

**34. Sitzung**

**21. Februar 2006, 10.00 Uhr**

(Art. 451-477)

Vorsitzende: Corina Eichenberger-Walther, Kölliken

Protokollführung: Adrian Schmid, Ratssekretär

Präsenz: Anwesend 122 Mitglieder

Abwesend mit Entschuldigung 17 Mitglieder, ohne Entschuldigung 1 Mitglied

Entschuldigt abwesend: Adrian Ackermann, Kaisten; Manfred Breitschmid, Hermetschwil; Simona Brizzi, Ennetbaden; Oliver Flury, Lenzburg; Cécile Frei, Gebenstorf; Benjamin Giezendanner, Rothrist; Liliane Hofer, Rothrist; Thomas Lüpold, Möriken-Wildegg; Nicole Meier Doka, Wettingen; Annerose Morach, Obersiggenthal; Franz Nebel, Zurzach; Marie-Louise Nussbaumer Marty, Obersiggenthal; Barbara Roth, Erlinsbach; Bernhard Scholl, Dr., Möhlin; Patricia Schreiber-Rebmann, Wegenstetten; Herbert Strebel, Muri; Stephan Wullschleger, Strengelbach

Unentschuldigt abwesend: Max Härri, Birrwil

<b>Behandelte Traktanden</b>		<b>Seite</b>
451	Mitteilungen	838
452	Neueingänge	838
453	Motion Dr. Jürg Stüssi-Lauterburg, Windisch, betreffend Erleichterung der Jagd auf Wildschweine und Entlastung der durch die permissive Wildschweinpolitik des Kantons Aargau geschädigten Landwirte; Einreichung und schriftliche Begründung	838
454	Postulat Roland Agustoni, Magden, betreffend Überprüfung bestehender und Schaffung neuer Park + Pool - Plätze; Einreichung und schriftliche Begründung	838
455	Postulat Annalise Schweizer, Zufikon, betreffend Stationierung eines Blechpolicisten in Dottikon an der K 266 in der Nähe der Liegenschaften/Parzellen 1359 und 1360; Einreichung und schriftliche Begründung	839
456	Interpellation der Fraktion der Grünen und der SP-Fraktion betreffend vertikale arbeitsmarktliche Segregation; Einreichung und schriftliche Begründung	839
457	Interpellation der SP-Fraktion betreffend Begünstigung bei der kantonalen Motorfahrzeugsteuer für Fahrzeuge, welche umweltfreundlich betrieben werden und mit wenig Energie auskommen; Einreichung und schriftliche Begründung	839
458	Interpellation Doris Benker-Rohr, Möhlin, betreffend Situation bezüglich Wartezeiten für Therapiestunden in Logopädie, Legasthenie und Psychomotorik; Einreichung und schriftliche Begründung	840
459	Interpellation Yvonne Feri, Wettingen, betreffend Neudefinierung der Gleichstellungspolitik; Einreichung und schriftliche Begründung	840
460	Interpellation Kurt Rügger, Rothrist, betreffend Temposchikanen aufgrund der Feinstaub-Hysterie während einer kurzen Inversions-Wetterlage im Kanton Aargau; Einreichung und schriftliche Begründung	841
461	Interpellation Roger Fricker, Oberhof, vom 16. August 2005 betreffend Erhebung von Gebühren für technische Auskünfte durch das Strassenverkehrsamt; Beantwortung; Erledigung	841
462	Kurt Rügger, SVP, Rothrist; Fraktionserklärung	842
463	Markus Leimbacher, SP, Villigen; Fraktionserklärung	842
464	Sybille Bader Biland, Tägerig; Inpflichtnahme als Mitglied des Grossen Rats	843
465	Begnadigungen; Kenntnisnahme bzw. Zustimmung zu Behandlung durch Begnadigungskommission; Abweisung durch Grossen Rat	843
466	Kommissionswahl in ständige Kommission; Kenntnisnahme	844

467	Antrag der SP-Fraktion auf Direktbeschluss vom 24. Januar 2006 betreffend Einreichung einer Standesinitiative zur Einführung einer Partikelfilterpflicht; Ablehnung	844
468	Aarburg; Kantonaler Nutzungsplan K103 - Oltnenstrasse; Genehmigung; Publikation; Auftrag an Staatskanzlei	848
469	"Regionalverkehrskonzept Aarau - Suhr - Zofingen / Lenzburg"; Künftige Betriebsform auf der Nationalbahn; Eigentrasse der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) zwischen Aarau und Suhr; Umbau Bahnhof Suhr SBB; Globalkredit; Zustimmung zu Konzept und Kostenteilung; Kreditbewilligung; Auftrag an Departement Bau, Verkehr und Umwelt; Ermächtigung an Regierungsrat; Anpassung des Richtplans	848
470	Interpellation Dr. Jürg Stüssi-Lauterburg, Windisch, vom 30. August 2005 betreffend zusätzlichen Schutz der Landwirtschaft vor Wildschweinschäden; Beantwortung und Erledigung	853
471	Motion Andreas Villiger, Sins, vom 13. September 2005 betreffend Revision des Aargauischen Jagdgesetzes; Überweisung an den Regierungsrat	855
472	Postulat der SP-Fraktion vom 8. November 2005 betreffend Vergabe von Unteraufträgen an die ALSTOM Schweiz; Überweisung an den Regierungsrat und gleichzeitige Abschreibung	856
473	Postulat Richard Plüss, Lupfig, vom 18. Oktober 2005 betreffend Ausschreibung von Holzvarianten bei Bauprojekten; Überweisung an den Regierungsrat	856
474	Interpellation Stefan Keller, Baden, vom 20. September 2005 betreffend Verkehrszunahme beim Baregg und im Limmattal; Beantwortung und Erledigung	859
475	Interpellation Dr. Jürg Stüssi-Lauterburg, Windisch, vom 25. Oktober 2005 betreffend die angebliche Absicht des Regierungsrats, seine Unabhängigkeit aufzugeben und als Vorstreiter einer privaten Firma in wohl erworbene Eigentumsrechte und in Landschaften nationaler Bedeutung einzugreifen; Beantwortung und Erledigung	862
476	Postulat der Fraktion der Grünen vom 29. November 2005 betreffend umgehende Überarbeitung des Planungsberichts energieAARGAU; Überweisung an den Regierungsrat Postulat Erwin Berger, Boswil, vom 29. November 2005 betreffend erneute Vorlage des Planungsberichts "energieAARGAU"; Überweisung an den Regierungsrat	864
	Postulat Walter Forrer, Oberkulm, vom 29. November 2005 betreffend erneute Vorlage des Planungsberichts "energieAARGAU"; Überweisung an den Regierungsrat	
	Postulat Hans Killer, Untersiggenthal, vom 29. November 2005 betreffend erneute Vorlage des Planungsberichts "energieAARGAU"; Überweisung an den Regierungsrat	
477	Postulat Urs Leuenberger, Widen (Sprecher), Dr. Rudolf Jost, Villmergen, Thomas Leitch-Frey, Hermeschwil-Staffeln, und Walter Stierli, Fischbach-Göslikon, vom 22. November 2005 betreffend Erweiterung der Stützpunkte B Aufgaben; Überweisung an den Regierungsrat	864

---

*Vorsitzende:* Ich begrüsse Sie herzlich zur heutigen 34. Sitzung der Legislaturperiode.

#### 451 Mitteilungen

*Vorsitzende:* Ende Januar hat uns die traurige Nachricht vom Hinschied von Rudolf Knoblauch-Böniger, Anglikon, erreicht. Von 1961 bis 1971 gehörte der Verstorbene dem Grossen Rat an. Er war Mitglied der FDP-Fraktion. Seiner Gattin und der Trauerfamilie entbieten wir auch an dieser Stelle unser herzlichstes Beileid.

Heute haben wir ein Geburtstagskind. Rahel Ommerli, Stellvertreterin des Ratssekretärs, Adrian Schmid, feiert heute ihren Geburtstag. Liebe Rahel, im Namen aller Kolleginnen und Kollegen gratuliere ich Dir ganz herzlich zu Deinem Geburtstag und wünsche Dir alles Gute, viel Erfolg, Freude am Leben und gute Gesundheit.

Regierungsrätliche Vernehmlassung an Bundesbehörden: Vom 15. Februar 2006 an die Oberzolldirektion, Bern, zur Änderung des Bundesgesetzes über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG).

Die Staatskanzlei stellt auf Verlangen die Vernehmlassungen samt den Unterlagen des Bundes zur Verfügung. Die Vernehmlassungen können auch im Internet ([www.ag.ch](http://www.ag.ch)) abgerufen werden.

Staatsrechtliche Beschwerde gegen Beschlüsse des Grossen Rats: Gemäss Urteil vom 20. Januar 2006 hat das Bundesgericht die staatsrechtliche Beschwerde vom 21. Juni 2005 der Schweizerischen Volkspartei des Kantons Aargau, von Lieni Füglistaller, Rudolfstetten, und von Pascal Furer, Staufeu, gegen den Regierungsrat und den Grossen Rat des Kantons Aargau, in Sachen Art. 85 lit. a OG (Projektgenehmigung und Bewilligung eines Verpflichtungskredits für das Zentralgefängnis in Lenzburg) abgewiesen.

#### 452 Neueingänge

1. Anpassung des Richtplans; Stadtbahn Limmattal; Festsetzung/Trasseesicherung (Kapitel V 3.3, Beschluss 3.1, Vorhaben Nr. 67). Vorlage des Regierungsrats vom 25. Januar 2006. - Geht an die Kommission für Umwelt, Bau, Verkehr, Energie und Raumordnung UBV.

2. Krankenhaus Lindenfeld, Suhr; Gesamtanierung; Projektgenehmigung und Kreditbewilligung. Vorlage des Regierungsrats vom 25. Januar 2006. - Geht an die Kommission für Gesundheit und Sozialwesen GSW.

#### 453 Motion Dr. Jürg Stüssi-Lauterburg, SVP, Windisch, betreffend Erleichterung der Jagd auf Wildschweine und Entlastung der durch die permissive Wildschweinpolitik des Kantons Aargau geschädigten Landwirte; Einreichung und schriftliche Begründung

Von Dr. Jürg Stüssi-Lauterburg, SVP, Windisch, und 23 mitunterzeichnenden Ratsmitgliedern wird folgende Motion eingereicht:

Text:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, all diejenigen für Kanton und Gemeinden budgetneutralen Massnahmen zu treffen bzw. zu beantragen, welche eine wesentliche Erleichterung der Jagd auf Wildschweine einerseits und eine deutliche Entlastung der durch die permissive Wildschweinpolitik der letzten Jahre geschädigten Landwirte andererseits erwarten lassen.

Begründung:

Das Leben der Landwirte ist in diesen Zeiten der Globalisierung auch ohne vermeidbare und nicht genügend entschädigte Wildschweinschäden schwer genug.

#### 454 Postulat Roland Agustoni, SP, Madgen, betreffend Überprüfung bestehender und Schaffung neuer Park + Pool - Plätze; Einreichung und schriftliche Begründung

Von Roland Agustoni, SP, Madgen, und 23 mitunterzeichnenden Ratsmitgliedern wird folgendes Postulat eingereicht:

Text:

Der Regierungsrat wird eingeladen, die bestehenden Park + Pool - Plätze in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, wo nötig und sinnvoll, auszubauen und weitere Standorte zu prüfen und zu erstellen.

Begründung:

Park + Pool - Anlagen erfreuen sich immer grösserer Beliebtheit. Im Kanton Aargau stehen lediglich sieben vorab durch Pendlerinnen und Pendler genutzte Park + Pool - Anlagen zur Verfügung. Das Beispiel Rheinfelden zeigt, dass die dortige Anlage mehr als gut genutzt wird und mittlerweile aus allen Nähten platzt. Eine Erweiterung drängt sich dort auf.

Park + Pool - Anlagen fördern die Fahrgemeinschaften. Dadurch wird der Strassenverkehr entlastet und die Luft wird weniger belastet. Wenn die Fahrerinnen oder Fahrer sich gegenseitig abwechseln, werden diese Plätze für die Benutzerinnen und Benutzer auch finanziell interessant, was zusätzlich motiviert und den Umsteigeeffekt respektive die Fahrgemeinschaften fördern wird. Durch das Erstellen weiterer solcher Anlagen und Plätze in der Nähe von Autobahneinfahrten könnte das Umsteigepotenzial noch erheblich verbessert werden.

Der Regierungsrat wird daher eingeladen, zusammen mit den betroffenen Gemeinden abzuklären, wo bestehende Park + Pool - Anlagen ausgebaut oder neue erstellt werden könnten.

**455 Postulat Annalise Schweizer, Grüne, Zufikon, betreffend Stationierung eines Blechpolizisten in Dottikon an der K 266 in der Nähe der Liegenschaften/Parzellen 1359 und 1360; Einreichung und schriftliche Begründung**

Von *Annalise Schweizer, Grüne, Zufikon*, und 6 mitunterzeichnenden Ratsmitgliedern wird folgendes Postulat eingereicht:

Text:

Der Regierungsrat wird gebeten abzuklären und zu überprüfen, ob die Stationierung eines Blechpolizisten an der K 266 in der Nähe der Liegenschaften/Parzellen 1359 und 1360 eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssicherheit ergibt.

Begründung:

Schon seit dem Jahre 1992 beschwerten sich diverse Anwohner an der Othmarsingerstrasse 28 und an der alten Hägglingerstrasse 1 und 2 über die Zunahme der Geschwindigkeitsübertretungen und Autounfälle dorfeinwärts und dorfauswärts von Dottikon. Immer wieder wurde die Gemeinde- und die Kantonalbehörde seitens dieser Anwohner angeschrieben. Es wurden auch bauliche Einzelmassnahmen getroffen, die die Motorfahrzeugfahrer optisch anhalten sollen, ihre Geschwindigkeit zu drosseln. Diese Massnahmen genügen aber heute nur noch zum Teil. Die Übertretungen der Innerorts-Geschwindigkeit hat prozentual nicht wesentlich abgenommen. Durch die generelle Zunahme des Motorwagen- und Lastwagenverkehrs an dieser Strasse häuft sich die Anzahl der zu schnell fahrenden Fahrer wesentlich. Es ist zum Teil lebensgefährlich, die Strasse da überqueren zu wollen oder aus den Liegenschaften rauszufahren, bzw. das Auto zu parkieren und auszusteigen. Die Verkehrssicherheit dieser Anwohner ist nicht mehr gewährleistet und es gilt, diese zu verbessern. Der letzte selbstverschuldete Raser-Unfall eines Motorfahrzeuglenkers an dieser sehr gefährlichen Stelle liegt erst anderthalb Jahre zurück. Glücklicherweise kamen die involvierten Personen ohne gesundheitliche Folgeschäden davon.

**456 Interpellation der Fraktion der Grünen und der SP-Fraktion betreffend vertikale arbeitsmarktliche Segregation; Einreichung und schriftliche Begründung**

Von der *Fraktion der Grünen und der SP-Fraktion* wird folgende Interpellation eingereicht:

Text und Begründung:

Die Antwort des Regierungsrats auf die Interpellation 05.68 der SP-Fraktion vom 8. März 2005 hat ergeben, dass Frauen in der kantonalen Verwaltung einer erheblichen vertikalen arbeitsmarktlichen Segregation ausgesetzt sind. Das bedeutet, dass Frauen nur zu einem kleinen Teil im Kader der kantonalen Verwaltung vertreten und von daher auch zum grössten Teil in den untersten Lohnklassen anzutreffen sind.

Zur Erinnerung werden nachfolgend ein paar der erhobenen Zahlen genannt: Lediglich 16% Frauen gegenüber 84% Männern sind in Kaderpositionen anzutreffen, lediglich 14% Frauen gegenüber 86% Männern befinden sich in den Lohnklassen zwischen 18 und 23, also den höchsten Lohnklassen.

77% Frauen gegenüber 23% Männern befinden sich in den untersten Lohnklassen zwischen 3 und 5. Bestimmt gelten diese Zahlen auch für die Privatwirtschaft.

Ferner ist es notwendig zu erwähnen, dass weltweit Frauen lediglich über 1% von Vermögen und Einkommen verfügen.

Fragen:

Es ist bedauerlich aber notwendig, nach der Abschaffung der kantonalen Fachstelle für die Gleichstellung von Frauen und Männern, die Diskussion um den eidgenössischen und kantonalen Verfassungsauftrag zur Gleichstellung von vorne zu beginnen. Die Unterzeichnenden erlauben sich deshalb, dem Regierungsrat die nachfolgenden Fragen zu stellen. Diese gelten sowohl für die Verwaltung des Kantons Aargau wie auch für die Privatwirtschaft:

1. Wie gedenkt der Regierungsrat dem Verfassungsauftrag der Lohngleichheit, dem Verfassungsauftrag der chancengleichen Bildung und der chancengleichen Verteilung von Einkommen und Vermögen von Frauen und Männern Nachachtung zu verschaffen?
2. Wie viele zeitliche und finanzielle Ressourcen ist der Regierungsrat gewillt, der kantonalen und eidgenössischen Verfassungsbestimmung zuzuordnen? Bei welchen Stellenbesetzungen und in welchem Rahmen?
3. Verfügt der Regierungsrat über einen Zeitplan, um die notwendigen Änderungen herbeizuführen?
4. Verfügt der Regierungsrat über ein Programm, um die erwähnten Missstände zu ändern? Welches sind seine konkreten Strategien?
5. Welche Gesetzesvorlagen und -änderungen sind nötig, um die erwähnte Verteilung der Geschlechter zu beheben?
6. Wann wird der Regierungsrat dem Grossen Rat die Gesetzesvorlagen und -änderungen vorlegen?

