiative Stellung zu nehmen und das Anhörungsverfahren durchzuführen. Auf Basis der Resultate der Anhörung erarbeitete das Präsidium der KAPF im Austausch mit der erweiterten Finanzkontrolldelegation beziehungsweise mit den Initianten der Initiative eine angepasste Version, welche von der KAPF am 30. Oktober 2017 genehmigt wurde.

Im Namen der Kommission KAPF danke ich allen, die sich an der Anhörung beteiligt und eingebracht haben. Ein spezieller Dank geht an die Initianten der parlamentarischen Initiative und an die Finanzkontrolle, welche die konkreten Auswirkungen der jeweiligen Paragraphen in der Praxis aufzeigte, sowie an den Regierungsrat, welcher die Anhörung durchführte. Ein ganz besonderer Dank geht aber an Peter Zingg, den Sekretär unserer Kommission, der sich nebst der intensiven Vorbereitungen zum AFP auch immer die Zeit nahm, im Hintergrund die Arbeiten, welche die parlamentarische Initiative mit sich brachte, zu übernehmen.

Da der Regierungsrat zu diesem Geschäft nicht direkt Stellung beziehen kann, werde ich mich etwas ausführlicher zu den Abweichungen äussern.

Eintreten

Vorsitzender: Alle Fraktionen treten stillschweigend auf die Vorlage ein.

Eintreten ist unbestritten.

Detailberatung

Gesetz über die Finanzkontrolle (GFK)

I.

§ 1 Abs. 1

Ralf Bucher, CVP, Mühlau, Präsident der Kommission für Aufgabenplanung und Finanzen (KAPF): Die Initianten schlugen aufgrund der Bedeutung der staatlichen Beiträge vor, ihre Überprüfung bereits in der Zweckbestimmung hervorzuheben. Mit der Formulierung "Beiträge der öffentlichen Hand" sollte zum Ausdruck gebracht werden, dass es bei dieser Überprüfung nicht nur um die Beiträge des Kantons geht, sondern generell geprüft werden soll, ob die staatlichen Beiträge – das heisst auch diejenigen von Bund und Gemeinden – entsprechend den rechtlichen Vorgaben von Bund und Kanton verwendet werden. Nicht Gegenstand der kantonalen Finanzkontrolle bilden die allein nach kommunalem Recht geleisteten Beiträge der Gemeinden. In der Anhörung gab es verschiedene Rückmeldungen. Die Diskussionen zeigten schlussendlich, dass die neue Formulierung zu zusätzlichen Unklarheiten führte. Die KAPF beantragte deshalb die Beibehaltung des geltenden Rechts.

Zustimmung zur Fassung gemäss KAPF (Beibehaltung geltendes Recht)

Vorsitzender: Ich beantrage Ihnen, dass wir die Anträge der KAPF jeweils stillschweigend genehmigen. Wenn Sie dies nicht möchten, müssen Sie diese bestreiten.

§ 2 Abs. 2–3, § 5 Abs. 1, § 6 Abs. 1, § 7 Abs. 1 lit. a

Zustimmung zur Fassung gemäss parlamentarischer Initiative

§ 7 Abs. 1 lit. f

Ralf Bucher, CVP, Mühlau, Präsident der Kommission für Aufgabenplanung und Finanzen (KAPF): Zu § 7 Abs. 1 lit. f gab es zahlreiche Rückmeldungen in der Anhörung. Einerseits wurde der Begriff der "selbstgewählten Aufgaben" hinterfragt. Andererseits riet die Finanzkontrolle davon ab, den bundesrechtlichen Begriff "Finanzhilfe" zu verwenden, solange dieser im kantonalen Recht nicht durchgängig Verwendung findet. Die KAPF folgte bei ihrem Antrag den Argumenten der Finanzkontrolle. Die übrigen Änderungen in § 7 waren unbestritten.

Zustimmung zur Fassung gemäss KAPF

§ 7 Abs. 1 lit. g–h

Zustimmung zur Fassung gemäss parlamentarischer Initiative

§ 8 Abs. 1 lit. a und lit. c, § 9 Überschrift

Zustimmung zur Fassung gemäss parlamentarischer Initiative

§ 9 Abs. 1 lit. a

Ralf Bucher, CVP, Mühlau, Präsident der Kommission für Aufgabenplanung und Finanzen (KAPF): Die Finanzkontrolle äusserte in ihrer Stellungnahme zur Anhörung, dass mit Bezug auf die beiden §§ 1 und 7 der Ausdruck "finanzielle Mittel" verwendet werden sollte. Im Sinne der stringenten Ver-

wendung von Begrifflichkeiten sei diese Anpassung gegenüber der parlamentarischen Initiative sinnvoll.

Zustimmung zur Fassung gemäss KAPF

§ 9 Abs. 1 lit. b

Uriel Seibert, EVP, Schlossrued: Wir beraten hier die Kompetenz, wer der Finanzkontrolle Aufträge erteilen darf. Ich bin über Absatz b gestolpert, der Folgendes enthält: 'Im Auftrag von parlamentarischen Untersuchungskommissionen, der für die Finanzkontrolle zuständigen Kommission des Grossen Rats oder deren Ausschusses ...'. Bedeutet das, dass der Finanzkontrollausschuss der Finanzkontrolle Aufträge für Sonderprüfungen erteilen darf? Wir als Kleinpartei erachten dies als kritisch, weil der Ausschuss aus nur drei Grossräten, dem zuständigen Regierungsrat und dem Leiter der Finanzkontrolle gebildet wird. Diese Zusammensetzung ist nicht paritätisch und es sind nicht alle Fraktionen vertreten. Ich habe mit diversen Ratsmitgliedern gesprochen, für die guten Diskussionen möchte ich mich an dieser Stelle bedanken. Ich habe den Grund oder Sinn dieser Zusammensetzung hinterfragt. Die jetzigen Mitglieder haben mir versichert, dass die Zusammenarbeit gut funktioniert und dass die politischen Interessen im Hintergrund stehen würden. Ich halte diesen Punkt für sehr wichtig, weil wir dem Ausschuss sehr grosses Vertrauen schenken. Das Geschäft soll weiterhin im Vordergrund und die Politik im Hintergrund stehen. Wir möchten unser Vertrauen weiterhin schenken und hoffen, dass es zum Wohle des Kantons sinnvoll eingesetzt wird.

Dr. Lukas Pfisterer, FDP, Aarau: Ich habe keinen Antrag, sondern einen Hinweis anzubringen. Eine der wesentlichen Änderungen im Gesetz über die Finanzkontrolle ist, dass neu alle ständigen Kommissionen der Finanzkontrolle Aufträge erteilen können, insbesondere auch Aufträge für Sonderprüfungen. Das ist ein wesentliches Instrument, das die Kommissionen neu erhalten. Die Finanzkontrolle kann gemäss § 6 weiterhin die Rechtmässigkeit, Wirtschaftlichkeit und so weiter prüfen. Ich erinnere hier an eine zurzeit laufende Paralleldiskussion, nämlich die Aufgaben, Kompetenzen und Zuständigkeiten der Geschäftsprüfungskommission (GPK). Die GPK muss darauf achten, dass keine Doppelspurigkeiten resultieren. Alle Kommissionen können in ihrem Zuständigkeitsbereich künftig Aufträge für Sonderprüfungen erteilen. Nutzen Sie diese Möglichkeit, die Finanzkontrolle – ich durfte selber Mitglied des Finanzkontrollausschusses sein – leistet hervorragende, professionelle Arbeit. Doppelspurigkeiten sind zu vermeiden. Ich bitte die GPK, diese Zuständigkeiten und Kompetenzen zu beachten.