**457 Interpellation der SP-Fraktion betreffend Begünstigung bei der kantonalen Motorfahrzeugsteuer für Fahrzeuge, welche umweltfreundlich betrieben werden und mit wenig Energie auskommen; Einreichung und schriftliche Begründung**

Von der *SP-Fraktion* wird folgende Interpellation eingereicht:

Text und Begründung:

Im vergangenen August hat die SP-Fraktion ein Postulat (05.190) eingereicht mit der Forderung, die kantonale Motorfahrzeugsteuer soll dieselbetriebene Fahrzeuge mit Partikelfilter begünstigen. Dieser Vorstoss wurde mit Erklärung von der Regierung entgegengenommen, weil sie diese Forderung im Zusammenhang mit einer generellen Neuausrichtung der Motorfahrzeugabgabe sieht. Die Regierung verweist in ihrer Antwort auch auf bereits entgegengenommene Postulate von M. Bossard 00.344 - Ausrichtung der Motorfahrzeuge nach ökologischen Kriterien - und 03.62 Ermässigung der Motorfahrzeugsteuer für verbrauchsarme Fahrzeuge.

Seit dem 26. September 2000 liegen Forderungen bezüglich der Anpassung der Motorfahrzeugsteuer auf dem Tisch, aber konkrete Vorschläge der Regierung liegen bis heute leider noch nicht vor.

Inzwischen sind im Januar und Februar 2006 während Tagen die Höchstwerte bezüglich Feinstaubbelastung überschritten worden. Damit die Bevölkerung das Gefühl hat, der Regierung seien die Anliegen der Luftreinhaltung wichtig, wurde kurzfristig eine Temporeduktion eingeführt. Dies ist jedoch nur ein kleiner Tropfen auf einem sehr heissen Stein und gilt nur eine begrenzte Zeit. Es ist nun absolut dringend, bezüglich Luftreinhaltung Schritte einzuleiten, die greifen. Eine Anpassung der Motorfahrzeugsteuer ist nur ein Teil davon.

Deshalb bitten wir den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie weit sind die Bemühungen bezüglich Umsetzung der oben erwähnten Vorstösse?
2. Welche Kriterien sollen für eine reduzierte Motorfahrzeugsteuer gelten?
3. Soll ein Bonus-Malus-System eingeführt werden.

**458 Interpellation Doris Benker-Rohr, SP, Möhlin, betreffend Situation bezüglich Wartezeiten für Therapiestunden in Logopädie, Legasthenie und Psychomotorik; Einreichung und schriftliche Begründung**

Von *Doris Benker-Rohr, SP, Möhlin*, und 22 mitunterzeichnenden Ratsmitgliedern wird folgende Interpellation eingereicht:

Text und Begründung:

Die Wartezeiten für Kinder - vor allem für Therapiestunden in Logopädie - sind in den Bezirken Rheinfelden und Laufenburg sehr lange. Gespräche mit Lehrerinnen/Lehrer und Kindergärtnerinnen haben gezeigt, dass die Wartezeit teilweise über ein Jahr beträgt. Diese Situation ist prekär und sehr unbefriedigend vor allem für die betroffenen Kinder aber auch für die Eltern. Zeigt sich eine Störung, sollte die Behandlung frühmöglichst erfolgen. Früherfassung bedeutet weniger lange Behandlungszeit und spart vor allem Kosten. Vermögende Eltern können sich private Therapeutinnen/Therapeuten leisten, weniger gut gestellte Eltern können sich dies nicht leisten. Dieser Zustand schafft sozial ungerechte Situationen.

Ich bitte deshalb den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist sich der Regierungsrat der teilweise prekären Situation vor allem für Logopädie in den Bezirken Rheinfelden und Laufenburg bewusst?
2. Wenn ja, was gedenkt er dagegen zu tun?
3. Wie sieht die Situation in den übrigen Bezirken des Kantons aus?
4. Woran liegt es nach Ansicht des Regierungsrats, dass vor allem Kinder im Vorschulalter - im Gegensatz zu früher -

vermehrt Schwierigkeiten haben, Laute richtig umzusetzen? Sieht er Möglichkeiten, diesem Umstand vorbeugend entgegenzuwirken?

5. Wie lange beträgt die durchschnittliche Wartezeit für Therapiestunden in Legasthenie und Psychomotorik in den Bezirken Rheinfelden und Laufenburg?

**459 Interpellation Yvonne Feri, SP, Wettingen, betreffend Neudefinierung der Gleichstellungspolitik; Einreichung und schriftliche Begründung**

Von *Yvonne Feri, SP, Wettingen*, und 22 mitunterzeichnenden Ratsmitgliedern wird folgende Interpellation eingereicht:

Text und Begründung:

Mit der Botschaft 05.116 hat die Regierung definiert, wie künftig der Gleichstellungsauftrag im Kanton umgesetzt werden soll. Die Fachstelle für die Gleichstellung von Frauen und Männern wurde per Ende 2005 aufgelöst. Gemäss Botschaft hätten an deren Stelle eine neue Stabsstelle für Familien- und Gleichstellungspolitik sowie ein Leistungsauftrag an die Fachstelle Kinder und Familie Aargau institutionalisiert werden sollen.

Die Fachstelle konnte ihre Arbeit schon ab Mitte 2005 infolge Archivierungsarbeiten und Ferienbezügen nicht mehr weiterführen. Die neue Stelle wurde jedoch erst am 18.2.2006 ausgeschrieben. Der Arbeitsbeginn ist am 1. Juni 2006 vorgesehen. Damit entsteht eine lange Arbeitslücke. Die neuen Stelleninhaberinnen/-inhaber beginnen mit ihrer Arbeit von vorne. Statistiken zeigen, dass der Kanton Aargau in Sachen Gleichstellung der Geschlechter immer noch schlecht dasteht. Daher kann sich der Kanton diesen Unterbruch der Arbeit nicht leisten.

Eine erste IP zum gleichen Thema wurde am 6. Dezember 2005 von Stefan Keller eingereicht. Nun folgen dazu Zusatzfragen.

Ich bitte den Regierungsrat daher, folgendes zu beantworten:

1. Weshalb wurde so lange mit der Stellenausschreibung gewartet? Was sind die Gründe dafür?
2. Wie wird das Auswahlverfahren der Stelleninhaber/-innen hinsichtlich der neuen Stabsstelle? Auf wie viele Personen werden die 100 Stellenprozent verteilt? Frauen und/oder Männer?
3. Wie sieht das Pflichtenheft der neuen Stabsstelleninhaber/-innen genau aus? Wie sieht die Gewichtung der zu bearbeitenden Aufgabenfelder aus?
4. Wurde die Familien- und Gleichstellungskommission nun konstituiert? Wie war das Evaluationsverfahren? Falls nein: welches sind die Gründe und bis wann gedenkt der Regierungsrat diesen Punkt zu erfüllen?
5. Leistungsauftrag an die Fachstelle Kinder und Familie: wurde dieser ausgearbeitet? Falls nein: bis wann? Wo liegen die Schwerpunkte und deren Gewichtung? Wie wird das Controlling erfüllt?

**460 Interpellation Kurt Rüeegg, SVP, Rothrist, betreffend Temposchikanen aufgrund der Feinstaub-Hysterie während einer kurzen Inversions-Wetterlage im Kanton Aargau; Einreichung und schriftliche Begründung**

Von Kurt Rüeegg, SVP, Rothrist, und 30 mitunterzeichnenden Ratsmitgliedern wird folgende Interpellation eingereicht:

Text und Begründung:

Während der Zeitspanne vom Samstag, 4. Februar 2006 bis und mit Mittwoch 8. Februar 2006 wurde durch den Regierungsrat eine Tempolimit von 80 km/h auf den Nationalstrassen unseres Kantons verfügt. Ich bitte den Regierungsrat, in diesem Zusammenhang folgende Fragen zu beantworten:

1. Welches Gremium (in welcher Zusammensetzung) hat die m.E. schikanösen und unnützen Tempolimiten verfügt?
2. Auf welcher Rechtsgrundlage basiert dieser Entscheid?
3. Wie hoch sind die Gesamtkosten für die Signalisation und die anschliessende Demontage der 80er-Schilder? (Detailierte Zusammenstellung).
4. Seit wann war das Szenario für die Einführung dieser Tempolimiten mit den umliegenden Kantonen (BS/BE/SO/ZH/LU/ZG) abgesprochen?
5. Erachtet es der Regierungsrat nicht für sinnvoll, dass der Bund in Sachen Feinstaub die Regie führen sollte?
6. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass der Grenzwert für PM 10 in der Schweiz generell zu tief angesetzt ist?
7. Wenn die Frage 6 mit nein beantwortet wird, weshalb nicht?

**461 Interpellation Roger Fricker, SVP, Oberhof, vom 16. August 2005 betreffend Erhebung von Gebühren für technische Auskünfte durch das Strassenverkehrsamt; Beantwortung; Erledigung**

(vgl. Art. 144 hievov)

Antwort des Regierungsrats vom 9. November 2005:

Vorbemerkungen: Das Strassenverkehrsamt beantwortete im ersten Halbjahr 2005 insgesamt 175'000 telefonische Anfragen. Zusätzlich wurden 60'000 ausgehende Gespräche registriert. Die Dauer aller Gespräche betrug gegen 8'000 Stunden. Die technische Auskunftsstelle erhielt rund 13'000 telefonische Anrufe. Bei diesen telefonischen Auskünften zu technischen Fragen handelte es sich um freiwillige Dienstleistungen des Strassenverkehrsamts; die Kundinnen und Kunden können diese Informationen ohne Weiteres direkt bei Pneuhandlern, Garagen, Reparaturwerkstätten, Importeuren sowie über das Internet einholen.

Die Bereitstellung der Infrastruktur für eine technische Auskunftsstelle und deren Betrieb sind sehr aufwändig. Die Telefonapparate müssen ständig besetzt sein und die Ablösungen sind sicherzustellen. Die Auskünfte können nur von

Verkehrsexperten mit grosser Berufserfahrung erteilt werden, da das gesamte Spektrum über Bau, Ausrüstung und Einsatz von Fahrzeugen umfassend abgedeckt werden muss. Sie müssen auch direkten Zugriff auf verschiedene Datenbanken (Bund, Kanton, EU-Recht, elektronische Archive usw.) haben.

Die technische Auskunftsstelle in Schafisheim wurde wegen ihrer Kompetenz immer mehr beansprucht. Sie beantwortete Anfragen aus der ganzen Deutschschweiz. Sogar Motorfahrzeugkontrollen anderer Kantone beanspruchten diesen Dienst. Ständig waren zwei, in Spitzenzeiten sogar drei Verkehrsexperten im Einsatz. Die grosse Nachfrage führte dazu, dass weniger Fahrzeugprüfungen - dies ist eine Kernaufgabe des Strassenverkehrsamts - durchgeführt werden konnten. Wegen der sehr starken Belastung, der notwendigen Konzentration auf die Kernaufgaben und der knappen personellen Ressourcen mussten Massnahmen zur Eindämmung der Anfrageflut getroffen werden.

Wie Erfahrungen in der Privatwirtschaft und bei staatlichen Institutionen (z.B. Stadtverwaltungen Baden, Basel, Bern, Bremgarten (AG), Dietikon, Kloten, St. Gallen für Adressauskünfte und ähnliches; Handelsregisteramt des Kantons Zürich; Strassenverkehrsämter Freiburg, Luzern und Zürich für Auskünfte aus dem Fahrzeugregister) zeigen, führt die Kostenpflicht für Auskünfte zu einer wesentlichen Reduktion der Anfragen.

Am 4. Juli 2005 ist deshalb auch beim aargauischen Strassenverkehrsamt eine Entschädigung für technische Auskünfte über Bau, Ausrüstung und Einsatz von Fahrzeugen eingeführt worden. Die ersten Erfahrungen sind positiv. Die telefonischen Anfragen sind in den Monaten Juli bis September 2005 stark zurückgegangen. Im Juli wurden 305, im August 335 und im September 287 kostenpflichtige Gespräche geführt. Die Anfragen waren gut vorbereitet und die Gespräche kurz. Die Bruttoeinnahmen für die drei Monate betrugen Fr. 6'179.--. Davon sind 25% der Swisscom abzuliefern.

Zu Frage 1: Wie bereits einleitend festgehalten, handelt es sich bei den technischen Auskünften um freiwillige Dienstleistungen des Strassenverkehrsamts. Wer telefonisch eine Auskunft verlangt, dem wird folgendes Angebot unterbreitet: "Die Beantwortung dieses Anrufs kostet Sie drei Franken pro Minute. Wenn Sie damit einverstanden sind, bleiben Sie am Apparat." Bleibt der Kunde oder die Kundin am Apparat und verlangt die Auskunft, so kommt ein Vertrag zustande. Die bestehenden Rechtsgrundlagen schliessen dieses Instrument nicht aus und lassen Raum für den Einsatz solcher Verträge. Dem Strassenverkehrsamt ist es überlassen, solche Verträge auszugestalten und abzuschliessen, soweit es sich im Bereich einer freiwilligen, gesetzlich nicht vorgeschriebenen Tätigkeit bewegt.

Der vom Interpellanten angesprochene § 31 der Verordnung über die Steuern, Abgaben und Gebühren im Strassenverkehr vom 5. November 1984, wonach die Gebühr für "zeitraubende Auskünfte" bis Fr. 200.-- beträgt, kommt lediglich zur Anwendung, wenn das Strassenverkehrsamt in Erfüllung der ihm übertragenen Aufgaben Auskünfte erteilt und dafür Gebühren verfügt. Er steht der Vereinbarung eines vertraglichen Entgelts für freiwillig zusätzlich erbrachte Dienstleistungen nicht entgegen.

Zu Frage 2: Mit der Einführung einer Entschädigung ist es keineswegs darum gegangen, zusätzliche Einnahmen zu

generieren, sondern um die Steuerung bzw. Reduktion der Zahl und Dauer der Anfragen. Wie die ersten Erfahrungen zeigen, sind die zusätzlichen Erträge marginal. Im Übrigen kann auf die Antwort des Regierungsrats vom 31. August 2005 zum Postulat (05.85) betreffend Senkung der Gebühren des Strassenverkehrsamts verwiesen werden.

Zu Frage 3: Die Entschädigung hat nach Beurteilung des Regierungsrats keine Auswirkungen auf die Standortattraktivität des Kantons Aargau.

Zu Frage 4: Im Regelfall hält sich die zeitliche Beanspruchung der Verwaltungsstellen mit Kundenkontakt durch Anfragen im Rahmen, so dass die Auskünfte telefonisch oder per e-Mail gratis erteilt werden können. Das Ausmass der Anfragen beim Strassenverkehrsamt war und ist ein Sonderfall, bei dem sich die Einführung von Entschädigungen aufdrängte.

Mit dem bereits erfolgten und noch vorgesehenen Ausbau der elektronischen Dienstleistungen der Verwaltung (e-Government) kann das Ausmass der direkten telefonischen Anfragen in vielen Bereichen auch weiterhin im Rahmen gehalten werden, weil die Kundschaft ihre Information direkt über das Internet bezieht. So können beispielsweise die wichtigsten Firmen-Daten beim Handelsregisteramt durch einen Internet-Teilauszug unentgeltlich eingesehen werden.

Für die Zukunft soll an dieser Praxis festgehalten werden. In besonderen Fällen ist aber nicht ausgeschlossen, dass bei einer übermässigen Belastung einer Verwaltungsstelle durch Auskunftserteilung Massnahmen geprüft werden. Schliesslich ist noch darauf hinzuweisen, dass gemäss dem vorliegenden Entwurf eines Gesetzes über die Information der Öffentlichkeit, den Datenschutz und das Archivwesen (IDAG) für "Auskünfte, Akteneinsicht und Datensperren grundsätzlich keine Gebühren erhoben" werden, wobei aber "eine angemessene Gebühr erhoben werden kann bei aufwändigen Verfahren (...) und bei der Erstellung von Kopien" (§ 38 der Fassung gemäss Botschaft vom 6. Juli 2005).

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'517.--.

*Vorsitzende:* Mit Datum vom 22. Januar 2006 hat sich der Interpellant gemäss § 84 Abs. 2 GO schriftlich von der Antwort des Regierungsrats teilweise befriedigt erklärt. Das Geschäft ist somit erledigt.

#### **462 Kurt Rüeegg, SVP, Rothrist; Fraktionserklärung**

*Rüeegg Kurt, SVP, Rothrist:* Am Mittwoch, den 1. Februar konnte man in der Tagesschau des linken Fernsehens DRS aus dem Munde unseres ebenfalls linken, in dieser Sache aber unverdächtigen 68er Verkehrsministers folgende Worte vernehmen: "Ich will keine landesweiten Massnahmen ergreifen, die nur eine marginale Wirkung erzielen und sonst nur einer Show gleichzusetzen sind. Aber die Kantone sind ja in dieser Sache frei, anders zu entscheiden". Das die Aussage von Herrn Leuenberger.

Am Freitag, den 3. Februar ereigneten sich dann ganz eigenartige Dinge. In 12 verschiedenen Kantonen wurden in Nacht- und Nebelaktionen durch die Regierungen die

Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen auf 80km/h diktiert. Allen voran in vorauseilendem Gehorsam der Kanton Zug. Notabene wohl mit dem grünsten Regierungsrat, dafür mit dem weitaus kürzesten Autobahnnetz im ganzen Land. Und die restlichen Kantonsregierungen sind diesem linksgrünen Politheater aufgefressen und wie Dominosteine umgefallen.

Was passierte im Aargau? Die Grünen demonstrieren in weissen Gasmasken, der VCS rülpst etwas über Tempo 80 am Baregg und die Regierung ...? Meine Damen und Herren, was tut die Regierung? Natürlich, die Regierung kuscht. Auch unser Kanton hat sich dazu hinreissen lassen, den Automobilisten - ausgerechnet zu Beginn der Ferienhochsaison im Tourismusland Schweiz - diese unüberlegte und unnütze Aktion zuzumuten.

Meine sehr verehrten Herren Regierungsräte, wenn selbst der Klimaexperte des WWF gegen Tempo 80 wettert, dann kann diese durch Sie verordnete Massnahme nicht sauber sein. Die bösen Autofahrer werden mit solch übereilten Schikanen belegt, währenddessen die durch die linken Medien gehätschelten SBB so genannte Aktionstage durchführen, wobei die Zugreisenden für die Hin- und Rückfahrt nur eine Strecke zu bezahlen haben. Den Rest berappt einmal mehr die Allgemeinheit in Form von Steuergeldern. Als ob die Bahn, als grösster PNC-Verursacher, im Verkehrssektor keinen oder gesünderen Feinstaub produzieren würde. Wo sind wir eigentlich? Aber eben, was nicht sein kann, darf nicht sein.

Die SVP des Kantons Aargau verurteilt solche Hauruck-Übungen aufs Schärfste und fordert den Regierungsrat unmissverständlich ... (*Vorsitzende:* Kurt Rüeegg ich bitte Dich zum Schluss zu kommen) ... auf, dieser Abzocker- und Diktatorenmentalität zukünftig Einhalt zu gebieten und auf weitere schikanöse und hysterische Hyperaktivitäten zu verzichten. Danke

#### **463 Markus Leimbacher, SP, Villigen; Fraktionserklärung**

*Leimbacher Markus, SP, Villigen:* Heute schreiben wir das vorläufig letzte Kapitel im unrühmlichen Buch der Vergabepraxis der Axpo-Tochtergesellschaft EGL mit Bezug auf einen Auftrag für den Bau eines Kombikraftwerkes im Juni 2004 und für drei Folgeaufträge im Januar 2005 an das italienische Unternehmen Ansaldo. Die Mitbewerberin ALSTOM Schweiz wurde übergangen und der Aufschrei im Aargau war damals gross. Und er war zurecht gross, denn eine von den Angestellten ALSTOM Power in Auftrag gegebener Studie der Metron kam zum Schluss, dass vom gesamten Auftragsvolumen von rund 3 Mia. Franken rund die Hälfte an die Schweizer Wirtschaft gegangen wäre. Dies hätte rund 8% der Wertschöpfung der gesamten Schweizer Maschinenindustrie im Jahre 2003 und einer Vollzeitbeschäftigung von ca. 18'400 Mannjahren entsprochen.

Mit dem Postulat vom 8. November des letzten Jahres wollte die SP erreichen, dass das erwähnte Aargauer Unternehmen zumindest Unteraufträge für den Bau eines Kombikraftwerkes erhalten würde. Unter anderem hat dieses Postulat dazu geführt, dass sich die Regierung mit einer Vertretung der Angestelltenvereinigung der ALSTOM Power zu einer Aussprache getroffen hat, und es konnte eine für alle Betei-

lichten befriedigende Lösung gefunden werden. Dies hat mir der Präsident des Angestelltenverbandes in einem persönlichen Gespräch mitgeteilt und dies hat auch dazu geführt, dass das Postulat entgegengenommen und gleichzeitig abgeschrieben wurde.

Wir möchten aber an dieser Stelle den Regierungsrat mit allem Nachdruck darauf hinweisen, dass es wenig nützt, Papiere wie das Entwicklungsleitbild und die Wirtschaftswachstumsinitiative zu produzieren, dafür aber dem Denk- und Werkplatz Aargau wenig Sorge zu tragen. Der Aargau ist in den Entscheidgremien der Axpo und der EGL prominent vertreten - nämlich unter anderem durch Regierungsräte. Und wir erwarten, dass sich diese mit aller Energie und aller Kraft dafür einsetzen, dass Aufträge nicht ins Ausland vergeben werden, wenn konkurrenzfähige Offerten aus dem Inland und insbesondere dem Aargau vorliegen. Gleichzeitig bitten wir, nicht im Nachhinein, sondern vorausschauend mit der UNIA und anderen Gewerkschaften und den Angestelltenverbänden zu sprechen. Das Amt eines Aargauischen Regierungsrats verpflichtet dazu. Danke

#### **464 Sybille Bader Biland, SP, Tägerig; Inpflichtnahme als Mitglied des Grossen Rats**

Anstelle der zurückgetretenen Margrit Kuhn, Wohlen, tritt neu in den Rat ein: Sybille Bader Biland, SP, Tägerig.

Frau Bader Biland wird in Pflicht genommen.

#### **465 Begnadigungen; Kenntnisnahme bzw. Zustimmung zur Behandlung durch Begnadigungskommission; Abweisung durch Grossen Rat**

##### *Kompetenz der Kommission*

*Schoch Adrian, SVP, Fislisbach*, Präsident der Kommission für Justiz: Beim Gesuch Nr. 4 handelt es sich um eine Kompetenzangelegenheit, welche gemäss dem gesetzlichen Rahmen der Kommission zusteht.

- Der Petent wurde am 10. September 2003 von einem Bezirksgericht wegen Widerhandlung gegen das Betäubungsmittelgesetz zu 3 Monaten Gefängnis unbedingt, abzüglich 83 Tage ausstehende Untersuchungshaft, 5 Jahre Landesverweisungen unbedingt; Verwarnung und Verlängerung der Probezeit um 1 Jahr betreffend Strafbefehl der Bezirksanwaltschaft Zürich vom 13. Januar 2002, Widerhandlung gegen das Betäubungsmittelgesetz, 60 Tage Gefängnis, abzüglich 2 Tage Untersuchungshaft, bedingt, Probezeit 2 Jahre verurteilt.

Mit Eingabe vom 20. September 2005 lässt der Gesuchsteller, unterstützt von seiner Ehefrau, durch seinen Rechtsvertreter den gnadenweisen Erlass der gerichtlichen Landesverweisung von 5 Jahren, eventualiter die gnadenweise Umwandlung in eine bedingte Landesverweisung bei einer Probezeit von 5 Jahren beantragen. Zur Begründung wird im Wesentlichen vorgetragen, sowohl das Asyl- wie auch das Strafverfahren im Kanton Zürich und Aargau seien unter einer anderen Identität geführt worden.

Nachdem der Petent von seinen Verwandten im Ausland

seine Ausweise erhalten habe, habe er seine heutige richtige Identität angenommen. Unter diesem Namen habe er denn auch am 26. April 2005 in Zürich eine Schweizerin geheiratet. Vom Kanton Zürich mit einer Aufenthaltssperre belegt, könne der Petent derzeit nicht bei seiner Ehefrau in Zürich wohnen. Der Petent habe die Frau seines Lebens gefunden, welche in der Zwischenzeit von ihm ein Kind erwarte. Die Trennung dieser Liebesbeziehung und der werdenden Familie aufgrund der unbedingten Landesverweisung wäre stossend. Aufgrund mangelnder Koordination zwischen den beiden Migrationsbehörden Zürich und Aargau sowie aufgrund fehlender Reisepapiere sei die Ausweisung des Petenten bisher nicht zu Ende geführt worden.

Das vorliegende Begnadigungsgesuch beschränkt sich auf die vom Bezirksgericht ausgefallte gerichtliche Landesverweisung für die Dauer von 5 Jahren. Diese Nebenstrafe entfaltet ihre Wirkung ab der Ausschaffung, welche bis anhin mangels Kooperationsbereitschaft des Petenten die nötigen Reisepapiere zu beschaffen, nicht erfolgen konnte.

Voraussetzung der Begnadigung für eine Nebenstrafe ist, gleich wie bei der Freiheitsstrafe oder Busse, die Begnadigungswürdigkeit des Petenten sowie das Vorliegen eines Kommiserationsgrunds.

Der Gesuchsteller hat sich während rund dreier Jahre bei der Beschaffung der nötigen Reisepapiere völlig unkooperativ verhalten, keinerlei Anstalten getroffen, die Schweiz zu verlassen. Er hat sich den zugewiesenen Betreuungsstrukturen wiederholt entzogen und sich an bekannten Drogenumschlagsplätzen herumgetrieben. Die Vermutung liegt nahe, dass die Eheschliessung vom April 2005 dem Petenten den rechtmässigen Aufenthalt in der Schweiz erleichtern soll. Der Ehefrau wäre es unbenommen gewesen, vor der Eheschliessung beim Migrationsamt Zürich den rechtmässigen Aufenthalt ihres Gatten, allfällige Hindernisse beim gemeinsamen Zusammenleben sowie dessen berufliche Zukunft vorgängig zu klären. Dies ist nicht geschehen. Für eine tragfähige, auf Vertrauen aufbauende Partnerschaft bestehen wenige Anhaltspunkte. Die zeitlich auf fünf Jahre beschränkte gerichtliche Landesverweisung stellt keine unbillige Härte dar. Der Frau ist es zuzumuten, will sie die Beziehung aufrechterhalten, mit ihrem Gatten in dessen Heimatland beziehungsweise in einem Drittland eine gemeinsame Zukunft aufzubauen.

Das Departement für Volkswirtschaft und Inneres beurteilt den gnadenweisen Erlass der gerichtlichen Landesverweisung, in Anlehnung an die bisherige Praxis ähnlich gelagerter Fälle, als nicht angezeigt.

Dem Antrag des Departements Volkswirtschaft und Inneres, das Gnadengesuch sei abzuweisen, folgte die Kommission für Justiz bei vollzähliger Anwesenheit mit 6:7 Stimmen nicht. Die nötige  $\frac{2}{3}$ -Mehrheit von 9 Stimmen für eine Begnadigung wurde somit nicht erreicht, weshalb das Gesuch um Begnadigung abgelehnt wurde.

*Vorsitzende:* Ich habe hiezu keine Wortmeldung. Das Gesuch liegt in der Kompetenz der Kommission und der Rat hat hiermit Kenntnis davon genommen.

##### *Kompetenz des Grossen Rats*

*Schoch Adrian, SVP, Fislisbach*, Präsident der Kommission für Justiz: Gesuch Nr. 5: Die Gesuchstellerin wurde am 20. Juni 2002 von einem Bezirksgericht wegen qualifizierter

Widerhandlung gegen das Betäubungsmittelgesetz, mehrfachem Diebstahl, Hehlerei, Erleichtern des rechtswidrigen Aufenthalts eines Ausländers, mehrfacher Verletzungen von Strassenverkehrsregeln zu 4 Jahren Zuchthaus, abzüglich 64 Tage Untersuchungshaft und 438 Tage stationärer Massnahme verurteilt. Strafvollzug angeordnet mit Urteil vom 27. Mai 2004.

Mit Eingabe vom 19. September 2005 lässt die Petentin durch ihren Rechtsvertreter beantragen, es sei auf den Vollzug der mit Urteil des Bezirksgerichts vom 20. Juni 2002 aufgeschobenen, nunmehr mit Urteil vom 27. Mai 2004 als vollziehbar erklärten vierjährigen Zuchthausstrafe unter Aufrechnung von insgesamt 502 Tagen Freiheitsstrafe gnadenthalber zu verzichten. Eventuell sei die Weiterführung der laufenden suchtspezifischen ambulanten Massnahme anzuordnen und die entsprechenden Behandlungsmodalitäten von der Strafvollzugsbehörde festzulegen. Dem Gnadengesuch sei überdies die aufschiebende Wirkung zu erteilen. Zur Begründung wird im Wesentlichen vorgebracht, das Obergericht habe nach einlässlichen Abklärungen des Sachverhalts entschieden, dass der Vollzug der Reststrafe zugunsten der laufenden ambulanten Massnahme und Therapie aufzuschieben sei.

Mit der Anordnung des Strafvollzugs durch das Bezirksgericht im Mai 2004 suchte die Gesuchstellerin wieder Beratung und Unterstützung bei der Suchtberatung in Aarau und verstärkte die Konsultationen bei einem Arzt in Zürich, welcher sie in einem niederschweligen Entzugsprogramm ohne behördlichen Auftrag und über weite Strecken ohne Urinproben betreute. Die im Berufungsverfahren vor Obergericht vorgelegten ärztlichen Berichte waren zugunsten der Petentin formuliert, teilweise auch widersprüchlich und nicht den Tatsachen entsprechend. So verfügt die Gesuchstellerin seit Dezember 2003 über keine Arbeit mehr und die vorgegebene feste, langjährige Partnerbeziehung wäre gemäss Bericht der Suchtberatung in Aarau problembeladen. Verschiedentlich erwog die Petentin die Trennung von ihrem Partner. Gemäss aktuell vorliegendem Leumundsbericht verfügt die Petentin auch heute über keine Arbeit. Wohl ist sie durch die im Mai 2005 begonnene intensive Hepatitis C-Behandlung in ihrem beruflichen Fortkommen eingeschränkt, sie hat es aber bereits die Monate zuvor unterlassen, eine Anstellung zu finden, bzw. in einem Beschäftigungsprogramm der Regionalen Arbeitsvermittlung oder der Gemeinde aufgenommen zu werden. Zusammen mit ihrem Lebenspartner wird sie von der Gemeindefürsorge unterstützt. Die Regelung der finanziellen Verhältnisse überlässt sie der Fürsorge.

Das Departement Volkswirtschaft und Inneres erachtet die Gesuchstellerin als nicht begnadigungswürdig. Im Weiteren sind auch nicht stichhaltige Kommiserationsgründe auszumachen, welche einen Strafvollzug als ungebührliche Härte erscheinen lassen. Sollte die laufende Hepatitis C-Behandlung nicht während des Strafvollzuges fortgesetzt werden können, wird von der Vollzugsbehörde ein Strafaufschub bis zur ordentlichen Beendigung der medikamentösen Behandlung zu prüfen sein. Gesundheitliche Beschwerden stellen bekanntlich nach gefestigter Praxis der Begnadigungsbehörde keinen Begnadigungsgrund dar. Die suchtspezifische Behandlung und die Betreuung wird in jedem Fall strafvollzugsbegleitend erfolgen können.

Dem Antrag des Departements Volkswirtschaft und Inneres,

das Gnadengesuch um Erlass der vierjährigen Zuchthausstrafe gemäss Entscheid des Bezirksgerichts sei abzuweisen, folgte die Kommission für Justiz bei vollzähliger Anwesenheit mit 12:1 Stimmen.

*Vorsitzende:* Ich habe auch zu diesem Gesuch keine Wortmeldung.

*Abstimmung:*

Das Begnadigungsgesuch wird mit 108 gegen 1 Stimmen abgewiesen.

#### **466 Kommissionswahl in ständige Kommission; Kenntnisnahme**

Gemäss Mitteilung auf der Traktandenliste zur heutigen Sitzung hat das Büro mit Korrespondenzbeschluss vom 11. Januar 2006 gestützt auf § 12 des Geschäftsverkehrsgesetzes folgende Wahl in eigener Kompetenz vorgenommen:

- *Kommission für Bildung, Kultur und Sport BKS*

Wahl von Daniel Vulliamy, Rheinfelden, als stellvertretendes Mitglied (anstelle von Roland Häusel, Rheinfelden)

*Vorsitzende:* Aus der Mitte des Rats wird das Wort nicht verlangt. Wir nehmen von der Wahl Kenntnis.

#### **467 Antrag der SP-Fraktion auf Direktbeschluss vom 24. Januar 2006 betreffend Einreichung einer Standesinitiative zur Einführung einer Partikelfilterpflicht; Ablehnung**

(vgl. Art. 424 hievore)

*Rüegger Kurt, SVP, Rothrist:* Kein vernünftiger Mensch wird sich gegen eine Filterpflicht an Dieselmotoren wenden, auch nicht die SVP. Wir sind allerdings mit dem Vorgehen der SP nicht einverstanden. Dies aus folgendem Grund: Diese Standesinitiative ist völlig unnötig, sind doch der Bundesrat und vor allem der Verkehrsminister in dieser Angelegenheit mehr als sensibilisiert. Das Vorgehen ist bundesseitig längstens aufgegleist und in die Wege geleitet, deshalb ist der Vorstoss obsolet und wird durch die SVP nicht unterstützt. Ich bitte Sie, dasselbe zu tun. Danke.

*Haller Christine, SP, Reinach:* Es geht heute um die Erheblicherklärung unserer Standesinitiative. In der vergangenen Woche wurde eine Broschüre des Buwal zum Thema Feinstaub zugestellt. In dieser Publikation werden Informationen veröffentlicht, welche erschreckend sind und uns zum raschen Reagieren auffordern. Die hohe Schadstoffbelastung im Januar und Februar im Besonderen durch Feinstaub hat gezeigt, dass es unbedingt nötig ist, Massnahmen zu ergreifen, um diese Belastung zu reduzieren. In der oben erwähnten Dokumentation wird gesagt, dass 3 Mio. Menschen in unserem Land zu viel Feinstaub einatmen und so Krankheiten wie chronische Bronchitis, akute Bronchitis, Asthmaanfalle bei Erwachsenen verursacht werden. Was uns sehr nachdenklich stimmt, ist die Tatsache, dass solche Zahlen schon länger bekannt sind, aber nicht zum sofortigen Handeln motivieren. Von unserer Regierung in Bund und Kanton

würden wir erwarten, dass sehr rasch gehandelt wird, denn es dauert immer eine gewisse Zeit, bis alle Vorgaben umgesetzt werden.