Zustimmung zur Fassung gemäss parlamentarischer Initiative

§ 9 Abs. 2

Zustimmung zur Fassung gemäss KAPF

§ 10 Abs. 1, § 11 Überschrift

Zustimmung zur Fassung gemäss parlamentarischer Initiative

§ 11 Abs. 1

Ralf Bucher, CVP, Mühlau, Präsident der Kommission für Aufgabenplanung und Finanzen (KAPF): Die Finanzkontrolle beabsichtigte mit ihrem Vorschlag in der Anhörung zu den Absätzen 1, 5 und 6, den elektronischen Datenaustausch zwischen der geprüften Stelle und der Finanzkontrolle auf eine genügende gesetzliche Grundlage zu stellen. Die Anpassungen wurden von der KAPF in den Antrag zuhanden des Grossen Rats übernommen.

Zustimmung zur Fassung gemäss KAPF

§ 11 Abs. 4

Zustimmung zur Fassung gemäss parlamentarischer Initiative

§ 11 Abs. 5 und 6 (neu)

Zustimmung zur Fassung gemäss KAPF

§ 12 Abs. 1

Ralf Bucher, CVP, Mühlau, Präsident der Kommission für Aufgabenplanung und Finanzen (KAPF):
Der Antrag des Regierungsrats, die beauftragte Person für Öffentlichkeit und Datenschutz im Sinne der Vollständigkeit ebenfalls aufzuführen, wurde übernommen.

Zustimmung zur Fassung gemäss KAPF

§ 12 Abs. 2–3 und Abs. 5

Zustimmung zur Fassung gemäss parlamentarischer Initiative

§ 13 Abs. 1 Einleitungssatz und lit. a (neu)

Zustimmung zur Fassung gemäss parlamentarischer Initiative

§ 13 Abs. 1 lit. b (neu)

Ralf Bucher, CVP, Mühlau, Präsident der Kommission für Aufgabenplanung und Finanzen (KAPF):
Die wesentliche Änderung betrifft Abs. 1 lit. b. Der Regierungsrat erachtet die Terminologie der "unmittelbar übergeordneten Aufsichtsstelle" als nicht abschliessend klar und regt deshalb an, diese zu präzisieren. Die Initianten beabsichtigten mit der vorgeschlagenen Formulierung, die heutige Praxis, wonach die Departemente die Prüfberichte zu ihren Abteilungen und Sektionen jeweils erhalten, abzubilden. Eine Präzisierung erfolgte dahingehend, als dass gegenüber dem Vorschlag der parlamentarischen Initiative das Wort "übergeordneten" gestrichen wurde, da eine Organisationseinheit neben der direkt übergeordneten Aufsichtsstelle ebenfalls funktionelle Aufsichtsstellen haben kann. Mit der nun vorgeschlagenen Formulierung soll künftig die Möglichkeit bestehen, dass Berichte nicht nur der übergeordneten Aufsichtsstelle, sondern auch allfälligen funktionellen Aufsichtsstellen zugestellt werden können. Bisher war dies nicht möglich. Als konkretisierendes Beispiel kann die Prüfung der Informatik eines Departements angeführt werden. In einem solchen Fall ist es sinnvoll und zielführend, wenn Prüfberichte auch der kantonalen Abteilung Informatik zugestellt werden können.

Zustimmung zur Fassung gemäss KAPF

§ 13 Abs. 1 lit. c, Abs. 1^{bis} und Abs. 2 (neu)

Zustimmung zur Fassung gemäss parlamentarischer Initiative

§ 13 Abs. 3 (neu)

Zustimmung zur Fassung gemäss KAPF

§ 13 Abs. 4 (neu)

Zustimmung zur Fassung gemäss parlamentarischer Initiative

§ 14 Abs. 1

Zustimmung zur Fassung gemäss parlamentarischer Initiative

§ 14 Abs. 3

Ralf Bucher, CVP, Mühlau, Präsident der Kommission für Aufgabenplanung und Finanzen (KAPF): In der Anhörung wurde zu Abs. 3 richtigerweise angemerkt, dass nicht kumulativ beide Bedingungen erfüllt sein müssen, damit die Finanzkontrolle eine Meldung an die unmittelbare Aufsichtsstelle der geprüften Stelle machen kann. Der Text wurde gegenüber der parlamentarischen Initiative entsprechend angepasst.

Zustimmung zur Fassung gemäss KAPF

Zwischentitel 4^{bis}. (neu), § 15a (neu), § 17 Überschrift, Abs. 1–2

Zustimmung zur Fassung gemäss parlamentarischer Initiative

II. 1. Gesundheitsgesetz § 48 Abs. 2 (neu) und 2. Pflegegesetz § 19b (neu)

Ralf Bucher, CVP, Mühlau, Präsident der Kommission für Aufgabenplanung und Finanzen (KAPF): In § 48 Gesundheitsgesetz ist die Aufsicht geregelt. Die Finanzkontrolle wird jedoch nicht explizit erwähnt. Im Pflegegesetz fehlt bisher ein Verweis zur Aufsicht. Die Finanzkontrolle kann gemäss Finanzkontrollgesetz Kontrollen vornehmen, sofern der Kanton finanziell beteiligt ist. Im Fall von Lex Specialis, wie beispielsweise beim Gesundheitsgesetz, stellt sich die Frage, welches Gesetz Vorrang hat. Mit der expliziten Nennung der Finanzkontrolle im Gesetz wird die bisherige Praxis eindeutig im Gesetz festgehalten.

Zustimmung zur Fassung gemäss KAPF

III. Keine Fremdaufhebungen, IV.

Zustimmung zur Fassung gemäss parlamentarischer Initiative

Antrag gemäss Kommissionsbericht

Ralf Bucher, CVP, Mühlau, Präsident der Kommission für Aufgabenplanung und Finanzen (KAPF): Nur ganz kurz: Wenn wir Gesetzesänderungen so schlank durchführen könnten wie bei der parlamentarischen Initiative hier, dann müssten wir dies häufiger nutzen.

Gesamtabstimmung

Der Antrag gemäss Kommissionsbericht wird mit 119 gegen 0 Stimmen gutgeheissen.

Beschluss

Der Entwurf einer Änderung des Gesetzes über die Finanzkontrolle (GFK) wird – wie aus den Beratungen hervorgegangen – in 1. Beratung zum Beschluss erhoben.