Warum braucht es immer so viel Druck und Aufwand, um einen Missstand aufzuheben? Ist uns die Gesundheit unserer Mitmenschen eigentlich egal? Sind der Wirtschaft auch die ausfallenden Arbeitsstunden durch Krankheit nicht wichtig?

Die Informationen des Buwal geben uns recht, wenn wir die Partikelfilterpflicht für alle neuen dieselbetriebenen Motoren und dort, wo es sinnvoll ist, auch die Nachrüstung fordern. Im Zusammenhang mit der Feinstaubproblematik müssen wir unbedingt beginnen, über unseren Mobilitätsanspruch und deren Ursachen und Folgen auf Verkehr und Umwelt zu diskutieren. Es geht jedoch nicht darum, mit dem Mahnfinger auf einen einzelnen Verursacher zu zeigen und gegenseitig Schuldzuweisungen zu machen, denn wir alle sind Teil dieser Mobilität. Vielmehr müssen wir gemeinsam Lösungen finden, und da meine ich rechts und links. Ist es zum Beispiel möglich, dass wir dank der heutigen Computertechnologie einen Teil unserer Arbeit zu Hause erledigen? Können wir produktionsunabhängige Arbeitsplätze wieder ausserhalb grosser Zentren wie Zürich, Basel oder Genf ansiedeln? Schaffen wir es dank unserer gut ausgebildeten Fachleute neue Technologien zu finden, um weitere gesundheitsschädigende Folgen des Verkehrs zu reduzieren? Die Schweiz könnte auch so wieder an die Spitze bezüglich Umwelttechnologie kommen, um einerseits viel für ein gesundes Umfeld beizutragen und andererseits neue Arbeitsplätze zu schaffen, um die Wirtschaft weiter zu fördern.

Wir müssen also die heutige Situation nicht als unüberwindbares Problem, sondern als Chance sehen, um die nötigen Änderungen in die Wege zu leiten. Die Partikelfilterpflicht ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Handeln Sie heute innovativ, wirtschaftsfreundlich, umweltfreundlich und sozial und sagen Sie Ja zur Erheblicherklärung unserer Standesinitiative. Dies obwohl auch der Aargau, vertreten durch den Baudirektor, Herrn Regierungsrat Beyeler, an der ausserordentlichen Präliminarversammlung der PUK vom 16. Februar im Grundsatz zugestimmt hat. Wir sind der Meinung, dass eine Überweisung, also die Erheblicherklärung dieser Standesinitiative, diesem Entscheid und dieser Unterstützung einen nötigen Rückhalt in Bern gibt. Es ist wichtig, dass da wirklich viel Druck ausgeübt wird. Bald ist die Belastung wieder tief und dann sprechen wieder weniger Leute darüber, wir müssen jetzt umsetzen, was in Zukunft greifen soll.

*Wittwer Hansjörg, Grüne, Aarau:* "Bauern, viel schlimmer als Autofahrer!" Diese Schlagzeile im "Blick" zeigte symptomatisch, dass die intensive Diskussion nicht wirklich der Problemlösung diene, sondern sie steigern die Verunsicherung der Beschuldigten und die angegriffenen Verursachergruppen können mit dem Finger z.B. auf den Bauer und die Bäuerin zeigen "die sind wirklich schuld" - wir aber nicht. Den in diesem Fall wirklich "schwarzen Peter" an die Bauern/Bäuerinnen zu spielen sowie z.B. an die Militärlastwagenfahrer/-innen und Postautofahrer/-innen, Lokomotivführer/-innen oder je nach Wind Österreicher/-innen, Slowaken/Slovakinnen, Chinesen/Chinesinnen bringt uns dem Ziel der unbelasteten Luft leider nicht näher.

Sicher ist, dass wir fast alle an der momentan wirklich prekären Luftqualität leiden. Unbestritten ist auch, dass die Emis-

sionen fast vollständig hausgemacht werden und wir daran also selber schuld sind. Gefordert sind sofortige und wirkungsvolle Massnahmen. Dazu gehört unter anderem unbestritten hochwirksam und technisch machbar die möglichst schnelle Partikelfilterpflicht für alle, und ich betone, alle Dieselmotoren.

Mein eingereichtes Postulat vom August 2005 verlangte, diesbezüglich zu handeln, und das Postulat der Grünen vom 29. November 2005 forderte dies erneut. Regierungsrat und grosse Teile des Parlaments haben aber damals abgewinkt. Ich forderte damals die Abgasreinigung mit Partikelfilter einzuführen, deren finanzielle Begünstigung und die Förderungen solcher Filter für bestehende und neue Motoren. Das primäre Ziel ist die Reduktion der Partikelzahl mit allen erdenklichen Massnahmen. Der Bundesrat steht gemäss Massnahmenplan Luft und Luftreinhalteverordnung in Pflicht. Als verantwortliche nationale Behörde muss er seine Verantwortung jetzt sofort wahrnehmen. Hier können und wollen wir mit der Standesinitiative Druck machen.

Um bei der Land- und Feldwirtschaft zu bleiben, der allgemeine Leitsatz "auch Kleinvieh macht Mist", hilft uns auch hier weiter. Viele kleine und vielleicht unpopuläre Gegenmassnahmen werden den nötigen Erfolg bringen. Die Filterpflicht für alle Dieselmotoren einzuführen, ist zwingend nötig. Die Fraktion der Grünen unterstützt das Anliegen der Standesinitiative und bittet Sie, dies auch zu tun.

*Forrer Walter, FDP, Oberkulm:* Die FDP-Fraktion lehnt den Antrag der SP auf Direktbeschluss betreffend Einreichung einer Standesinitiative zur Einführung einer Partikelfilterpflicht grundsätzlich ab. Dies vor allem aus folgenden Gründen:

Der Aktionsplan des Bundesrats von Mitte Januar 2006 umfasst richtigerweise mehr als eine einseitige Filterpflicht für Motoren. Er hat auch andere Verursacher im Visier und sieht demzufolge auch Partikelfilter für grössere Holzfeuerungen vor und prüft strengere Grenzwerte für industrielle und gewerbliche Staubemissionen.

Von einer generellen einseitigen Filterpflicht in der Schweiz gilt es Abstand zu nehmen. Wer glaubt, dass weltweit tätige Fahrzeughersteller auf einen Alleingang der Schweiz ihr Angebot mit speziellen Schweizer Motoren erweitern würden, ist fern der Realität.

Die Aktivitäten des Bundes sind zu unterstützen, indem die Kantone dem Bund den Rücken stärken und nicht durch einzelne kantonale Forderungen, wie es den Parlamenten gerade so einfällt. Der Aargau will beispielsweise eine generelle Filterpflicht für Fahrzeugmotoren, der Kanton St. Gallen Massnahmen gegen den Feinstaub aus Landwirtschaft und Baugewerbe, der Kanton Zürich fordert Aktionen bei Holzheizungen und Graubünden will vielleicht das Feuern in Feld und Wald verbieten.

Technisch ist der Partikelfilter bereits nicht mehr der Weisheit letzter Schluss. Die neuste Generation von Dieselmotoren kann strengste Grenzwerte ohne Partikelfilter erfüllen. Es macht also wenig Sinn, die Filterpflicht zwingend vorzuschreiben.

Vor allem aus diesen Gründen lehnt die FDP mit grosser Mehrheit das Einreichen der SP-Standesinitiative ab. Ich bitte Sie, das Gleiche zu tun.

*Richner Sämi, EVP, Auenstein:* Die EVP unterstützt einstimmig die Einführung von Partikelfiltern oder mindestens die Einführung von Abgasnormen, die so streng sind, dass man sie eigentlich nur mit Partikelfiltern erfüllen kann. Wenn sich das dann auch anders erfüllen lässt, ist das ebenso gut. Aber die Luft muss von Partikeln, welche man verhindern kann, befreit werden.

Wir sind einstimmig für Massnahmen. Man muss sich jedoch fragen, braucht es eine Standesinitiative? Die Frage ist doch, ob der Aargau von diesem Feinstaub der Dieselmotoren besonders betroffen ist? Ich denke, diese Prüffrage haben wir uns, wenn Standesinitiativen gekommen sind, immer wieder gestellt und mit "nein" beantwortet. Sämtliche Kantone an den grossen Verkehrsströmen sind genauso betroffen, sei es Uri oder das Tessin, Appenzell Innerrhoden ist sicher weniger betroffen, aber die meisten Kantone sind vom Verkehr betroffen.

Das Problem ist zudem beim Bund in Bern bekannt. Man muss dies nicht mehr mit einer Standesinitiative nach Bern bringen. Wir sind alle dafür, dass man etwas macht. Doch es braucht keine Standesinitiative. Darum wird ein Teil von uns in die eine und der andere Teil in die andere Richtung stimmen.

*Dr. Brunner Andreas, CVP, Oberentfelden:* Die CVP lehnt es grossmehrheitlich ab, dass in dieser Sache eine Standesinitiative als erheblich erklärt wird.

Wir haben aus grundsätzlichen Gründen Vorbehalte gegen das Instrument der Standesinitiative. Das haben wir bereits bei der Standesinitiative im Bereich Steuern kundgetan und uns auch dementsprechend verhalten. Auch sachlich haben wir Einwände: In der Zwischenzeit hat Bundespräsident Moritz Leuenberger mit den Umweltdirektoren der Kantone einen Aktionsplan festgelegt. Der Bund handelt und koordiniert also. Wir haben aus diesem Grund vom Kanton Aargau her keinen Handlungsbedarf mehr.

Die CVP anerkennt die Gefährlichkeit der Feinstäube. Die CVP unterstützt gesamtheitliche Massnahmen, um dieses Problem anzugehen.

*Agustoni Roland, SP, Magden:* Ich zitiere Ihnen unter anderem auch Zahlen aus der Broschüre des Bundesamts für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal), welche letzte Woche veröffentlicht wurde.

Gut 40% der Bevölkerung in der Schweiz oder rund 3 Mio. Menschen atmen regelmässig zu viel gesundheitsschädigenden Feinstaub ein. Diese Feinstaubpartikel mit einem Durchmesser von weniger als 10 Mikrometern, die auch als "PM 10" bekannt sind, verursachen heute nicht nur viel menschliches Leid, es sterben in der Schweiz mehr als 3'700 und in Europa 280'000 Personen an deren Folgen, sondern führen auch schweizweit zu Gesundheitskosten von rund 4,2 Mia. Franken pro Jahr. Dieseleruss ist dabei eine besondere Komponente der Feinstaubmischung. Die Abgase von Dieselmotoren zählen deshalb zu den gefährlichsten Bestandteilen des Feinstaubes. Die sehr kleinen Russpartikel sind krebs-erregend und werden seit 1998 in der Luftreinhalteverordnung auch als krebs-erregender Stoff deklariert. Folglich darf für diese keine Unbedenklichkeitsschwelle gelten. Gut 9'000 Tonnen oder 44% der jährlichen PM 10-Emissionen werden bei Verbrennungsprozessen freigesetzt. Ein Vergleich: Ein einziger Diesel-PW ohne Partikelfilter stösst gleich viele

Russteilchen aus wie 1'000 konventionelle Benzinautos. Mit guten Partikelfiltern, die über 99% dieser krebs-erregenden Russteilchen zurück halten, lässt sich das Gesundheitsrisiko jedoch entschärfen. Und dahin zielt die Standesinitiative, welche die Einführung einer Partikelfilterpflicht fordert.

Die technische Machbarkeit ist erbracht: Als erster Autohersteller hat die Firma Peugeot bereits im Jahr 2000 Diesel-PW mit effizienten Filtern auf den Markt gebracht und rüstet inzwischen serienmässig mit dieser Technologie aus. Auf Druck der Konsumenten und Konsumentinnen bieten mittlerweile die meisten Produzenten Modelle mit Partikelfiltern an. Manche davon erreichen Abscheidungsgrade von 99,9%. Auch für Lastwagen und Dieselmotoren sind heute effiziente Abgasreinigungstechnologien verfügbar.

Die deutsche Autoindustrie hat der Bundesregierung zugesagt, ab 2008 alle Dieselaautos mit Russfiltern auszurüsten. Machen wir es unseren Nachbarn nach. Der erste Schritt dazu ist die Überweisung dieser Standesinitiative.

*Flückiger-Bäni Sylvia, SVP, Schöftland:* "Dieses ist der erste Streich und der zweite folgt sogleich." Sie kennen dieses Zitat aus Wilhelm Buschs "Max und Moritz". Das ist denn auch mein Verdacht bei dieser vorgesehenen Einreichung der Standesinitiative zur Einführung einer Partikelfilterpflicht. Zuerst Filter, dann ein weiterer Kampf um Erhöhung der LSWA, der ist ja schon in der Pipeline, dann Roadpricing. Die Hintergründe sind auch bekannt: Man melke den Nutzverkehr und den Privatverkehr solange bis er kollabiert und finanziere auf seine Kosten die total verfehltete Verkehrspolitik, sprich auch NEAT, verursacht durch Bundesrat Moritz Leuenberger.

Plötzlich war der Feinstaub ein riesen Thema in unserem Land. Politiker drängten sich vor die Linsen der Medien, um sich zu profilieren, angebliche Lösungen zu präsentieren. Wahlkampf muss wohl der Vater des Gedankens gewesen sein. Durch den Feinstaub droht in gewissen Kreisen jeder Weitblick und gar der Horizont zu verschwinden. So sind es die gleichen Kreise, die dauernd nach Öffnung und nach mehr Einwanderung und Toleranz verlangen, welche jetzt Sofortmassnahmen gegen alle möglichen Auswirkungen dieser Politik wünschen. Die ganze Feinstaubdiskussion läuft in eine Richtung, es wird nicht mehr differenziert berichtet, Fakten werden unterschlagen. Der grosse schwarze Peter ist wieder einmal, oder vor allem, das Transportgewerbe. Ohne Transportgewerbe aber liegt unsere ganze Wirtschaft lahm. Und ich bin überzeugt, jede und jeder hier drin ist darauf angewiesen.

Es wird denn auch mit dem vorliegenden Begehren erneut behauptet, nur eine konsequente Filterpflicht löse die Probleme. Hier möchte ich gleich noch anmerken, wenn die Filterpflicht schon eingeführt werden soll, soll diese auch von den Steuern abgezogen werden. Es ist aber eine Tatsache, dass Schadstoffe in den Abgasen aus Dieselmotoren seit Jahren abnehmen. "Euro 5" steht kurz vor der Einführung. Gegenüber "Euro 3" werden damit noch deutlich weniger Russpartikel freigesetzt. Das heisst also, dass künftig die Emissionen europaweit weiter abnehmen, weil Dieselmotoren um ein Vielfaches sauberer sind als die Vorgänger. Die Motorentechnik trägt dauernd zur Reduktion der Emissionen bei und hat noch nie so rasante Fortschritte gemacht wie heute. Dieselfahrzeuge werden also punkto Umweltbelastung laufend stark verbessert.

Noch ein Wort zu den Messmethoden: Die heutigen Sonden können aller kleinste Partikel orten. Diese Tatsache mit einer starken Zunahme der Feinstaubbelastung zu kommentieren, entspricht nicht der Realität, weil einfach anders gemessen wird und entsprechende Vergleiche zum heutigen Zeitpunkt noch gänzlich fehlen. Deshalb war auch die befristete Geschwindigkeitsbeschränkung nur ein politischer "Singsang", der nichts gebracht hat, ausser die Autofahrer zu knechten und ihnen ein schlechtes Gewissen einzureden.

Und zum Schluss noch dies: Der Bericht über das Klima ist zu relativieren. Oder kann mir jemand erklären, wieso sich bereits vor Jahrtausenden der Gletscher im Surental zurückgezogen hat? Moränen zeugen noch von seiner Zeit. Obwohl sich damals noch nicht einmal ein Pferdefuhrwerk im Tal befunden hat. Die Klimaveränderung hat schon seit Bestehen dieses Planeten stattgefunden. Was wir in dieser Hinsicht tatsächlich beeinflussen können, ist minim. Und verglichen mit dem, was um den ganzen Erdball geschieht, tun wir in der Schweiz bestimmt genug und sind verantwortungsbewusst. Ich bitte um Ablehnung dieses Begehrens, weil es unnötig ist.

*Miloni Reto, Grüne, Hausen:* Ich versuche, mit nicht nur Feinstaub geschwächter Stimme auf ein paar der Vorwürfe und Verharmlosungen einzugehen, die hier gefallen sind. Ich verahre mich insbesondere gegen die Behauptung, es handle sich hier um eine "Hysterie" und ich verahre mich dagegen, Fakten zu verfälschen.

Gestatten Sie, dass ich mit Ihnen ganz kurz eine Zeitreise um 300 Jahre zurück mache. Wir befinden uns im 16. Jahrhundert: die Pest wütet, die Menschen schmeissen den Kehricht zum Fenster raus, in den Gassen gehen die Schweine hin und her, die Ratten sind da. Die Pest wütet und man meint, man kennt die keplerschen Gesetze und kann den Gang der Planeten beschreiben und man meint, die Pest entstehe durch kosmisches Feuer. Tatsache ist, man hat den Kehricht zum Fenster raus geschmissen und die Bauern haben ihn zum Teil eingesammelt. Dies war die Geburtsstunde der öffentlichen Ordnung, der Entsorgung von Müll aus den Strassen. Und keine Stadt der Welt, kein Gemeinwesen der Welt würde heute, selbst wenn sie ein Flüchtlingslager machen, die Müllentsorgung nicht organisieren. Aber noch heute dürfen sie den Energie- und Feinstaubmüll ungefragt ihrem Nachbarn vor die Haustüre kippen. Wo sind wir denn eigentlich? Es muss einfach verboten werden, dass dieser Feinstaubmüll unbedenklich vor die Haustüren gekippt werden darf.