0493 Parkplatzbewirtschaftung; Evaluation nach dem ersten Jahr seit der Einführung der aktiven Parkplatzbewirtschaftung; Erfahrungen und Verbesserungsmöglichkeiten; Kenntnisnahme

Behandlung des Berichts des Regierungsrats vom 6. September 2017.

Vorsitzender: Alle Fraktionen treten stillschweigend auf die Vorlage ein. Auf eine allgemeine Aussprache wird verzichtet.

Kenntnisnahme.

0494 Motion der SVP-Fraktion (Sprecher Christoph Hagenbuch, Oberlunkhofen) vom 12. September 2017 betreffend Abschaffung der Staatsgarantie für die Aargauische Kantonalbank; Umwandlung in ein Postulat; Überweisung an den Regierungsrat

(vgl. Art. 0297)

Mit Datum vom 15. November 2017 lehnt der Regierungsrat die Motion mit folgender Begründung und unter ausdrücklichem Verweis auf die Erläuterungen des Regierungsrats zum Geschäft 17.216 ab beziehungsweise er ist bereit, die Motion als Postulat entgegenzunehmen:

Gemäss § 57 Abs. 1 der Verfassung des Kantons Aargau (KV) vom 25. Juni 1980 unterhält der Kanton zur Förderung der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung eine Kantonalbank. In der KV ist die Staatsgarantie nicht vorgesehen, dies regelt das Gesetz über die Aargauische Kantonalbank (AKBG) vom 27. März 2007. Gemäss § 5 Abs. 1 AKBG haftet der Kanton für alle Verbindlichkeiten der Bank, soweit deren eigene Mittel nicht ausreichen. Davon ausgenommen sind allfällige nachrangige¹ Darlehen sowie Verbindlichkeiten von Tochtergesellschaften². Für die Gewährung dieser subsidiären Staatsgarantie leistet die Bank dem Kanton seit 2007 als Abgeltung einen Betrag in Höhe von 1 % der gemäss den banken- und börsenrechtlichen Bestimmungen erforderlichen Eigenmittel (§ 5 Abs. 2 AKBG). Für das Geschäftsjahr 2016 belief sich die Abgeltung der Staatsgarantie auf 10,7 Millionen Franken. Per Ende 2016 betrug die Reserve in der Bilanz des Kantons Aargau zur Abgeltung der Staatsgarantie der AKB 85,1 Millionen Franken. Mit dem AFP 2017–2020 wurde die Reservebildung vorübergehend ausgesetzt und die Abgeltung der ordentlichen Rechnung zugewiesen.

Die Staatsgarantie kann mit einer Änderung des AKBG formell verhältnismässig einfach abgeschafft werden und bedarf keiner Verfassungsänderung. Als Alleineigentümer der AKB würde sich für den Kanton aber auch ohne explizite Staatsgarantie die Frage stellen, ob und in welchem Umfang er seiner Kantonalbank im von den Motionären erwähnten Fall der Fälle Unterstützung leisten würde. Vor diesem Hintergrund vertritt der Regierungsrat die Ansicht, dass die Abschaffung der Staatsgarantie zwingend mit einer Änderung der Rechtsform inklusive der Möglichkeit der Teilprivatisierung

¹ Forderungen sind nachrangig, wenn aus einer unwiderruflichen Erklärung hervorgeht, dass sie im Fall der Liquidation, des Konkurses oder Nachlassvertrags den Forderungen aller übrigen Gläubiger im Rang nachgehen. Die AKB hat per Ende 2016 keine nachrangigen Forderungen ausstehend.

² Die AKB besitzt per Ende 2016 keine Tochtergesellschaften.

einhergehen muss. Aufgrund bestehender Verpflichtungen kann die Staatsgarantie nicht von heute auf morgen aufgegeben werden. Dieser Prozess bedarf einer sorgfältigen Planung und Umsetzung. Bei einer Abschaffung der Staatsgarantie wären künftig noch Einlagen bis Fr. 100'000.– pro Kunde durch die Einlagensicherung geschützt.

Die AKB bewegt sich im kompetitiven und dynamischen Bankenmarkt derzeit sehr erfolgreich. Aus heutiger Sicht erscheint es daher unwahrscheinlich, dass die AKB demnächst in finanzielle Schwierigkeiten geraten könnte. Für den Kanton besteht keine Eile, die Staatsgarantie einer Prüfung zu unterziehen und allenfalls schnellstmöglich abzuschaffen. Denn neben den vorhandenen Risiken bietet eine Staatsgarantie auch erwähnenswerte Vorteile. So kann die Aargauer Bevölkerung ihr Geld jederzeit sicher bei einem Geldinstitut anlegen, auch in Krisenzeiten. Zudem trägt der Kanton mit der Gewährung einer Staatsgarantie zur Stabilität des Finanzmarkts bei. Tendenziell kann die Bank aufgrund ihrer Kreditwürdigkeit und wegen der AAA-Bewertung des Kantons durch Standard & Poor's günstiger Gelder aufnehmen, was sich positiv auf das Geschäftsergebnis der Bank auswirkt. Der Kanton und damit auch dessen Bevölkerung profitieren davon auch in Form höherer Ausschüttungen. Dieser Wettbewerbsvorteil kann als Abgeltung des Leistungsauftrags der Bank verstanden werden, der neben der Profitabilität auch noch eine soziale und gesellschaftliche Komponente umfasst.

Letztmals hat sich der Regierungsrat 2014 mit der Staatsgarantie der AKB auseinandergesetzt. In der Anhörung zur Reform des AKBG im Jahr 2014 zeigte sich, dass die Einschränkung der Staatsgarantie politisch keine Mehrheit finden würde. Mit Beschluss über diese Revision des AKBG hat der Grosse Rat am 28. Juni 2016 sämtliche parlamentarischen Vorstösse zu diesen Themen abgeschrieben. Aus diesem Grund stand eine erneute Prüfung dieses Punkts seither nicht mehr zur Diskussion.

Der Regierungsrat lehnt die Motion, welche einzig die Abschaffung der Staatsgarantie der AKB ohne gleichzeitige Überprüfung der Rechtsform der Bank fordert, ab, beziehungsweise ist bereit, die Motion vor dem Hintergrund der vorstehenden Ausführungen und unter ausdrücklichem Verweis auf die Erläuterungen des Regierungsrats zum (17.216) Postulat der Fraktionen der CVP, der FDP und der SVP (Sprecherin Sabina Freiermuth, Zofingen) vom 12. September 2017 betreffend Schaffung einer Übersicht zu den bis zum heutigen Zeitpunkt erfolgten Privatisierungen sowie zur Abschaffung der Staatsgarantie von Kantonalbanken in der Schweiz als Postulat entgegenzunehmen. Der Regierungsrat wird sich im Rahmen der periodischen Überprüfung der Beteiligung mit diesen Fragen auseinandersetzen. Die nächste Überprüfung ist ab Frühjahr 2018 vorgesehen.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'212.–.

Vorsitzender: Namens der Motionärin erklärt sich Christoph Hagenbuch mit der Umwandlung in ein Postulat einverstanden.