Ist der Aargau besonders betroffen? Ja, er ist, lieber Sämi Richner. Der Aargau ist besonders betroffen. Ich habe im Januar täglich auf die Homepage von "InLuft" zugegriffen, zeitweise war sie kurzzeitig ausgestiegen. Aber das sind Fakten. Wir haben es schwierig genug. Hier in Aarau haben wir eine Messstelle geschlossen. Aber die zwei Stellen, die wir haben, in Suhr und in Baden, die haben in den ersten 22 Tagen 16-mal den Maximal-, den Alarmwert, den wir einmal im Jahr haben dürften, überschritten. Und die Reise ging erst weiter, als das Klima sich geändert hat, also als das Wetter aufgeklart hat. Wir sind deshalb besonders betroffen, weil wir im Mittelland sind. Der Aargau ist ein Mittelland-Kanton und er kumuliert diese geographische Lage mit einer starken Erschliessung des öffentlichen Verkehrs und der Autobahnen.

Warten auf Bern? Ich habe Verständnis, wenn man von CVP-Seiten sagt, wir möchten nicht das Instrument der

Standesinitiative überstrapazieren. Aber klar ist, dass der Herr Leuenberger nicht so rasch gehandelt hat. Und wir haben gesehen, was es gefruchtet hat. Ich kann nur unserem Regierungsrat Beyeler, der spät aber dann doch konsequent im Konzert mit den anderen Kantonen gehandelt hat, gratulieren, dass er zu dieser marginalen Massnahme bereit gewesen ist.

Ich glaube, es schadet uns nichts, wenn wir diese Standesinitiative unterstützen. Ich bitte Sie darum.

*Rüegger Kurt, SVP, Rothrist:* Herr Agustoni möchte ich nur noch entgegenen: Wenn Sie schon aus dieser Broschüre vom Buwal zitieren und über die 3'700 Toten sprechen, die der Luftbelastung durch Feinstaub zum Opfer fallen, dann müssen Sie aber konsequenterweise den Satz auch weiter lesen. Da steht nämlich: Etwa 1'400 Opfer entfallen auf das Konto der Schadstoffe aus dem Strassenverkehr als eine der Hauptursachen. Das möchte ich Ihnen einfach in Erinnerung rufen. Sie können nicht dauernd von 3'700 Toten sprechen und alles den Dieselmotoren zuschreiben, das stimmt einfach nicht.

*Regierungsrat Beyeler Peter C., FDP:* Ganz kurz. Es braucht ein grosses Hochwasser im letzten August, damit Hochwasserschutz politisch wieder aktuell wird. Es braucht eine meteorologische Situation, eine Inversion, damit Feinstaub in der Politik zu einem Thema wird.

Es zeigt, dass wir oft dazu neigen, Fakten einfach zu ignorieren oder nur dann zu akzeptieren, wenn wirklich etwas Besonderes geschieht. Beides ist falsch, wenn wir aufgrund dieser Ereignisse wieder Massnahmen ergreifen, die auch nur partikulären Effekt haben.

Die Regierung will, dass man diese Feinstaubproblematik nicht isoliert betrachtet und nicht auf einen Buhmann, auf einen Verkehrsträger, die Landwirtschaft oder die Verbrennung von Holz überträgt, sondern dass man das gesamtheitlich angeht, dass man Massnahmen fällt, die wirklich Wirkung haben.

Ich stehe dazu, dass die Massnahme Tempo 80 keine grosse Wirkung im Kanton Aargau hatte, aber sie hat das Thema abschliessend sensibilisiert. Das war sicher auch eine Wirkung. Aber so können wir nicht Umweltpolitik machen - nicht Wirtschaftspolitik und nicht Gesellschaftspolitik. Wir müssen Massnahmen machen, die etwas bringen. Frau Flückiger hat etwas ganz wichtiges gesagt. Sie hat gesagt, dass Euro 3, 4 und 5 sich sehr schnell entwickelt haben. Aber nicht einfach so freiwillig, sondern weil der Druck entstanden ist, dass man bessere Motoren baut, dass sich die Technik entwickelt.

Erinnern Sie sich an die Katalysatoren zurück. Katalysatoren waren damals nicht technisch umsetzbar. Man hat gesagt, es verteuere alles, und trotzdem sind sie heute selbstverständlich. Es ist bedauerlich, wenn wir heute Dieselfahrzeuge, ich habe das in verschiedenen Broschüren kontrolliert, mit Option Partikelfilter kaufen können. Die Mehrkosten betragen Fr. 1'000.-- bei Fahrzeugen von Fr. 70'000.-- und mehr. Das ist falsch! Meine Damen und Herren, wenn die Option da ist, sollte jeder Bürger und jede Bürgerin die Eigenverantwortung wahrnehmen und diese tausend Franken aufwerfen und einen Partikelfilter bei einem Neuwagen kaufen, wenn er angeboten wird, weil Metallic spritzen kostet Fr. 1'100.--. Also Sie sehen die Relationen und da können wir handeln.

Es ist falsch, wenn wir sagen, wir dürfen keine Holzverbrennung mehr fördern. Auch da müssen wir objektiv sein und die Quantität dieser Problematik Feinstaub auch über die Holzverfeuerung angehen, nicht einfach mit restriktiven Massnahmen diese Zielsetzung, dass man das Aargauer Holz verbrennen kann, wieder pönalisieren.

Beim Projekt IKEA haben wir beispielsweise die Auflage gemacht, dass bei der geplanten Holzheizung ein Elektrofilter eingebaut wird, welche akzeptiert wurde. Das ist heute technisch umsetzbar.

Sie sehen, wir müssen auf die ganze Breite gehen und Massnahmen machen, die etwas nützen. Die Baudirektoren und die Regierungen der betroffenen Kantone haben beim Bundesrat Druck gemacht. Dies hat etwas erwirkt. Wir werden an diesem Drücker bleiben, dass man sinnvolle Massnahmen macht. Aber bitte nicht irgendeinen Gesellschaftsteil Verkehr oder Landwirtschaft an den Pranger stellen. Das Gesamte ist die Ursache dieser Umweltsituation und das Gesamte wird getragen von Ihnen, von uns, von unserer Gesellschaft.

Wir müssen handeln, akzeptieren Sie das. Wir müssen aber so handeln, dass es auch wirtschaftlich vertretbar ist. Das ist ein Gebot der Stunde und wir können nicht einseitige Entscheidungen fällen.

Das ist die Haltung der Regierung und ich bitte Sie, das auch zu akzeptieren. Eine Haltung, die wir schon seit einiger Zeit verfolgen. Denken Sie an die Botschaft über die Bussanierung. Die Technik ist heute da, wir setzen es um und wollen auch in diesem Bereich konsequent handeln.

*Abstimmung:*

Die Erheblicherklärung wird mit 73 gegen 35 Stimmen abgelehnt.

#### **468 Aargurg; Kantonaler Nutzungsplan K103 - Oltnerstrasse; Genehmigung; Publikation; Auftrag an Staatskanzlei**

*Berger Erwin, CVP, Boswil*, Präsident der Kommission für Umwelt, Bau, Verkehr, Energie und Raumordnung UBV: Bei dieser Vorlage geht es um die Überarbeitung des kantonalen Nutzungsplans K 103 Oltnerstrasse in Aargurg.

Das angestrebte Verkehrskonzept mit zwei neuen Kreiseln soll den Verkehrsfluss erhöhen und die Verkehrssicherheit sowie die Betriebssicherheit für den öffentlichen Verkehr auf der stark belasteten Kantonsstrasse verbessern. Es wird in Zukunft kein links Abbiegungen mehr geben. Die Baulinien aus dem Jahre 1973 werden ersatzlos aufgehoben. Es gelten künftig die Strassenabstände nach Baugesetz.

An der Kommissionssitzung wurden mehrheitlich Fragen in Bezug auf die Einsprachen gestellt. Die sechs während der öffentlichen Auflage eingegangenen Einsprachen im Hinblick auf Zu- und Wegfahrten konnten grossmehrheitlich bereinigt werden.

Den beiden Anträgen auf Seite 5 und 6 der Vorlage stimmte die Kommission mit 11:0 Stimmen bei einer Enthaltung zu. Im Namen der Kommission UBV bitte ich Sie, dies ebenfalls auch zu tun.

*Vorsitzende:* Die Fraktionen der EVP, SVP, Grüne, FDP, CVP und SP treten alle stillschweigend auf diese Vorlage ein.

*Abstimmung:*

Die Anträge 1 und 2 werden mit 94 gegen 0 Stimmen gutgeheissen.

*Beschluss:*

1.

Der kantonale Nutzungsplan K103 Oltnerstrasse in Aargurg vom April 2005, bereinigt durch die Einspracheentscheide, wird genehmigt.

2.

Die Staatskanzlei wird mit der Publikation dieses Beschlusses im Amtsblatt beauftragt.

#### **469 "Regionalverkehrskonzept Aarau - Suhr - Zofingen / Lenzburg"; Künftige Betriebsform auf der Nationalbahn; Eigentrossierung der Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) zwischen Aarau und Suhr; Umbau Bahnhof Suhr SBB; Globalkredit; Zustimmung zu Konzept und Kostenteilung; Kreditbewilligung; Auftrag an Departement Bau, Verkehr und Umwelt; Ermächtigung an Regierungsrat; Anpassung des Richtplans; fakultatives Referendum; Auftrag an Staatskanzlei**

*Berger Erwin, CVP, Boswil*, Präsident der Kommission für Umwelt, Bau, Verkehr, Energie und Raumordnung UBV: In der vorletzten Amtsperiode, am 13. März 2001, fällte der damalige Grosse Rat den Grundsatzentscheid: Die WSB auf das SBB Trasse Aarau-Buchs-Suhr zu verlegen und den SBB Verkehr auf diesem Abschnitt einzustellen.

Unter dem Titel "Regionalverkehrskonzept Aarau-Suhr-Zofingen/Lenzburg" beauftragte der Grosse Rat den Regierungsrat, eine Bau- und Kreditvorlage auszuarbeiten. Diesem Auftrag ist nun der Regierungsrat mit dem heute vorliegenden Geschäft nachgekommen.

Die Kommission UBV behandelte diese Vorlage ebenfalls an der ersten Sitzung, am 26. Januar 06.

Die Vorlage ist in der Zusammenstellung auf den ersten drei Seiten sehr gut beschrieben und vorgestellt. Ich werde daher nur noch auf die wesentlichen Punkte in meinem Referat eintreten.

Ein Hauptelement des Regionalverkehrskonzepts ist die Verlegung der Wynental-Suhrentalbahn, kurz WSB genannt, von der Kantonsstrasse auf das SBB-Trasse zwischen Aarau und Suhr.

Auf diesem knapp vier Kilometer langen Abschnitt der Kantonsstrasse hat eine leistungsfähige Bahn, welche für diese Region sehr wichtig ist, einfach keinen Platz mehr. Bis zu 18'000 Fahrzeuge pro Tag befahren diesen Abschnitt.

Ziel der Eigentrossierung ist es, gegenseitige Verkehrsbehinderungen zu beseitigen, die Gefährdung im Strassenverkehr zu senken und für die WSB einen stabilen Betrieb zu sichern.

Die Verlegung der WSB bedingt aber auch einen Umbau des Bahnhofs Suhr, im Rahmen dessen ein Gemeinschaftsperron zwischen WSB und SBB geschaffen werden soll, um die momentan für Reisende zwischen Zofingen und Aarau unbefriedigende Umsteigesituation zu verbessern.

Das zeitlich sehr ehrgeizige Ziel: angestrebt wird ein Baubeginn 2007 und die Inbetriebnahme auf den Fahrplanwechsel 2009, behebt eine sowohl für die Strassen- als auch für die Bahnbenutzer seit einigen Jahren fast unhaltbare Situation.

Die Realisierung des Regionalverkehrskonzepts ist über die Zustimmung des Grossen Rats hinaus von finanziellen Beiträgen aus dem Infrastrukturfonds des Bundes abhängig, mit welchem sich dieser an Projekten des Agglomerationsverkehrs beteiligt.

Die WSB-Verlegung als klassisches Agglomerationsprojekt figuriert in der Liste der dringlich zu finanzierenden Projekte mit einem Bundesbeitrag von 50%, was in diesem Fall 40 Mio. Franken entspricht.

Eine umfassende Auflistung der Kosten und der Finanzierung finden Sie in der Vorlage auf den Seiten 23 bis 28.

Sollte sich der Bund aus irgendwelchen Gründen, was wir natürlich nicht hoffen, mit einem Teil aus der vorgesehenen Finanzierung zurückziehen, folgt eine neue Vorlage an den Grossen Rat, dies die klare Auskunft des Baudirektors anlässlich unserer Kommissionssitzung.

Die verschiedenen Anträge finden Sie auf den Seiten 39 und 40. Die Kommission ist einstimmig auf die Vorlage eingetreten und in der Detailberatung stimmte sie allen Anträgen einstimmig mit 13:0 Stimmen zu.

Im Namen der Kommission UBV empfehle ich Ihnen, dasselbe auch zu tun. Besten Dank.

*Eintreten*

*Vorsitzende:* Stillschweigend tritt die Fraktion der Grünen auf die Vorlage ein.

*Bhend Martin, EVP, Oftringen:* Ich hatte das Privileg, nun während acht Jahren in der begleitenden Behördendelegation, bestehend aus den Gemeinderäten der Anliegergemeinden und der Nationalbahn, mitzuwirken. In diesem Gremium wurde sowohl die Betriebsführung der Nationalbahn bzw. das Umsteigen auf Busbetrieb wie auch das Projekt der Verlegung der WSB auf das SBB-Trasseee eingehend diskutiert und bearbeitet. Von den ursprünglich sechs Varianten, die aus einem Spektrum, wie gesagt Umstieg auf Bus bis hin zum 120 Mio. Projekt Parallelbahn reichten, hat nun die vorliegende Variante bei allen Gemeinden Zuspruch gefunden. Dabei ist festzuhalten, dass die Betriebsführung der Nationalbahn als Bahn von Anfang her bei fast allen Gemeinden unbestritten war.

Das nun von der Regierung vorgelegte Konzept der Betriebsführung und die Verlegung der WSB auf das SBB-Trasseee inklusiv Umbau des Bahnhofs Suhr ist, das hat die Diskussion der Behördendelegation und der grossrätlichen Kommission gezeigt, die mehrheitsfähigste und in der Summe aller Abwägungen die gereifteste Lösung.

Die EVP hat dazumal in ihrer Vernehmlassung dem Konzept wie auch der Verlegungsvariante zugestimmt. Einzig die Tieferlegung der neugeführten WSB unter die Nieder-

dorfstrasse in Buchs sahen wir als verbesserungsfähige Möglichkeit. Anhand der nun vorliegenden Botschaft ist erkennbar, dass zwar das Projekt nicht die gewünschte Veränderung erfahren, hat jedoch einige Verbesserungen mit der Kreisellösung mit Lichtsignalanlage gefunden wurden. Mit dieser nun vorliegenden Variante können wir leben.

Es scheint, dass sich die jahrelange Mitwirkung in zweier Hinsichten nun wirklich gelohnt hat:

1. Bleibt die Nationalbahn als Bahn erhalten und dadurch die Dörfer und Täler im Westen des Kantons mit dem umweltfreundlichsten und kapazitätsstärksten Verkehrsträger miteinander verbunden.

2. Wird eine gefährliche und längst sanierungsbedürftige Verkehrssituation mittels Verkehrstrennungsmassnahme entschärft.

Ich danke Ihnen im Namen der EVP-Fraktion für die Unterstützung der Vorlage und bitte Sie, den Anträgen zuzustimmen. Vielen Dank.

*Jean-Richard Peter, SP, Aarau:* Die SP-Fraktion unterstützt die Eigentrasseierung der WSB und die damit zusammenhängenden Um- und Neubauten sowie auch die damit zusammenhängenden Richtplanänderungen. Die verschiedenen Verkehrsträger werden zum Vorteil aller entflichtet oder/und optimiert.

In Anbetracht der grossen Vorteile, von denen die ganze Region profitieren kann, halten wir die Kosten für vertretbar. Unsere Erwartung ist allerdings, dass die Bevölkerung der Region das Angebot verstärkt nutzt und damit der individuelle Autoverkehr zum Wohl von allen zurückgeht oder wenigstens nicht noch mehr ansteigt.

*Forrer Walter, FDP, Oberkulm:* Ich beschränke mich kurz auf die Aspekte zur Eigentrasseierung der WSB zwischen Aarau und Suhr. Der Herr Kommissionspräsident ist ausführlich auf die drei übrigen Teilbereiche eingegangen. Seinen Ausführungen ist aus Sicht der FDP-Fraktion nichts zuzufügen. Der Handlungsbedarf ist wegen der heutigen Verkehrsführung auf der von bis zu 18'000 Fahrzeugen täglich benutzten Kantonsstrasse von Aarau nach Suhr und umgekehrt in keiner Weise bestritten. Für einen noch leistungsfähigeren ÖV zwischen Aarau und Menziken und einem wesentlich sicheren Strassenverkehr muss die Eigentrasseierung zwingend und baldmöglichst ausgeführt werden.

Das vorliegende Projekt ist absolut geeignet, diese beiden Verbesserungen zu realisieren. Gefährdungen im Strassenverkehr, vor allem für die schwächeren Teilnehmer, werden massiv gesenkt. Für die WSB wird ein stabiler Betrieb gesichert und ein attraktiver Fahrplan ermöglicht. Mit grosser Freude darf ich Ihnen als regelmässiger WSB-Kunde zwischen Aarau und dem Wynental namens und im Auftrag der einstimmigen FDP-Fraktion Zustimmung zum Geschäft 05.328 beantragen.