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

0495 Postulat der Fraktionen der CVP, der FDP und der SVP (Sprecherin Sabina Freiermuth, Zofingen) vom 12. September 2017 betreffend Schaffung einer Übersicht zu den bis zum heutigen Zeitpunkt erfolgten Privatisierungen sowie zur Abschaffung der Staatsgarantie von Kantonalbanken in der Schweiz; Überweisung an den Regierungsrat

(vgl. Art. 0299)

Mit Datum vom 15. November 2017 erklärt sich der Regierungsrat bereit, das Postulat mit folgender Erklärung entgegenzunehmen:

1. Allgemeine Bemerkungen

Die Aargauische Kantonalbank (AKB) bewegt sich im kompetitiven und dynamischen Bankenmarkt derzeit sehr erfolgreich. Von 2008, dem Jahr als die UBS von Bund und Nationalbank gerettet werden musste, bis 2016 hat der Gewinn der Bank um gut 75 % von 81,1 Millionen Franken auf 142,2 Millionen Franken zugenommen. Der Kanton profitiert durch fast jährlich steigende Ausschüttungen ebenfalls vom guten Geschäftsgang der Bank. Die Bank ist derzeit bezüglich der Ausschüttung die lukrativste Beteiligung des Kantons. Hinzu kommt seit 2007 die Abgeltung für die Staatsgarantie. Die folgende Tabelle listet die geleisteten Zahlungen der Bank der letzten Jahre auf.³

Jahresrechnung Kanton in Millionen Franken	2009	2010	2011	2012	2013	2014⁴	2015	2016	2017
Gewinnausschüttung	55,0	60,0	62,5	64,0	64,0	75,0	66,0	91,0	99,0
Verzinsung Dotationskapital ⁵	5,7	5,3	4,9	4,8	4,7	4,0	3,4	0,0	0,0
Abgeltung Staatsgarantie	7,1	7,8	8,1	8,6	9,0	9,8	10,3	10,7	n.v.

Ein gewichtiger Teil der Ausschüttungen fliesst in die Spezialfinanzierung Sonderlasten und hilft, die Schuldenlast abzutragen. Dies kann als Teil des Verfassungsauftrags interpretiert werden, die wirtschaftliche und soziale Entwicklung des Kantons zu fördern (§ 57 Abs. 1 Verfassung des Kantons Aargau). Seit 2005 konnten schon über 320 Millionen Franken an Schulden dank Ausschüttungen der Kantonalbank abgebaut werden.

Die Erfahrung mit anderen Beteiligungen lehrt jedoch, dass sich das Marktumfeld rasch ändern und sich dies mit Verzögerung auch in den Ausschüttungen widerspiegeln kann. Daher überprüft der Regierungsrat mindestens alle vier Jahre im Sinn eines adäquaten Risikomanagements die Zweckmässigkeit und den Nutzen beziehungsweise das Risiko von Beteiligungen.

2. Vorteile und Risiken einer Kantonalbank

Eine Kantonalbank bringt dem Kanton Vorteile. Tendenziell kann die Bank aufgrund ihrer Kreditwürdigkeit und wegen der AAA-Bewertung des Kantons durch Standard & Poor's günstiger Gelder aufnehmen, was sich positiv auf das Geschäftsergebnis der Bank auswirkt. Der Kanton und damit auch dessen Bevölkerung profitieren davon auch in Form höherer Ausschüttungen. Dieser Wettbewerbsvorteil kann als Abgeltung des Leistungsauftrags der Bank verstanden werden, der neben der Profitabilität auch noch eine soziale und gesellschaftliche Komponente umfasst. In Krisenzeiten können Kantonalbanken aber auch Vertrauen stiften und damit zur Finanzmarktstabilität beitragen. So kann die Aargauer Bevölkerung ihr Geld jederzeit sicher bei einem Geldinstitut anlegen. Die grosse Finanzkrise von 2007 haben die Kantonalbanken denn auch gut überstanden. Sie profitierten sogar

³ Die Ausschüttung aus dem AKB-Gewinn an den Kanton erfolgt im Folgejahr; Verzinsung Dotationskapital und Abgeltung Staatsgarantie erfolgen im gleichen Jahr.

⁴ Inklusive Jubiläumsausschüttung 2013

⁵ Seit dem 1. Januar 2016 ist das revidierte Gesetz über die Aargauische Kantonalbank (AKBG) in Kraft. Das Dotationskapital (Grundkapital) ist seither explizit Teil des Eigenkapitals und wird nicht mehr verzinst. Die Gewinnausschüttung hat sich entsprechend erhöht.

von einem grösseren Kundenvertrauen aufgrund des regional ausgerichteten Geschäftsmodells und der Staatsgarantie.

Eine grosse Beteiligung wie die AKB birgt für den Kanton jedoch auch finanzielle Risiken. Die Bank konnte in den vergangenen Jahren den Gewinn meist auf hohem Niveau verbessern. Bei einem kurzfristigen Gewinneinbruch hätte dies für den Kanton grosse finanzielle Konsequenzen. In der aktuell schwierigen Finanzlage des Kantons wäre ein Rückgang der Gewinnausschüttung schwierig zu kompensieren, und der Schuldenabbau in der Spezialfinanzierung Sonderlasten würde sich gemäss aktuell geltender Gesetzgebung verzögern.

Weitaus gravierender wäre jedoch ein Sanierungsfall. Beispiele anderer Kantonalkassen zeigen, dass dies für den Kanton als Eigentümer einer Kantonalkasse über Jahre kostspielig werden kann. In den 1990er-Jahren und 2000er-Jahren gerieten einige Kantonalkassen in Schieflage. Auslöser dafür waren die Wirtschafts- und Immobilienkrise gepaart mit riskanten Expansionsstrategien und oft ungenügendem Risikomanagement. Dies führte dazu, dass einige Kantonalkassen, darunter diejenige von Bern (1993), Genf (2000) und aus der Waadt (2001/02) mit Kantonsgeldern saniert werden mussten. Die Kantonalkassen von Solothurn (1995) und Appenzell-Ausser Rhoden (1996) konnten nicht mehr gerettet werden und wurden vollprivatisiert. Der letzte Sanierungsfall betraf die Kantonalkasse des Kantons Glarus (2008).

Es gilt hervorzuheben, dass mit Genf und Waadt auch zwei Kantone ihre Banken gestützt haben, die über gar keine beziehungsweise damals über keine vollumfängliche Staatsgarantie verfügten. Demnach besteht auch ohne Staatsgarantie ein wirtschaftliches Interesse des Kantons, für seine Bank einzustehen, wenn sie in unlösbare Schwierigkeiten käme. So ist es nicht erstaunlich, dass derzeit noch 21 der 24 Kantonalkassen eine explizite Staatsgarantie kennen. Das heisst, dass die Staatsgarantie auch bei Kantonalkassen beibehalten wurde, die die Rechtsform geändert haben. Die drei Kantonalkassen, welche über keine Staatsgarantie verfügen – die Berner, die Genfer und die Waadtländer Kantonalkasse –, tragen allesamt die Rechtsform der Aktiengesellschaft und sind teilprivatisiert.