Obwohl es nicht Gegenstand dieses Geschäfts ist, errichte ich den dringenden Appell an die Stadt Aarau und an die Gemeinde Suhr, den Rückbau der K 242, nach Verlegung der WSB, nicht für unverhältnismässige Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu missbrauchen. Für das ganze Wynental und die angrenzende Luzernische Region ist diese Kantonsstrasse die einzige Verbindung von und nach Aarau. Die Bewohner dieser Landstriche bauen darauf, dass einem

nachfragegemässen Verkehrsfluss zwischen Suhr und Aarau und umgekehrt gebührend Rechnung getragen wird. Ich danke Ihnen.

*Dr. Müller Peter, CVP, Magden:* Die zur Diskussion stehende Vorlage umfasst zwei Elemente:

1. Das Regionalverkehrskonzept Aarau-Suhr-Zofingen-Lenzburg und
2. Die Verlegung der WSB zwischen Aarau und Suhr auf das Trasse der SBB.

Beim Regionalverkehrskonzept geht es um den Grundsatzentscheid, die Nationalbahn zwischen Zofingen und Lenzburg als so genannte "Tangentialbahn" weiterzuführen und auf die Busvariante zu verzichten.

Die Eigentrassierung der WSB ist im Grundsatz längst beschlossen. Nun geht es darum, das konkrete Bauprojekt umzusetzen. Eine Schlüsselstelle für die Akzeptanz des Gesamtkonzepts durch die potentiellen Benutzer ist der Bahnhof Suhr. Nur mit kürzesten Umsteigezeiten von der SBB auf die WSB wird sich der öffentliche Verkehr gegenüber dem Individualverkehr durchsetzen können. Nur so wird sich die Beibehaltung der Bahnlinie Zofingen-Lenzburg längerfristig rechtfertigen lassen. Die Relation Zofingen-Aarau spielt hier eine Schlüsselrolle. Das Projekt "Umbau Bahnhof Suhr" ist deshalb ein unverzichtbarer Bestandteil des Gesamtkonzepts. Die CVP stimmt sämtlichen Anträgen der Vorlage einstimmig zu. Sofern der Bundesbeitrag von 50% abgeholt werden kann, ist das Projekt für den Kanton sehr kostengünstig. Wir haben die einmalige Chance, dem Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms bei der ersten sich bietenden Gelegenheit ein ausführungsfähiges Projekt vorlegen zu können. Nutzen wir deshalb die Chance und senden wir mit einer geschlossenen Zustimmung ein eindeutiges Signal nach Bern.

*Frunz Eugen, SVP, Obersiggenthal:* Wie Sie meinem Vorredner entnehmen konnten, ist die Vorlage auch in der Kommission unbestritten gewesen. Sie haben auch gemerkt, dass bei 13:0 die SVP mit von der Partie war. Es gibt zum Projekt aus unserer Sicht nichts Wesentliches zu ergänzen, was meine Vorredner nicht schon gesagt haben. Der Bedarf ist ausgewiesen und die Entflechtung der beiden Verkehrsträger mehr als berechtigt. Für uns ist es wichtig, dass der zugesicherte oder der beabsichtigte Beitrag des Bundes mit 50% eine Voraussetzung für die Realisierung dieses Projektes ist. Bei allfälligen anderen Beitragssätzen muss aus unserer Sicht diese Vorlage erneut dem Grossen Rat vorgelegt werden.

Einen kleinen Wehrmutstropfen hat diese Vorlage für unsere Fraktion. Dieses Projekt mit dem Umbau Bahnhof Suhr beinhaltet wieder eine Kostenschätzung. Wir haben damit schon verschiedentlich schlechte Erfahrung gemacht, indem wir im öffentlichen Verkehr zumindest mit Mehrkosten beglückt wurden. Wir hoffen, dass bei dieser Vorlage nicht wieder eine Sondermodellweiche irgendwo auf unserem Streckennetz die Kosten erheblich beeinflussen wird.

Wir sind überzeugt, mit dieser Vorlage zur Entflechtung des öffentlichen und privaten Verkehrs im Verkehrsraum Aarau einen guten Dienst zu erweisen, und bitten Sie, dies zustimmend zu tätigen.

*Dr. Guignard Marcel, FDP, Aarau:* Man darf auch an das Pult treten, wenn man Freude hat, wenn man nicht einfach nur zum Kritisieren nach vorne kommt. Dies ist heute aus der Sicht der Stadt Aarau und ihren Nachbargemeinden der Fall.

Mit der sich abzeichnenden Zustimmung zu diesem Geschäft schliessen Sie, meine Damen und Herren, ein weiteres Kapitel regionalpolitischer Verkehrsfragen. Neben dem Staffleeggzubringer, der prioritär auf den Individualverkehr ausgerichtet war, steht oder stand mit der Eigentrassierung der WSB zwischen Suhr und Aarau der öffentliche Verkehr prioritär während Jahrzehnten in dieser Region weit oben auf der politischen Traktandenliste.

Jetzt ist es endlich soweit! Ich streife nur drei Gründe, die eine Zustimmung zu den regierungsrätlichen Anträgen nahe legen. Erstens: Endlich wird der letzte Abschnitt ohne Eigentrassierung auf dichtest befahrenen Strassen im Herz der Agglomeration saniert. Eine anachronistische Verkehrssituation wird damit beseitigt, die Sicherheit erhöht, die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes gesteigert. Zweitens: Das Projekt findet in technischer, in betrieblicher und in finanzieller Hinsicht die Zustimmung der Gemeinden, das ist schliesslich auch nicht selbstverständlich in unserer kleinkarierten Welt, wo jeder auf seinen Vorteil bedacht ist und wo es um komplizierte Kostenteiler geht.

Die Eigentrassierung musste im wahrsten Sinne erdauert werden. Die Gemeinden sind froh, dass dieses alte Problem nun gelöst werden kann. Die Gemeinden danken bei dieser Gelegenheit aber auch dem federführenden Departement Bau, Verkehr und Umwelt, insbesondere auch dem Vorsteher, Regierungsrat Peter Beyeler, für die technischen, betrieblichen und finanziellen Optimierungen, die das Projekt in den letzten Monaten erfahren hat und damit auch die politische Akzeptanz in der Region und in diesem Rat wesentlich beeinflusst hat - im positiven Sinne.

Natürlich hat man immer etwas zu mäkeln, ich mache das auch, aber nur relativ leise. Noch schöner wäre es natürlich gewesen, wenn die Haltestelle Torfeld Süd integrierter Bestandteil des Projekts geblieben wäre, wie das vorgesehen war, als Ersatz für die bestehende Haltestelle bei der Gais. Auch nach der Abstimmung über den städtischen Beitrag an ein Stadion im letzten Herbst würde die Haltestelle ein sehr wichtiges Arbeitsgebiet erschliessen.

Drittens gilt es auch die positive Haltung des Bundes zu nutzen und die dort in Aussicht gestellten Mittel auch abzuholen.

Zu den Ausführungen von Walter Forrer nur soviel: Nach meinem Wissen bleiben die entlasteten Strassen Kantonsstrassen. Die haben Ortsverbindungscharakter und die müssen auch befahrbar sein. Die Mahnungen sind gehört und mit Verständnis entgegengenommen worden. Es wird schon das Richtige daraus geschehen.

Ich danke Ihnen allen, wenn Sie dem Projekt zustimmen und damit einen wesentlichen Beitrag zur rationellen Abwicklung des Verkehrs auf Schiene und Strasse in der Agglomeration Aarau leisten.

*Regierungsrat Beyeler Peter C., FDP:* Es ist ein schöner Morgen für mich, denn selten bekommt man so viele positive Bewertungen für eine Botschaft. Ich möchte daran erinnern, dass das das zweitletzte Projekt ist in der langen Reihe

der ewigen Projekte wie Lenzburg, Staffelegg, Obersiggenthaler-Brücke, Ennetbaden, A98, Rheinfelden, NK495, Oberwil-Lieli, Aarburg, das zweitletzte Projekt der ewigen Projekte, das wir realisieren können. Fehlend ist noch der Halbanschluss Spreitenbach und bei diesem Projekt sind wir auf sehr gutem Pfad, dass wir dies auch im Jahr 2007 realisieren können.

Das zeigt, dass wir für den Verkehr etwas getan haben. Wir müssen aber gerade bei diesem Projekt feststellen, und das möchte ich ganz dezidiert sagen, dass die ganze Entwicklung des Fernverkehrs mit dem Stundentakt Zürich-Bern zusammen hängt. Dieser Takt wird vom Bund geschlagen. Mit unseren Bahnen im Kanton können wir auf diese Musik eingehen und den Takt mitschlagen oder wir sind weg vom Fenster. Das heisst, dass die Pünktlichkeit der kleinen Bahnen erhöht werden muss, weil der Takt vom Fernverkehr immer enger geschlagen wird.

Es zeigt sich nämlich, dass die Bevölkerung, die Benutzer des öffentlichen Verkehrs, nicht gewillt sind, 10 Minuten oder eine Viertelstunde zu warten um umzusteigen, sondern dass das im Minutentakt gehen muss. Angebot und Nachfrage orientieren sich an dieser Qualität. Das können wir heute mit diesem Projekt erreichen und wir haben - wie es auch von Stadtammann Guignard gesagt wurde - eine gute Optimierung hingekriegt und ich möchte auch der Gemeinde Buchs danken, dass wir diese gute Lösung mit der verkehrlichen Führung über den Kreisell gefunden haben. Eine günstige Lösung, die auch attraktiver für die ganze Entwicklung der Ortschaft Suhr ist, attraktiver als eine Unterführung, die doch wieder zu einem Zerschneiden der ganzen Gemeinde geführt hätte.

Ich möchte auch den SBB danken, die sich bereit erklärt haben, auch den Bahnhof Suhr trotz hohem Finanzdruck zu sanieren, im Sinne der Optimierung des ganzen Betriebs, diese Gelegenheit, diesen Umbau koordiniert vorzunehmen, ist wichtig. Wir haben, und da möchte ich Herrn Frunz beruhigen, mit den SBB Pauschalen vereinbart. Es ist nicht so, dass wir bezüglich den Umbaukosten hier abrechnen müssen. Wir haben Pauschalen vereinbart, die uns bezüglich des Umfangs der Leistungen eine klare Position geben. Wir werden also keine Mehrkosten in diesem Bereich haben.

Torfeld Süd, eine Option die ich gerne aufnehmen würde. Ich habe sogar immer noch Hoffnung, dass auch dort noch ein Fussballstadion Platz hätte. Wenn das Fussballstadion oder andere Nutzungen in diesen Bereich kämen, ist das Torfeld Süd, die Haltestelle, realisierbar. So haben wir es in die Vorlage eingebaut. Wir haben also alles vorgekehrt.

Grundvoraussetzung, dass dieses Projekt auch in der Kosten-/Nutzenrechnung, die wir aufgestellt haben, erfolgreich sein konnte, war die Mitfinanzierung des Bundes. Ich möchte auch hier betonen, dass wir vom Kanton sehr glücklich sind, dass dieses Projekt aufgrund der Reife, der Planungsreife, Aufnahme in Infrastrukturform gefunden hat. Die letzten Meldungen sind so, dass dieses Projekt auch drin bleiben wird. Die Parlamentarier werden zwar noch darüber diskutieren. Wir werden aber, wenn der Entscheid des Grossen Rats steht, sämtliche Stellen, die beim Bund weiter zu entscheiden haben, informieren, dass der Kanton Aargau mit dem Grossen Rat hinter diesem Projekt steht. Wir könnten das nicht akzeptieren, wenn der Bund sich aus dieser Finanzierung noch zurückziehen sollte, auch im Sinne der Entwicklung der Grossagglomeration Aarau - Olten - Zofingen.

In diesem Sinne danke ich Ihnen, wenn Sie dem Antrag der Regierung folgen, und ich freue mich, wenn wir dieses Projekt schnell unter die Schaufel bringen können.

*Vorsitzende:* Die Eintretensdebatte ist geschlossen. Wir sind auf das Geschäft eingetreten.

*Detailberatung*

Keine Wortmeldung

*Abstimmung:*

Die Anträge 1 - 6.3 werden in gesamthafter Abstimmung mit 103 gegen 0 Stimmen gutgeheissen.

Name	Vorname	Wohnort	Abstimmung
Abbt-Mock	Alexandra Christina	Islisberg	Abwesend
Ackermann	Adrian	Kaisten	Abwesend
Agustoni	Roland	Magden	Ja
Alder	Rolf	Brugg AG	Ja
Amacher Dzung	Ruth	Wettingen	Ja
Andermatt- Bürgler	Astrid	Lengnau	Ja
Bader Biland	Sybille	Tägerig	Ja
Benker-Rohr	Doris	Möhlin	Ja
Berger	Erwin	Boswil	Ja
Bhend	Martin	Ofringen	Ja
Bialek	Roland	Buchs AG	Ja
Biffiger	Gregor	Berikon	Ja
Binder	Andreas	Baden	Ja
Bodmer	Thomas	Wettingen	Ja
Breitschmid	Manfred	Hermetschwil	Abwesend
Brizzi	Simona	Ennetbaden	Abwesend
Brun Klemm	Ursula	Rheinfelden	Ja
Brunner	Andreas	Oberentfelden	Ja
Bryner	Peter	Möriken- Wildeggen	Ja
Brünisholz- Kämpfer	Lothar	Zofingen	Abwesend
Burgherr-Leu	Thomas	Wiliberg	Ja
Burkart	Thierry	Baden	Abwesend
Böni	Fredy	Möhlin	Abwesend
Bürge	Josef	Baden	Abwesend
Bürge- Ramseier	Hans	Safenwil	Ja
Bütler	Lukas	Beinwil (Frei- amt)	Ja
Chopard- Acklin	Max	Nussbaumen b. Baden	Ja
Deppeler-Lang	Walter	Tegerfelden	Ja
Dubach	Manfred	Zofingen	Ja
Dössegger	Hans	Seon	Ja
Dössegger- Heuberger	Irène	Seon	Ja
Edelmann	Beat	Zurzach	Ja
Egger-Wyss	Esther	Obersiggenthal	Ja
Egli	Dieter	Windisch	Ja
Eichenberger- Walther	Corina	Kölliken	Ja
Eliassen Vecko	Eva	Nussbaumen b.Baden	Ja

Emmenegger	Kurt	Baden	Ja	Lüscher	Brunette	Magden	Ja
Favre-Bitter	Bernadette	Wallbach	Ja	Lüscher	Edith	Staufen	Ja
Feri	Yvonne	Wettingen	Ja	Lüscher	Rudolf	Laufenburg	Ja
Fischer-Taeschler	Doris	Seengen	Ja	Markwalder	Walter	Würenlos	Ja
Flury	Oliver	Lenzburg	Abwesend	Mattenberger-Schmitter	Marianna	Birr	Ja
Flückiger-Bäni	Sylvia	Schöftland	Ja	Meier Doka	Nicole	Wettingen	Abwesend
Forrer	Walter	Oberkulm	Ja	Milioni	Reto	Hausen AG	Ja
Frei	Cécile	Gebenstorf	Abwesend	Moll-	Andrea	Fenkrieden	Abwesend
Fricker	Roger	Oberhof	Ja	Reutercona			
Friker-Kaspar	Vreni	Oberentfelden	Ja	Morach	Annerose	Kirchdorf	Abwesend
Frunz	Eugen	Obersiggenthal	Ja	Moser	Ernst	Würenlos	Ja
Fuchs-Holliger	Udo	Oberentfelden	Ja	Müller	Peter	Magden	Ja
Furer	Pascal	Staufen	Ja	Müller-Killer	Erika	Lengnau	Abwesend
Füglistaller	Lieni	Rudolfstetten	Abwesend	Nadler-Debrunner	Kathrin	Lenzburg	Ja
Gautschy	Renate	Gontenschwil	Ja	Nebel	Franz	Zurzach	Abwesend
Gebhard-Schöni	Esther	Möriken-Wildeg	Ja	Nussbaumer Marty	Marie-Louise	Obersiggenthal	Abwesend
Giezendanner	Benjamin	Rothrist	Abwesend	Ochsner	Bettina	Oberlunkhofen	Ja
Glarner	Andreas	Oberwil-Lieli	Ja	Pliiss-Mathys	Richard	Lupfig	Ja
Graf	Nils	Frick	Ja	Richner	Sämi	Auenstein	Ja
Groux	Rosmarie	Berikon	Ja	Roth	Barbara	Erlinsbach	Abwesend
Guignard	Marcel	Aarau	Ja	Rüegger	Kurt	Rothrist	Enthalten
Haber	Johanna	Menziken	Ja	Schibli	Erika	Wohlenschwil	Abwesend
Haeny	Urs	Oberwil-Lieli	Abwesend	Schmid-Schmid	Heidi	Muri	Ja
Haller	Christine	Reinach	Abwesend	Schoch	Adrian	Fislisbach	Abwesend
Heller	Daniel	Erlinsbach	Abwesend	Scholl	Bernhard	Möhlin	Abwesend
Hochuli	Heinrich	Aarau	Ja	Scholl	Herbert H.	Zofingen	Ja
Hochuli	Susanne	Reitnau	Abwesend	Schreiber-Rebmann	Patricia	Wegenstetten	Abwesend
Hofer	Liliane	Rothrist	Abwesend	Schweizer	Annalise	Zufikon	Ja
Hoffmann	Brigitte	Küttigen	Ja	Schöni	Heinrich	Ofringen	Ja
Hollinger	Franz	Brugg	Ja	Senn	Andreas	Würenlingen	Ja
Hunn	Jörg	Riniken	Ja	Sommerhalder	Martin	Schmiedrued-Walde	Ja
Huonder-Aschwanden	Trudi	Egliswil	Ja	Spielmann	Alois	Aarburg	Ja
Häri	Max	Birrwil	Abwesend	Stierli-Popp	Walter	Fischbach-Göslikon	Ja
Hürzeler	Alex	Oeschgen	Ja	Strebel	Herbert	Muri	Abwesend
Jean-Richard	Peter	Aarau	Ja	Studer	Lilian	Wettingen	Ja
Jost	Rudolf	Villmergen	Ja	Stöckli-Ammann	Milly	Muri	Ja
Kaufmann-Tanner	Elsbeth	Schöftland	Ja	Stüssi-Lauterburg	Jürg	Windisch	Ja
Keller	Stefan	Baden	Ja	Suter	Ruedi	Seengen	Ja
Kerr Rüesch	Katharina	Aarau	Ja	Unternährer	Beat	Unterentfelden	Ja
Keusch	Linus	Villmergen	Abwesend	Villiger-Matter	Andreas	Sins	Ja
Killer-Hodel	Hans	Untersiggenthal	Ja	Voser	Peter	Killwangen	Ja
Klöti	Rainer Ernst	Auenstein	Ja	Vögeli	Erich	Kleindöttingen	Ja
Knecht	Hansjörg	Leibstadt	Ja	Vögtli	Theo	Kleindöttingen	Ja
Kohler	Ueli	Baden	Ja	Vulliamy	Daniel	Rheinfelden	Ja
Lehmann-Wälchli	Regina	Reitnau	Ja	Walser	Rolf	Baden	Abwesend
Leimbacher	Markus	Villigen	Abwesend	Wanner	Maja	Würenlos	Abwesend
Leitch-Frey	Thomas	Hermetschwil-Staffeln	Ja	Weber	Guido	Spreitenbach	Ja
Lepori-Scherrer	Theres	Berikon	Ja	Wehrli-Löffel	Peter	Küttigen	Ja
Leuenberger	Beat	Schöftland	Ja	Wertli	Otto	Aarau	Ja
Leuenberger	Urs	Widen	Ja	Wittwer	Hansjörg	Aarau	Ja
Liechti-Wagner	Alice	Wölflinswil	Ja	Wullschleger	Stephan	Strengelbach	Abwesend
Lüpold	Thomas	Möriken-Wildeg	Abwesend				