Als Folge der Finanzkrise wurde aber die Regulationsschraube durch die Finanzmarktaufsicht (FINMA) für sämtliche Finanzinstitute angezogen. Dies hat dazu beigetragen, dass die Banken heute tendenziell besser kapitalisiert sind als vor der Krise:

- Anlässlich der Vergabe der AAA-Bewertung an den Kanton Aargau vom 21. Juli 2017 hielt Standard & Poor's fest, dass die Eventualverbindlichkeiten des Kantons Aargau moderat sind. Diese Eventualverpflichtungen kommen hauptsächlich aufgrund der Staatsgarantie für die AKB zustande. Standard & Poor's beurteilt die Wahrscheinlichkeit des Auslösens dieser Garantie als gering, da sie die Bank selbst für sehr kreditwürdig hält.
- Mit den Revisionen des Bundesgesetzes über die Banken und Sparkassen (Bankengesetz, BankG) im Jahr 1995 und 1997 auf Bundesebene wurden die letzten Spezialregelungen für die Kantonalkassen aufgehoben. Begründet wurde dies mit der Verstärkung des Gläubiger- und Steuerzahlerschutzes.
- Mit der letzten Revision des AKBG im Jahr 2015 wurden die Richtlinien zur Corporate Governance (PCG-Richtlinien) vom 18. September 2013 umgesetzt, was die Führung und Kontrolle über die Bank weiter verbessert. Gleichzeitig wurden die Anforderungen an die Gesamtkapitalquote verschärft. So muss bei der Gewinnverwendung mitberücksichtigt werden, dass die Gesamtkapitalquote die regulatorischen Mindestanforderungen um vier Prozentpunkte übersteigt.

3. Periodische Beteiligungsüberprüfung gemäss den Richtlinien zur Corporate Governance
Gemäss Ziff. 14 Abs. 1 der PCG-Richtlinien erstellt der Regierungsrat für wichtige Beteiligungen eine längerfristig ausgerichtete Eigentümerstrategie. Sie dient als Grundlage der Beziehung zwischen Kanton und Beteiligung. Die Eigentümerstrategie enthält Ziele, die sich an die Beteiligung richten, und Stossrichtungen, die das beabsichtigte Vorgehen des Kantons mit der Beteiligung umfassen (Ziff. 14 Abs. 2 PCG-Richtlinien). Der Regierungsrat evaluiert und überarbeitet die Eigentümerstrategien mindestens alle vier Jahre (Ziff. 14 Abs. 4 PCG-Richtlinien).

In der aktuellen Eigentümerstrategie zur AKB sind unter anderem die folgenden beiden Stossrichtungen definiert:

- Beibehaltung der Beteiligung: Prüfung und Beurteilung durch den Regierungsrat, unter Einbezug der AKB
- Prüfung Rechtsformanpassung und Staatsgarantie: Prüfung und Beurteilung durch den Regierungsrat, unter Einbezug der AKB

Im Rahmen der nächsten Überprüfung wird einerseits geklärt, ob die AKB noch immer eine öffentliche Aufgabe ausübt. Ursprünglich waren die Kantonalbanken eigentliche Entwicklungsbanken und dienten wohlfahrtsstaatlichen Zwecken. Inzwischen haben sie sich zu Universalbanken entwickelt. Deren Dienstleistungspaletten sind mit privaten Banken vergleichbar. Die Förderung sozialer und gesellschaftlicher Entwicklungen stellt neben der wirtschaftlichen Entwicklung aber immer noch ein Verfassungsauftrag dar. Zudem werden im Rahmen der Überprüfung auch die Änderung der Rechtsform und die Abschaffung der Staatsgarantie geprüft. Als Alleineigentümer der AKB würde sich für den Kanton auch ohne explizite Staatsgarantie die Frage stellen, ob und in welchem Umfang er seiner Kantonalbank im Krisenfall Unterstützung leisten würde. Vor diesem Hintergrund vertritt der Regierungsrat die Ansicht, dass die Änderung der Rechtsform und die Abschaffung der Staatsgarantie zwingend zusammen geprüft werden müssen.

Letztmals hat sich der Regierungsrat 2014 mit der Rechtsform und der Staatsgarantie der AKB auseinandergesetzt. In der Anhörung zur Reform des AKBG im Jahr 2014 zeigte sich, dass sowohl die Einschränkung der Staatsgarantie als auch die Umwandlung der Rechtsform politisch keine Mehrheit finden würden. Mit Beschluss über diese Revision des AKBG hat der Grosse Rat am 28. Juni 2016 sämtliche parlamentarischen Vorstösse zu diesen Themen abgeschrieben. Aus diesem Grund stand eine erneute Prüfung dieser Punkte seither nicht mehr zur Diskussion.

Mit der nächsten Überprüfung wird der Regierungsrat im Frühjahr 2018 beginnen. Da es derzeit keine existentiellen Sorgen um die Bank gibt, kann im Rahmen der periodischen Überprüfung ohne Druck und aus einer Position der Stärke eine Auslegeordnung zur Zukunft der Bank gemacht werden. In die Arbeiten werden auch die von den Postulanten erwähnten Punkte miteinbezogen. Die AKB wird bereits in diesem frühen Stadium eng eingebunden werden. Sollte der Regierungsrat basierend auf diesen Vorarbeiten zum Schluss kommen, dass es Handlungsbedarf bei der Kantonalbank gibt, wird er eine Anhörungsvorlage erstellen. Mit der Anhörung ist frühestens im Jahr 2019 zu rechnen.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 2'152.–.

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

0496 Postulat Theres Lepori, CVP, Berikon, vom 20. Juni 2017 betreffend Konzepterarbeitung, die Möglichkeit der verbindlichen Einbindung der Eltern- und Familienarbeit bei vermuteten Entwicklungsdefiziten zu Beginn der Volksschulzeit; Rückzug

(vgl. Art. 0170)

Mit Datum vom 13. September 2017 lehnt der Regierungsrat das Postulat mit folgender Begründung ab:

Die Forderungen der Postulanten lassen drei Stossrichtungen erkennen: 1. Die Erarbeitung eines Konzepts oder Leitfadens als verbindliche Anleitung für Lehrpersonen bei Elterngesprächen über gezielte Fördermassnahmen, 2. eine Kostenbeteiligung der Eltern bei Therapien ihres Kindes sowie 3. die Kostenreduktion bei therapeutischen Massnahmen. Nachfolgend wird die Ablehnung der einzelnen Stossrichtungen begründet.

1. Erarbeitung eines Konzepts oder Leitfadens als verbindliche Anleitung für Lehrpersonen bei Elterngesprächen mit gezielten Fördermassnahmen

Aus Sicht des Regierungsrats ist ein guter Kontakt zwischen Schule und Eltern ein unbestrittener Anspruch, dem die Schule gerecht werden muss. Optimale Förderbedingungen für die Kinder und Jugendlichen lassen sich nur herstellen, wenn die Erziehungs- und Bildungsbestrebungen von Eltern und Lehrpersonen koordiniert und aufeinander abgestimmt werden. In diesem Sinne ist die Zusammenarbeit zwischen Schule und Eltern ein wichtiger Stützpfiler erfolgreicher pädagogischer Arbeit. Für die Umsetzung verantwortlich ist die Schulleitung zusammen mit den Lehrpersonen.