Zollinger-Keller	Ursula	Untersiggenthal	Ja
Zubler	Peter	Aarau	Ja

*Beschluss:*

1.

Dem Konzept "Regionalverkehr Aarau - Suhr - Zofingen / Lenzburg" mit folgenden Hauptelementen wird zugestimmt:

- Fortführung der Tangentialbahn SBB zwischen Zofingen und Lenzburg

- Umbau Bahnhof Suhr SBB mit einem Gemeinschaftsperon SBB/WSB

- Verlegung der WSB auf das SBB-Trasse Aarau - Suhr

- Busergänzung als Ersatz für die wegfallende WSB-Erschliessung in Suhr

2.

Für die Verlegung der WSB zwischen Aarau und Suhr wird ein Globalkredit von netto Fr. 26'266'000.-- zuzüglich Teuerung (Produktionskostenindex des Schweizerischen Baumeisterverbands, Preisbasis Februar 2004) zulasten der Strassenrechnung bewilligt. Bei einer allfälligen Reduktion des Bundesbeitragsatzes ist dem Grossen Rat raschmöglichst ein neuer Finanzierungsbeschluss zu unterbreiten.

3.

Für den Umbau Bahnhof Suhr SBB wird ein Kantonsbeitrag von netto Fr. 4'294'000.-- zuzüglich Teuerung (Produktionskostenindex des Schweizerischen Baumeisterverbands, Preisbasis Februar 2004) gestützt auf § 2 Abs. 1 und § 9 des (revidierten) Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) zulasten der Verwaltungsrechnung als Globalkredit bewilligt.

4.

Der Grosse Rat stimmt der Kostenteilung zwischen dem Kanton Aargau und den Gemeinden für den Strassenanteil zu. Die Beiträge zuzüglich Teuerung (Produktionskostenindex des Schweizerischen Baumeisterverbands, Preisbasis Februar 2004) werden - vorbehaltlich der definitiven Zusage des Bundesbeitrags des Bundes aus dem Infrastrukturfonds - gestützt auf § 2a Abs. 1 Strassengesetz wie folgt festgelegt:

Stadt Aarau 4,82 Mio. Franken

Gemeinde Buchs 2,92 Mio. Franken

Gemeinde Suhr 6,87 Mio. Franken

5.

Bundesbeitrag

5.1

Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt wird beauftragt, mit dem Bund über einen Bundesbeitrag in der Höhe von 50% zu verhandeln.

5.2

Der Regierungsrat wird im Umfang der bewilligten Kredite ermächtigt, mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft eine Vereinbarung über einen Finanzierungsbeitrag des Bundes abzuschliessen.

6.

Anpassungen des Richtplans

6.1

Das Eisenbahnvorhaben Niveauübergangssanierung und neue Haltestelle Buchs (Kapitel V 3.3, Beschluss 3.1, Nr. 36) wird festgesetzt.

6.2

Das Eisenbahnvorhaben Neue Haltestellen Oftringen und Kölliken Mitte (Kapitel V 3.3, Beschluss 3.1, Nr. 65a) wird festgesetzt.

6.3

Die Optionen auf der Nationalbahnstrecke zwischen Zofingen und Lenzburg (Kapitel V 3.3, Beschluss 4.2) werden aus dem Richtplan gestrichen.

Es wird festgestellt, dass der Beschluss unter Ziffer 2 gemäss § 63 Abs. 1 lit. d der Kantonsverfassung dem fakultativen Referendum untersteht. - Die Staatskanzlei wird mit der Publikation im Amtsblatt beauftragt.

#### **470 Interpellation Dr. Jürg Stüssi-Lauterburg, SVP, Windisch, vom 30. August 2005 betreffend zusätzlichen Schutz der Landwirtschaft vor Wildschweinschäden; Beantwortung und Erledigung**

(vgl. Art. 193 hievore)

Antwort des Regierungsrats vom 9. November 2005:

Zu Frage 1: Der von Wildschweinen angerichtete Kulturschaden wird aus der Wildschadenskasse bezahlt. Diese wird von den Gemeinden und den Jagdgesellschaften gespiesen. Nicht vorgesehen hat der Gesetzgeber die Vergütung der Aufwendungen für die Verhütung von Wildschweinschäden. Von 1982 bis 1996 wurde den Landwirten versuchsweise das zur Schadenverhütung notwendige Zaunmaterial kostenlos zur Verfügung gestellt sowie weitere Verhütungsmassnahmen wie das Auflesen von Maiskolben entschädigt. Man wollte auf Anregung der kantonalen Jagdexpertenkommission hin prüfen, inwiefern der finanziell geförderte Schutz der Kulturen zu einer Abnahme der Wildschweinschäden führen würde. Die Ergebnisse dieses Versuchs waren ernüchternd und der Versuch wurde eingestellt. Die zunehmenden Zahlungen für Verhütungsmassnahmen (1991 wurde die Rekordsumme von Fr. 111'000.-- ausbezahlt) konnten ein weiteres Ansteigen der Vergütungen für Schäden nicht bremsen. Mit den von der Jagdexpertenkommission ausgearbeiteten und vom Departement Finanzen und Ressourcen am 12. April 1996 erlassenen Weisungen wurden deshalb Einzäunungen nicht mehr als zumutbare Verhütungsmassnahme generell verlangt und auch nicht mehr entschädigt. Den Landwirten wurde aber weiterhin empfohlen, besonders

gefährdete Kulturen im Einzelfall und nach Absprache mit den Jagdgesellschaften einzuzäunen.

Das Bundesgericht bestätigte 1995 einen Entscheid der kantonalen Jagdkommission, wonach die Einzäunung von schadengefährdeten Kulturen zumutbar und somit tragbar ist. Auch die Bauern sind demnach - nebst den Jägern - aufgefordert, in Eigenverantwortung einen aktiven Beitrag zur Verhütung von untragbaren Wildschweinschäden zu leisten. Die Verhütung von Wildschweinschäden kann nur im partnerschaftlich geprägten Verhältnis zwischen Landwirten und Jägern über grössere, zusammenhängende Wildräume hinweg erfolgreich sein. Die "Wildpolitik" des Kantons Aargau ist vor diesem Hintergrund weder wildschweinfreundlich noch permissiv, sondern will lediglich dort lenkend eingreifen bzw. Massnahmen anordnen, wo dem Prinzip der Eigenverantwortung im geltenden rechtlichen Rahmen nachgewiesenermassen kein Erfolg beschieden ist.

Zu Frage 2: Das Bundesgesetz über die Jagd und den Schutz wildlebender Säugetiere und Vögel (JSG) vom 20. Juni 1986 legt fest, dass Entschädigungen für Wildschäden nur insoweit zu leisten sind, als es sich nicht um Bagatellschäden handelt und die zumutbaren Massnahmen zur Verhütung von Wildschäden getroffen worden sind (Art. 13 Abs. 2). Ältere und neuere Entscheide der kantonalen Jagdkommission sowie ein Bundesgerichtsentscheid bekräftigen diesen Grundsatz. Die Kantone haben ihre Vollzugspraxis dementsprechend zu gestalten.

Die Bagatellschadenregelung bezweckt, Schäden, bei welchen der Aufwand für die Abschätzung und Auszahlung viel grösser ist als die eigentliche Schadenssumme, nicht abzuschätzen bzw. nicht zu vergüten. Bei der Beurteilung der Bagatellschadenhöhe darf also nicht alleine der Verkaufspreis der geschädigten Kultur in Betracht gezogen werden. Im interkantonalen Vergleich sind die Aargauer Landwirte nicht schlecht(er) gestellt. So variiert die Bagatellschadenhöhe im Einzelfall zwischen Fr. 100.-- (Bsp. Baselland, Bern), Fr. 200.-- (Bsp. Solothurn) oder Fr. 300.-- (Bsp. Zürich). Der Kanton Zürich kennt zudem einen Selbstbehalt von Fr. 300.-- bei Schäden, die über Fr. 300.-- liegen. Im Unterschied dazu gilt im Kanton Aargau die Regel, dass wenn pro landwirtschaftlicher Betrieb und Jahr die Schadenssumme über Fr. 300.-- liegt, der ganze Betrag zur Auszahlung kommt. Die Bagatellschadenregelung ist im Übrigen auch eine Solidaritätsregelung unter den Landwirten um sicherzustellen, dass die beschränkten Mittel der Wildschadenskasse stärker geschädigten Betrieben zur Verfügung stehen können. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass im Jahr 2004 ein Drittel von insgesamt 524 Schadenfällen unter Fr. 300.-- und rund zwei Drittel unter Fr. 500.-- lagen.

Die Bagatellschadengrenze im Einzelfall wurde mit den neuen Weisungen vom 24. Januar 2003 nicht erhöht, sondern von Fr. 150.-- auf Fr. 100.-- herabgesetzt. Wird die Entlastung der Landwirte durch die Herabsetzung der Bagatellschadenhöhe im Einzelfall der Mehrbelastung durch die Dreihundert-Franken-Regel (vgl. oben) gegenübergestellt, so wird deutlich, dass der Rückgang der gesamtkantonalen Schadenssumme von ca. Fr. 610'000.-- im Jahr 2003 auf ca. Fr. 290'000.-- im Jahr 2004 nicht mit der aktuellen Bagatellschadenregelung in Verbindung gebracht werden kann. Im Jahr 2003 kamen lediglich ca. Fr. 800.-- und im Jahr 2004 ca. Fr. 7'000.-- weniger zur Auszahlung als bei der alten

Regelung. Die zusätzliche Belastung der Landwirte beträgt also zwischen 0.1% und 2.4% der Gesamtschadenssumme. Der Regierungsrat sieht sich deshalb nicht veranlasst, die Bagatellschadenhöhe weiter zu reduzieren.

Zu Frage 3: Der letztjährige Rückgang der Wildschweinschäden gegenüber dem Jahr 2003 widerspiegelt sich nicht nur in der Gesamtschadenssumme sondern auch in der Anzahl abgeschätzter und ausbezahlter Schadenfälle. Es wurden im Jahr 2004 rund 20% weniger Schadenfälle gemeldet bzw. abgeschätzt und vergütet als im Jahr 2003. Auch 2005 zeichnet sich ein gegenüber 2003 deutlich tieferes Schadenniveau ab. Nichtsdestotrotz gibt es im Kanton Aargau besonders betroffene Gebiete, in denen die Schäden nach wie vor sehr hoch sind. In diesen Regionen besteht ein klarer Handlungsbedarf.

Die kantonale Jagdexpertenkommission hat deshalb in enger Zusammenarbeit mit dem Departement Finanzen und Ressourcen in diesen Gebieten Mitte September 2005 ein Pilotprojekt lanciert, bei dem regionale Arbeitskreise (Hegeringe) die jagdliche und landwirtschaftliche Situation vor Ort vorerst analysieren. Darauf basierend sollen bestehende Massnahmen optimiert bzw. weitere geeignete Massnahmen vorgeschlagen werden. Die Massnahmen sollen sich an den Grundsätzen und Empfehlungen der eidgenössischen Praxishilfe Wildschweinmanagement orientieren und zu einer nachhaltigen Reduktion der Wildschweinschäden führen. Die Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt sollen zudem in einen kantonalen Massnahmenplan einfließen, von dem die übrigen Schwarzwildgebiete und insbesondere auch aktuell schwarzwildfreie Regionen in Zukunft profitieren können.

Der Regierungsrat ermutigt die regionalen Arbeitskreise, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit konsequent weiter zu entwickeln. Er ist überzeugt, dass das Wildschweinproblem nur mit gemeinsamem Verständnis entschärft werden kann. Alle betroffenen Parteien sind aufgerufen, im Rahmen der geltenden Erlasse einen aktiven Beitrag zu leisten. Selbstverständlich werden Vorschläge aus dem laufenden Pilotprojekt zur regionalen Optimierung der Verhütung von Wildschweinschäden an landwirtschaftlichen Kulturen sorgfältig geprüft und gegebenenfalls auch umgesetzt.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'871.--.

*Dr. Stüssi-Lauterburg Jürg, SVP, Windisch:* Der Wildschweine sind zu viele! Lasst uns mehr Wildschweine abschliessen! Die Landwirte erleiden zu hohe Schäden! Reduzieren wir diese nicht mehr tragbare Last! Dies rufe ich der Aargauer Regierung zu! Mit der gleichzeitigen Aufforderung, sich nicht von der Verwaltung gängeln zu lassen, sondern dieses Dossier nun einmal mit der notwendigen Entschlossenheit anzugehen.

Die Schönfärbereien der Beantwortung meiner Interpellation überzeugt wohl kaum jemanden, es sei denn die Wildschwein-Lobby. Ich kann das der Kürze der Zeit wegen nicht vollständig darstellen. Zwei Beispiele aber mögen illustrieren, was ich meine. Erstens: Schäden unter Fr. 100.-- werden nämlich gar nicht mehr abgeschätzt und nicht registriert. Sie fallen also "sang- und klanglos" aus der Statistik.

Damit Menschen, die sich an Lohn- und Preisniveaus von nicht agrarischen Tätigkeiten gewöhnt sind, eine Idee haben, was das bedeutet: Das sind rund 315 Kilogramm Mais,

einfach so vernichtet, ausgelöscht aus der Statistik, verschwunden für die Verwaltung, aus den Augen aus dem Sinn geschafft.

Zweitens: Die Antwort behauptet, die Bagatellschadengrenze sei 2003 von Fr. 150.-- auf Fr. 100.-- reduziert worden. Das stimmt nicht. In seinen Weisungen vom 24. Januar 2003 schreibt der Vorsteher des Finanzdepartements denn auch wörtlich zweimal: " ... angemessene Erhöhung der Bagatellschadengrenze ... ". Und in einem vom selben Magistraten unterzeichneten Blatt vom selben Tag findet sich die Erhöhung auf Fr. 300.--/Jahr und Landwirtschaftsbetrieb, also auf rund 945 Kilogramm Mais.

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, so geht das nicht weiter. Ich habe deshalb zu Beginn dieser Sitzung eine Motion eingereicht, um die Jagdgesellschaften stärker an den Schwarzwildschäden zu beteiligen und ihnen gleichzeitig die Jagd auf die von der Verwaltung protegierten nun definitiv allzu zahlreichen Wildschweine zu erleichtern.

Mit der Beantwortung erkläre ich mich aus Respekt vor der Arbeit der Regierungsräte teilweise, aber in klarer Kritik an der unsorgfältigen Arbeit der Verwaltung wirklich nur teilweise zufrieden.