Es gibt deshalb auch zahlreiche Instrumente zur Gestaltung der Kontakte zwischen Schule und Elternhaus, insbesondere auch zur Besprechung von Fördermassnahmen. Das sind beispielsweise der Orientierungsraster zur Zusammenarbeit von Schule und Elternhaus (www.schulen-aargau.ch -> Schule & Eltern -> Arbeitsinstrumente). Oder die Handreichung für Heilpädagogik in Regelklassen und Kleinklassen. Ebenso finden sich im Orientierungsraster zu den schulischen Integrationsprozessen Hinweise zum Umgang der Schule mit Fördermassnahmen (www.schulen-aargau.ch -> Besondere Förderung -> Integrierte Heilpädagogik und Kleinklassen).

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass es trotz hilfreicher Instrumente zu unterschiedlichen Sichtweisen und Konflikten zwischen Schule und Eltern kommen kann. Für diese Fälle gilt der Dienstweg an der Schule. Wenn Eltern sich von der Lehrperson in ihren Anliegen zu wenig ernst genommen fühlen oder ihre Fragen nicht genügend klären können, so können sie sich an die Schulleitung wenden. Falls dieses Gespräch auch nicht zufriedenstellend verläuft, so ist die Schulpflege als höchste Instanz der Schule vor Ort einzubeziehen. Zudem können sich Eltern mit ihren Fragen an die kantonale Schulaufsicht wenden. Diese bietet Unterstützung an in Form von Informationen und zur Vorgehensweise, sofern die Eltern den Dienstweg an der Schule ausgeschöpft haben.

Der Regierungsrat ist aus den dargelegten Gründen der Ansicht, dass es weder ein weiteres Konzept noch einen zusätzlichen Leitfaden für die Zusammenarbeit zwischen Schule und Elternhaus braucht.

2. Kostenbeteiligung der Eltern bei Therapien ihres Kindes

Neben dem Regelunterricht können Schülerinnen und Schüler mit besonderen schulischen Bedürfnissen verschiedene Förderangebote (Einschulungsklassen, Kleinklassen, integrierte Heilpädagogik, Deutsch als Zweitsprache, verstärkte Massnahmen) oder pädagogisch-therapeutische Massnahmen (Logopädie, Psychomotorik) beanspruchen. Diese Fördermassnahmen können erst nach einer differenzierten Diagnostik und nach Absprache mit allen am Lern- und Erziehungsprozess beteiligten Personen besucht werden. Eltern werden ausführlich über die geplante Förderung und die Ansprü-

che bezüglich Mitarbeit informiert. Sie sind in wichtigen Fragen einbezogen und müssen ihre Mitwirkungsmöglichkeiten und Mitwirkungsverantwortung wahrnehmen. Ziel dieser Unterstützungsformen ist, dass die Kinder und Jugendlichen aus dem Unterricht einen sinnvollen Nutzen für ihre weitere Entwicklung ziehen sowie am gemeinschaftlichen Leben der Schule teilhaben können.

Die genannten Fördermassnahmen sind Angebote der Volksschule. Sie sind gemäss Bundesverfassung (BV) und kantonalem Schulgesetz unentgeltlich (Art. 19 BV; § 34 g Abs. 1 Verfassung des Kantons Aargau). In einem vergleichbaren Prüfauftrag des Grossen Rats im Rahmen der Budgetdebatte zum Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2016–2019 zur Kostenbeteiligung von Eltern am Unterricht für Deutsch als Zweitsprache (Entlastungsmassnahme DaZ) wurde das Prinzip der Unentgeltlichkeit der Volksschule und der darin stattfindenden Fördermassnahmen rechtlich geprüft und aufgrund der Vorgaben der Bundesverfassung ausdrücklich bestätigt.

3. Kostenreduktion bei therapeutischen Massnahmen

Die einzelnen Förderangebote werden unterschiedlich gesteuert: nämlich durch Leistungsvereinbarungen (Psychomotorik), durch Schülerpauschalen (integrierte Heilpädagogik, Sprachunterricht), durch Abteilungsbeilligungen (Einschulungs- und Kleinklassen), durch Einzelfallprüfungen (verstärkte Massnahmen) oder durch eine Kombination verschiedener Steuerungsarten (Deutsch als Zweitsprache).

Der Regierungsrat ist in Übereinstimmung mit den Postulanten der Ansicht, dass es in der Steuerung der genannten Angebote Handlungsbedarf gibt. Unter dem Entwicklungsschwerpunkt 310E014 "Neue Ressourcierung Volksschule" werden deshalb Grundlagen für ein vereinfachtes, effizienteres Ressourcensystem erarbeitet. Seit dem Schuljahr 2016/17 wird dieses System in ausgewählten Versuchsschulen erprobt. Die flächendeckende Einführung ist auf das Schuljahr 2020/21 vorgesehen.

Weitere Massnahmen werden unter dem Entwicklungsschwerpunkt 310E015 "Optimierung der Zuweisung und Schulung von Kindern und Jugendlichen mit Behinderungen" und bei der Erfüllung der beiden überwiesenen Postulate zur integrativen Schulung ([16.45] Posulat der FDP-Fraktion (Sprecherin Sabina Freiermuth, Zofingen) vom 15. März 2016 betreffend Entlastung der Regelklassen der Aargauischen Volksschule von der Integrierten Heilpädagogik [IHP] und [16.83] Postulat der CVP-Fraktion (Sprecherin Marianne Binder-Keller, Baden) vom 10. Mai 2016 betreffend Optimierungsmöglichkeiten des aktuellen Systems von integrativer und separativer Schulung) geprüft und bearbeitet. Somit sind im Bereich der Förderangebote bereits Massnahmen zur wirksameren Steuerung und zur Kostenreduktion eingeleitet worden.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'658.50.

Theres Lepori, CVP, Berikon: Ich danke dem Regierungsrat für die informativen Ausführungen zu meinem Postulat, wie auch zur Begründung der Ablehnung. Nach Eingabe meines Vorstosses habe ich zur Thematik sehr viele interessante Telefonate und auch Mails seitens betroffener Schulleitungen und Therapeuten erhalten. Die Marschrichtung, wie im Postulat gefordert, sehe ich erfüllt, ebenso die operative Umsetzung in der Verantwortung der Schule vor Ort. Ich ziehe daher mein Postulat zurück. Der wirksamen Steuerung und Kostenreduktion ohne Qualitätseinbusse ist aber weiterhin höchste Priorität beizumessen. Auch sie unterstehen dem Raster der Kriterien Wirksamkeit, Zweckmässigkeit wie auch der Wirtschaftlichkeit.

Vorsitzender: Das Postulat wurde zurückgezogen. Das Geschäft ist erledigt.

0497 Postulat Ruth Müri, Grüne, Baden-Dättwil (Sprecherin), Maya Bally Frehner, BDP, Hendschiken, Colette Basler, SP, Zeihen, Jürg Baur, CVP, Brugg, Michaela Huser, SVP, Wettingen, und Dominik Peter, GLP, Bremgarten, vom 12. September 2017 betreffend Erarbeitung von Empfehlungen für die ICT-Infrastruktur in der Volksschule; Überweisung an den Regierungsrat

(vgl. Art. 0300)

Mit Datum vom 15. November 2017 erklärt sich der Regierungsrat bereit, das Postulat mit folgender Erklärung entgegenzunehmen:

Mit der Einführung des Fachs "Medien und Informatik" im neuen Aargauer Lehrplan für die Volksschule wird der fortschreitenden Digitalisierung in Lebens- und Berufswelt Rechnung getragen. Genügend Mittel für den technischen und pädagogischen Support sowie die Weiterbildung für Lehrpersonen gehören zu den Erfolgsfaktoren für eine nachhaltige Integration von ICT (information and communications technology) in den Schulalltag.

Die Einführung des Aargauer Lehrplans auf der Grundlage des Deutschschweizer Lehrplans (Lehrplan 21) ist auf das Schuljahr 2020/21 geplant. Die informatische Bildung hat darin einen hohen Stellenwert und soll sowohl in einem explizit ausgewiesenen Fachbereich "Medien und Informatik" vertieft, als auch in den andern Fächern integriert unterrichtet werden. Die zu erreichenden Kompetenzen sind auf folgende Zielsetzungen ausgelegt: 1. Medien verstehen und verantwortungsvoll nutzen, 2. Grundkompetenzen der Informatik verstehen und zur Problemlösung einsetzen und 3. Erwerb von Anwendungskompetenzen. Die Volksschulen im Kanton Aargau sollen damit gewährleisten, dass Schülerinnen und Schüler am Ende der obligatorischen Schulzeit diese Technologien in einer weiterführenden Schule oder in der Berufslehre sinnvoll und effizient einsetzen und nutzen können.

Jede Schule hat sich im Bereich Informatik in den vergangenen Jahren eigenständig entwickelt und entsprechend unterschiedlich sind die Ausgangslagen. Gemäss § 53 des Schulgesetzes sind die Gemeinden verantwortlich für Mobiliar, Lehrmittel und Schuleinrichtungen, wozu auch die digitale Infrastruktur und damit verbunden technische Supportleistungen in den Schulen gehören. Die Schulen im Kanton Aargau haben in den vergangenen Jahren diese Bereiche eigenständig ausgebaut. Dies soll auch in Zukunft so bleiben. Die schulische ICT-Infrastruktur besteht aus einer Vielzahl von Bausteinen, welche primär den didaktischen und pädagogischen Bedürfnissen einer Bildungsstufe dienen müssen. Ausserdem ist es bedeutsam, über eine schnelle, sichere und zuverlässige Internetverbindung zu verfügen. Die digitale Ausstattung der Schulen hat sich an den im Lehrplan formulierten Bildungszielen von "Medien und Informatik" zu orientieren. Die Beratungsstelle "Digitale Medien in Schule und Unterricht" (imedias) an der Pädagogischen Hochschule der Fachhochschule Nordwestschweiz (PH FHNW) bietet dazu den Schulen und Gemeinden kompetente kostenlose Beratung an. Es muss das gemeinsame Bestreben von Gemeinden und Kanton sein, für alle Schülerinnen und Schüler annähernd gleiche Voraussetzungen zu schaffen um die Kompetenzen, wie sie im Lehrplan formuliert sind, zu erreichen.

Das Departement Bildung, Kultur und Sport beabsichtigt, auf den Zeitpunkt der Festlegung des neuen Aargauer Lehrplans im kommenden Jahr 2018 hin zuhanden der Schulen eine Orientierungshilfe zu informatischer Bildung zu erstellen. Diese soll sich an massgebenden nationalen und kantonalen Grundlagen zur Integration von Medien und Informatik in der Volksschule orientieren, wie beispielsweise der Strategie "Digitale Schweiz und Internet (2016)" oder dem ICT-Guide Kanton Zürich (2016). Im Sinne von Empfehlungen soll die Orientierungshilfe sowohl ein pädagogisch-didaktisches Medien- und Informatikkonzept, wie auch ein technisches IT-Konzept enthalten, in dem auch zu den im Postulatstext erwähnten Bereichen Aussagen gemacht werden. Die Unterlage ist als Leitfaden für

die weiteren schulischen Entwicklungsschritte in den Schulen vor Ort oder für Anpassungen bereits bestehender Konzepte gedacht.

Die Schulen vor Ort kommen nicht umhin, auf ihre lokalen Rahmenbedingungen (Ausbildungsstand der Lehrpersonen, Schulorganisation, pädagogischer Support, technische Ausstattung usw.) und Bedürfnisse angepasste Entwicklungsschritte zu planen und umzusetzen. Mit der Orientierungshilfe und den passenden Weiterbildungsangeboten schafft der Kanton gute Voraussetzungen für die gelingende Einführung des neuen Fachs "Medien und Informatik".

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'094.50.

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

0498 Schlussansprache von Grossratspräsident Benjamin Giezendanner

Vorsitzender: Es ist eine Tradition, dass der Grossratspräsident am Ende des Amtsjahres eine Schlussansprache hält. Gerne werde ich diesen Brauch fortführen, ich werde den Brauch von hier vorne fortführen. Es soll ein Zeichen sein, dass ich schon bald wieder in Ihre Reihen zurückkomme, mich wieder in den Rat eingliedere. Dieser Rollenwechsel fällt mir schwer – Sie merken es, ich habe einen trockenen Mund. Es wird eine neue Rolle sein, die ich einnehme, eine ganz andere Rolle, eine neue Herausforderung. Das Vertrauen, das Sie mir am 10. Januar 2017 ausgesprochen haben, hat mich in besonderem Masse gefreut. Das Vertrauen, mit einem überragenden Resultat gewählt zu werden, war nicht nur eine Freude, sondern auch eine ganz grosse Bürde, die ich hoffentlich in den letzten 11 Monaten erfüllen konnte. Es war mir stets ein Anliegen, dass ich meine Pflicht gemäss Verfassung und Gesetzen ordentlich ausführe. Dabei wurde ich natürlich vom Büro überwacht und bewacht. Den Anspruch, den Rat sachlich und fair – manchmal sogar etwas bestimmt – zu führen, hoffe ich ebenfalls erfüllt zu haben.

Gestatten Sie mir einige Worte als Rückblick zu diesem Amtsjahr: Gemeinsam haben wir 26 Ratssitzungen abgehalten, wir haben 264 Geschäfte traktandiert und abgehandelt, davon waren alleine 52 Botschaften des Regierungsrats zu behandeln. Wir hatten schwierige Geschäfte, ich erinnere mich beispielsweise an die Sanierungsmassnahmen, aber ganz bestimmt auch an den noch nicht lange zurückliegenden Aufgaben- und Finanzplan. Die Debatten wurden aus meiner Sicht jeweils sehr sachlich – heute einmal mit etwas grösserer Lautstärke – geführt. Ich habe aber das Gefühl, dass sie respektvoll geführt wurden zwischen Ihnen. Persönlich bin ich der Ansicht, dass der Grosse Rat eine sehr gute Arbeit geleistet hat, auch wenn es verhältnismässig wenige Sitzungen gab. Ich freute mich jeweils, am Dienstag in den Rat zu kommen, weil ich jederzeit wusste, dass ich an meiner Seite einen Vizepräsidenten und eine Vizepräsidentin habe, die zur mir standen, die mir jeweils loyal gegenüberstanden und meine Entscheide mitgetragen haben.

Eine besondere Freude in diesem Jahr war aber auch die Zusammenarbeit mit der Leiterin des Parlamentsdiensts, mit Rahel Ommerli. Weshalb war es eine Freude? Ich habe es selten erlebt, dass jemand einem so gut zudient, dass jemand einen so hervorragend unterstützt. Es war für mich etwas ganz Spezielles. Erlauben Sie mir die Bemerkung: Ich bin überzeugt, Sie könnten auf den Sitz des Ratspräsidenten einen Affen setzen und er würde diesen Rat führen können, zumindest im Vergleich zu mir. Es würde genau gleich weitergehen. Also Sie sehen, es war mir jeweils eine grosse Freude. Aber neben der Führung des Grossen Rats muss der Präsident das Parlament gegenüber der Bevölkerung vertreten. Ich habe das jeweils genossen, ich durfte bis zum heutigen Tag 185 Auftritte haben, dabei 75 Grussworte oder Reden halten. Diese Aufgabe hat mir den Kanton Aargau nahe gebracht. In diesem Jahr habe ich – ich vermute es wenigstens – die Seele und das Herz unseres Kantons aufgenommen und darf Ihnen sagen, die Bevölkerung ist grossartig. Wir haben einen vielfältigen, bunten und schönen Kanton Aargau, welcher in vielen Disziplinen führend ist – führend in der ganzen Schweiz. Aber gleichwohl will ich hier nicht nur loben. Ich gestatte mir, auch zwei Punkte anzusprechen, die mich über dieses Amtsjahr hinaus beschäftigen werden.

Das erste ist das Vereinswesen: Zahlreiche Anlässe, an denen ich teilnehmen durfte, wurden von kleineren oder mittleren Vereinen organisiert. Es hat mir gezeigt, dass die kulturelle Identität dieses Kantons durch unsere kleineren Vereine gemacht wird. Oftmals musste ich aber feststellen, dass diese Identität in einigen Jahren wahrscheinlich nicht mehr gleich weitergeführt werden kann. Dies, weil der Nachwuchs fehlt und der Nachwuchs nicht bereit ist, eine organisierte Freizeit zu teilen. Teilweise erkennt man sogar, dass unsere echte Gemeinschaft gefährdet ist und dass wir uns in eine Gesellschaft von Egoistinnen und Egoisten bewegen. Gemeinsam in einem Verein einen Zweck über längere Zeit zu verfolgen, das ist tatsächlich nicht mehr zuoberst auf der Prioritätenliste.

Das kulturelle Erbe unseres Kantons könnte gefährdet sein und es hat mich zum Nachdenken veranlasst, als ich die Debatte anlässlich des AFP gehört habe, als gewisse Personen – Parlamentarier – den Kulturkanton am Ende sahen. Geschätzte Damen und Herren, dies ist nicht so, wir müssen nicht nur aufschreien, wenn es um staatlich subventionierte Institutionen geht. Nein, viel mehr sollten wir uns vergegenwärtigen, dass wir mit den Mitbürgern, welche eine riesige Fronarbeit leisten, sorgsam und dankbar umgehen.

Den zweiten Punkt habe ich Ihnen anlässlich meiner Eröffnungsansprache im März dieses Jahres mitgeteilt. Es war mir stets ein Anliegen, auf das Unternehmertum hinzuweisen. Damals habe ich Sie als Unternehmerinnen und Unternehmer dieses Kantons bezeichnet, als Personen, welche ihr Schicksal ganz eng mit dieser Institution verbunden haben. In den letzten elf Monaten hatte ich das Gefühl, dass Sie mir damals nicht ganz zugehört haben, zumindest teilweise. Ich habe dies damit entschuldigt, weil nach meiner Rede ein Aperitif stattfand und dass Sie mit Ihren Gedanken bereits dort waren. Es ist mir bewusst, dass hinter diesen geschlossenen Türen wieder ein Aperitif auf uns wartet. Deshalb will ich nicht nochmals die ganze Rede halten. Ich hoffe jedoch, dass Sie sich bewusst sind, dass wir für Tausende von Mitarbeitenden, für einen Umsatz von 5 Milliarden Franken sowie für über 660'000 Kundinnen und Kunden – die Aargauerinnen und Aargauer – verantwortlich sind. Geschätzte Damen und Herren, wenn man ein Unternehmen führt, braucht man auch finanzielle Stabilität. Ich persönlich bin der Ansicht, dass wir die finanzielle Stabilität dieses Kantons zusammen mit dem Regierungsrat wieder gewährleisten müssen. Wir können nicht mit kurzfristigen, ausserordentlichen Erträgen agieren oder dementsprechend mit neuen Bilanzierungsmethoden. Das ist nicht langfristig gedacht und wird uns auch nicht den Handlungsspielraum geben, diesen Kanton längerfristig wieder zu gestalten.

An einer Schlussrede sollte man nicht nur kritisieren. Nein, man sollte vor allem danken. Ich komme zu meinem Dank. Ich danke dem Vizepräsidenten und der Vizepräsidentin für die schönen Momente, die wir in diesem Jahr gemeinsam erleben durften. Ich danke den Mitarbeitenden des Parlamentsdiensts, ganz speziell möchte ich hier Esther und Röbi Uhlmann danken, welche uns jeweils eine so schöne Ambiance und einen so guten Service gewährleisten. Ich danke aber auch dem Regierungsrat unter der Leitung des Landammanns. Ich freute mich jeweils, dass genug Respekt und eine gute Zusammenarbeit mit dem Parlament vorherrschte. Sehr verehrte Ratskolleginnen und -kollegen: Ganz besonders danke ich Ihnen für das tolle Jahr, ich danke ganz besonders den Kommissionspräsidentinnen und -präsidenten und natürlich den Mitgliedern des Büros. Hierbei schliesse ich auch die Fraktionspräsidentinnen und -präsidenten ein. Ihnen allen ein schönes und herzliches "Merci". Ganz zum Schluss möchte ich mich noch bei meiner Frau bedanken, welche immer hinter mir stand. Ich schliesse das Amtsjahr – Sie sehen es, es überwältigt mich – ich kann fast nicht aus diesem Amt abtreten. Ich schliesse das Amtsjahr, es war ein wunderbares Jahr, es hat mich berührt und ich trete mit den Worten ab: Es war mir eine Ehre! Die Sitzung ist geschlossen.

[Grosser Applaus]