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

#### **471 Motion Andreas Villiger, CVP, Sins, vom 13. September 2005 betreffend Revision des Aargauischen Jagdgesetzes; Überweisung an den Regierungsrat**

(vgl. Art. 227 hievor)

Antrag des Regierungsrats vom 23. November 2005:

Der Regierungsrat ist bereit, die Motion mit folgender Erklärung entgegenzunehmen:

Die Motion verlangt die Schaffung gesetzlicher Grundlagen, damit einerseits die Bejagung von Wildtieren, welche Schäden verursachen, möglich ist und andererseits Schäden, die durch Wildtiere verursacht werden, durch die Wildschadenkasse abgegolten werden können. Diese Grundlagen sind im geltenden Gesetz aus dem Jahr 1969 grundsätzlich vorhanden. Sie erlaubten es bisher, neue Probleme, die bei der Schaffung des Gesetzes nicht im Vordergrund standen, durch Anpassung der Praxis, nötigenfalls durch Anpassung von Bestimmungen in der Verordnung, zu lösen. 1996 und 2003 wurden die entsprechenden Weisungen zur Verhütung und Vergütung von Kulturschäden durch Wildschweine in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Kreisen angepasst. 2004 wurden mit einer Teilrevision der Jagdverordnung jagdliche Erleichterungen eingeführt. Die durch die Gemeinden und Jagdgesellschaften mit jährlich ca. Fr. 500'000.-- gespiesene und durch den Kanton verwaltete Wildschadenkasse wird als Fonds geführt. Dadurch konnten in Jahren mit hohen Schäden auch wesentlich über den jährlichen Einnahmen liegende Auszahlungen vorgenommen und alle Schäden gerecht abgegolten werden. Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass mit den finanziellen Abgeltungen der direkten, durch Fachexperten nach den Richtlinien des

Schweizerischen Bauernverbands abgeschätzten Schäden nicht alle Umtriebe der Landwirte und vor allem nicht der Ärger über die geschmälerete Ernte abgegolten sind. Es ist aber festzuhalten, dass die Abgeltungspraxis des Kantons Aargau im interkantonalen Vergleich relativ grosszügig ist. Landwirte erhalten nur dann keine Entschädigung, wenn die Schäden pro Jahr und Betrieb die Summe von Fr. 300.-- nicht überschreiten. Nur in wenigen Fällen mussten die Abgeltungen gemäss Bundesrecht und konstanter Bundesgerichtspraxis gekürzt oder ganz gestrichen werden, nämlich dann, wenn die zumutbaren Verhütungsmassnahmen nicht ergriffen wurden.

Hauptziel bleibt die Minimierung von Schäden durch die jagdliche Regulierung der Wildschweinbestände. Die vom Motionär verlangte Optimierung der Jagd auf Wildschweine wurde durch die kantonalen gesetzlichen Bestimmungen bis heute nicht behindert. Schranken setzt das Bundesrecht mit klaren Schonbestimmungen. Der Kanton Aargau hat sich zusammen mit anderen Kantonen beim Bund für eine Lockerung der Schonbestimmungen eingesetzt und schöpft den kantonalen Spielraum zur Erleichterung der Jagd auf Wildschweine aus. Auch eine differenzierte Bewertung der Reviere mit und ohne Schwarzwild wurde bei der letzten Neuverpachtung der Jagdreviere bereits ansatzweise verwirklicht und war ohne Revision der Jagdgesetzgebung möglich.

Die Ausbreitung der Wildschweine auch im südlichen Kantonsteil muss auf Grund der heutigen Kenntnisse mit oder ohne Wildtierkorridore als wahrscheinlich betrachtet werden. Der Regierungsrat ist aber überzeugt, dass mit einer angepassten Bejagung und allfälligen weiteren flankierenden Massnahmen dafür gesorgt werden kann, dass keine untragbaren Schäden eintreten werden. Gegenwärtig spricht alles dafür, dass sich die Lage insgesamt entspannt. Auch im Jahr 2005 zeichnet sich wie bereits 2004 ein deutlich niedrigeres Schadenniveau ab als im Jahr 2003 mit Auszahlungen von über Fr. 600'000.--. Die seit rund vier Jahren eingeleiteten Schritte zur Optimierung des kantonalen Wildschweinmanagements scheinen somit in die richtige Richtung zu wirken.

Allerdings gibt es besonders betroffene Gebiete, in denen die Schäden nach wie vor sehr hoch sind. In Zusammenarbeit mit den Verbänden wurde deshalb Mitte September 2005 ein Pilotprojekt gestartet. In drei besonders betroffenen Gebieten sollen regionale Arbeitskreise (Hegeringe) die jagdliche und landwirtschaftliche Situation vor Ort analysieren und die Massnahmen zur Verhütung und Vergütung von Schäden optimieren. Als Grundlage dienen die Grundsätze und Empfehlungen der eidgenössischen Praxishilfe Wildschweinmanagement. Von den Erkenntnissen aus dem Pilotprojekt werden auch die übrigen Schwarzwildgebiete und insbesondere aktuell schwarzwildfreie Regionen im südlichen Teil des Kantons Aargau profitieren.

Der Regierungsrat betrachtet es als ständige Aufgabe, Gesetze wo nötig den veränderten Gegebenheiten anzupassen, wie dies die Motion für die Jagdgesetzgebung mit Blick auf die Kulturlandschäden durch Wildschweine verlangt. Der Regierungsrat ist bereit, bei einer nächsten Revision des Jagdgesetzes die Frage der Verhütung und Vergütung von Wildschweinschäden zu überprüfen und die Erkenntnisse aus den Pilotprojekten einfließen zu lassen.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'045.--.

*Vorsitzende:* Die Entgegennahme ist unbestritten. Damit ist die Motion stillschweigend an den Regierungsrat überwiesen.

**472 Postulat der SP-Fraktion vom 8. November 2005 betreffend Vergabe von Unteraufträgen an die ALSTOM Schweiz; Überweisung an den Regierungsrat und gleichzeitige Abschreibung**

(vgl. Art. 309 hievov)

Antrag des Regierungsrats vom 21. Dezember 2005:

Der Regierungsrat nimmt das Postulat entgegen und beantragt mit folgender Begründung die gleichzeitige Abschreibung:

Die von der ALSTOM Angestelltenvereinigung in Auftrag gegebene Studie "Volkswirtschaftliche Aspekte des Kraftwerkbaus in der Schweiz" zeigt die positiven Auswirkungen von Kraftwerkaufrägen für den Wirtschaftsstandort Aargau und die Volkswirtschaft der Schweiz auf. Die Studie lässt die darin abgeleitete Wertschöpfung aus einer Vergabe von Kombikraftwerken an die ALSTOM als hoch erscheinen, weil sekundäre Wirkungen ausgeblendet wurden. Auch wenn diesbezügliche Abstriche erfolgen müssten, ist die Wertschöpfung für die Aargauer Volkswirtschaft gemäss der Studie dennoch beeindruckend.

Bei der Beurteilung der Studie muss aber berücksichtigt werden, dass Direktvergaben an Schweizer Unternehmen für Lieferungen ins Ausland ordnungspolitisch sehr fragwürdig sind und für die Schweizer Exportwirtschaft negative Folgen haben können, auch wenn dies in anderen europäischen Ländern immer wieder vorkommt. Nur wettbewerbsfähige Schweizer Unternehmen werden mittel- und langfristig am internationalen Markt erfolgreich sein können, denn es gilt zu bedenken, dass die Schweizer Wirtschaft zu rund 75% vom Export abhängig und daher auf den internationalen Wettbewerb angewiesen ist.

Eine Delegation des Regierungsrats hat mit Vertreterinnen und Vertretern der Angestelltenvereinigung der ALSTOM Power über die Vergabe von Kraftwerksaufträgen ins Ausland und deren volkswirtschaftliche Bedeutung für den Werkplatz Schweiz und den Kanton Aargau diskutiert. Die Gesprächsparteien kamen überein, nach dieser Aussprache einen Schlussstrich unter das Kapitel der getätigten Vergabe der Elektrizitätsgesellschaft Laufenburg (EGL) für die Lieferung von Kombikraftwerken nach Italien zu ziehen.

Der Regierungsrat bekräftigt, dass er sich weiterhin für den Werkplatz Aargau einsetzen wird. Die Vertreter des Kantons Aargau im Verwaltungsrat der Axpo haben darauf Einfluss genommen, dass Ansaldo wenn immer möglich Aufträge an Schweizer Firmen untervergiht. Bei der Wahl der Lieferanten ist Ansaldo jedoch ungebunden, da die EGL keine Risiken im Zusammenhang mit der Produktion von Kraftwerkskomponenten durch Dritte übernehmen kann. Es trifft auch zu, dass ALSTOM Power - bei konkurrenzfähigem Angebot - gleichwertige Chancen für Aufträge der Axpo Holding und der EGL hat. Nach heutigem Stand kann von einer Vergabe von über 10% des Vergabevolumens an Schweizer Firmen ausgegangen werden.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 927.--.

*Vorsitzende:* Auch dieses Geschäft wird unter gleichzeitiger Abschreibung entgegengenommen. Ich habe hier keine Wortmeldungen. Das Geschäft ist erledigt und abgeschlossen.

**473 Postulat Richard Plüss, SVP, Lupfig, vom 18. Oktober 2005 betreffend Ausschreibung von Holzvarianten bei Bauprojekten; Überweisung an den Regierungsrat**

(vgl. Art. 252 hievov)

Antrag des Regierungsrats vom 14. Dezember 2005:

Der Regierungsrat lehnt das Postulat mit folgender Begründung ab:

Materialentscheide werden zweckmässigerweise in der Konzeptphase oder im Rahmen eines Wettbewerbs gefällt. Dabei sollen alle relevanten Kriterien wie Funktionalität, Sicherheit, Gebrauchstauglichkeit, Ökologie, Ästhetik, Investitions-, Erneuerungs- und Unterhaltskosten etc. berücksichtigt werden. Materialwahl und Konstruktionsart müssen aufeinander abgestimmt sein. Es ist von Fall zu Fall zu entscheiden, ob eine Holzkonstruktion zu bevorzugen ist. Holz soll bei Materialentscheiden auf jeden Fall die gleichen Chancen haben, wie andere Materialien. Der Regierungsrat ist bereit, bei den Projekten, welche sich heute in der Konzeptphase befinden, prüfen zu lassen, ob eine Realisierung in Holz zweckmässig ist.

Der Kanton Aargau unterstützt bereits heute die Verwendung von Holz als Baustoff und hat in den letzten Jahren folgende Bauwerke in Holz realisiert respektive geplant:

Holzbauwerke der Abteilung Tiefbau

Projekt, Objektbezeichnung	Bauwerk	Baujahr
Zufikon AO, Reussbrücke Dominiloch	Fussgängersteg	1988
Schinznach Wildischaichen	2 Güterstrassenbrücken	1993
Schmiedrued; Brücke über Ruederchen	gedeckter Fussgängersteg	1994
Densbüren AO, K 107	Fussgängersteg	1998
Bözen IO, K 460	Fussgängersteg	1998
Aareübergang Koblenz-Felsenau	Fussgängersteg Holz-fahrbahn	2002
Sins AO, K 124	Passerelle, Rad- und Gehweg	2002
Möhlän IO, K 495	Fussgängersteg	2003
Lenzhard; 6 Salzsilos Kapazität 3000 to	Salzsilos □ 9m, Höhe 14m	2004
Baregg; Dättwiler Tal	Fussgängersteg	2005
Diverse Lärmschutzwände an Nationalstrassen (15'000 m2)		1990 - 2005
Diverse Lärmschutzwände an Kantonsstrassen (2'600 m2)		1999 - 2005

Für die neue Reussbrücke Gnadenthal und den Wildtierübergang über die Aaretalstrasse T5 werden Holzkonstruktionen in die Evaluation einbezogen.

Bauwerke der Abteilung Hochbauten: Die Bautätigkeit der letzten Jahre bestand primär aus Sanierungen, bei denen die Materialwahl vorgegeben war. Die grösseren Neubauten, die Erweiterung des Kunsthhauses sowie der Mieterausbau Behmen II konnten durch ihre Spezifikationen unmöglich als reine Holzbauten ausgeführt werden.

Das Begegnungszentrum der psychiatrischen Klinik Königsfelden (in Ausführung) setzt das Material Holz in der nicht-tragenden Pfosten-Riegel-Fassadenkonstruktion sinnvoll ein. Zudem wird im geplanten Neubau des Produktionsgebäudes für die Gewerbebetriebe der Strafanstalt Lenzburg der mehrheitliche Einsatz von Holz geprüft und vorgegeben. Ein kohärenter und sinnvoller Materialeinsatz von Holz wird durch die Gegenüberstellung einer reinen Holzvariante nicht gefördert.

Die Holzförderung wird bei sämtlichen vom Kanton subventionierten Bauvorhaben unterstützt. Zudem ist der Einsatz von Holz als Energieträger nach wie vor unbestritten.

Verfahrensfragen: Materialentscheide erfolgen auf Stufe Departement und nicht in einer Fachabteilung. Bei Nationalstrassen muss die Materialwahl zudem mit dem Bund abgesprochen werden. So hat der Bund trotz zweimaliger Intervention des Kantons Aargau auf höchster Ebene eine Holzvariante für die Lärmschutzüberdeckung Lenzburg abgelehnt. Bei Bauwerken, welche nach der Erstellung in das Eigentum Dritter fallen (Gemeinden, Landeigentümer), muss die Materialwahl ebenfalls abgesprochen werden. Vorschläge des Departements Bau, Verkehr und Umwelt, kleinere Brücken aus Holz zu erstellen, wurden von den späteren Eigentümern bisher oft abgelehnt. In Bezug auf das Investorenmodell muss die Tatsache akzeptiert werden, dass sich kein Investor die Materialwahl vorschreiben lassen will, da diese projektabhängig und Kosten bestimmend ist.

Materialentscheide im Zeitpunkt der Submission oder bei der Arbeitsvergabe, wie sie im Postulat verlangt werden, sind in den allermeisten Fällen bedeutend zu spät. Es müssten parallel zwei oder sogar mehrere unterschiedliche, materialspezifische Projekte (inkl. Kostenvoranschlägen und Submissionsunterlagen) ausgearbeitet werden. Die Genehmigungs- und Einspracheverfahren müssten ebenfalls mit zwei Projekten durchgeführt werden, da die Abmessungen und weitere massgebende Faktoren je nach Material unterschiedlich sind. Die Kosten für die Projektvorbereitungsphase würden sich verdoppeln und die Bearbeitungszeit würde wesentlich verlängert. Im Fall der Vogelsangbrücke kostete die zusätzliche Prüfung von Holzvarianten über Fr. 300'000.--.

Die im Postulat geforderte zwingende Ausschreibung einer Holzvariante für sämtliche Bauprojekte im Hoch- und im Tiefbau würde zu unzweckmässigen und unwirtschaftlichen Projektierungs-, Genehmigungs- und Submissionsverfahren führen und wird deshalb vom Regierungsrat abgelehnt.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 2'431.50.

*Plüss-Mathys Richard, SVP, Lupfig:* Die Antwort zu meinem Postulat betreffend Ausschreibung von Holzvarianten bei Bauprojekten ist so abgefasst, wie ich es eigentlich erwartete.

Leider entspricht diese ablehnende Haltung keineswegs meinen Vorstellungen. Gegenüber Holz als Baustoff gibt es sehr viele Vorurteile, welchen diesen Baustoff stark

benachteiligen.

Da der Kanton aus seinen Staatswäldern selber Holzproduzent ist, sollte eigentlich bei kantonseigenen Bauten die Verwendung von Holz als Bau- oder Energiestoff von daher schon einen höheren Stellenwert haben und der Kanton als Bauherr seine eigenen Rohstoffe und Baustoffe in den Vordergrund stellen.

Der Aargau liegt mit seiner bewaldeten Fläche weit über dem schweizerischen Durchschnitt. Also ist er ein Waldkanton. Leider sieht man das aber nirgends. Andere Kantone mit hohen Waldanteilen pflegen eine Vorreiterrolle und verfügen über weit mehr Vorzeigeprojekte, denn sie praktizieren genau das, was ich in meinem Postulat fordere.

Scheinbar ist dort mit gutem Willen weit mehr möglich, als das, was man hier im Aargau macht.

Es geht letztendlich nicht nur um die Holzverwendung alleine, sondern es geht auch um die Verwendung eines nachwachsenden Rohstoffes, welcher bautechnisch, akustisch und wärmetechnisch sehr gute Eigenschaften hat, die andere Baustoffe weit übertreffen.

Im Moment reden doch alle von Umweltschutz und fordern Massnahmen für die Senkung von Feinstaub und anderen Luftschadstoffen.

Offenbar scheint es niemanden zu interessieren, dass mehr als die Hälfte des Holzes, welches in den Aargauer Wäldern geschlagen wird, über weite Distanzen zum grössten Teil ins Ausland transportiert und dort verarbeitet wird.

Mit Holzverwendung vor Ort wäre in diesem Bereich viel mehr getan und die Wertschöpfung wäre bei uns.

Ich bin ausserdem sehr gespannt, was über Holz als Energieträger im bevorstehenden Leitbild "energieAARGAU" stehen wird.

Weiter bin ich sehr gespannt, was der Baudirektor, als oberster Chef des Aargauer Waldes, den Aargauer Förstern anlässlich der Generalversammlung im kommenden Frühling bezüglich Waldwirtschaft und Holzverwendung erklären wird.

In diesem Sinne bin ich mit der Antwort keineswegs zufrieden und stelle deshalb Antrag auf Überweisung meines Vorstosses.

*Agostoni Roland, SP, Magden:* Der Regierungsrat lehnt das Postulat ab, obwohl darin keine, wie er schreibt, Bevorzugung bezüglich Materialentscheid zugunsten des Baustoffs Holz vorgenommen wird. Es geht im Postulat lediglich darum, bei der Submission der Ausschreibung neben Stahl und Beton auch Holz als mögliche Variante in die Offertstellung miteinzubeziehen. Seit Januar 2005 gelten in der Schweiz neue Brandschutzvorschriften, welche die technischen Fortschritte in der Holztechnologie berücksichtigen. Damit eröffnen sich für das Holz im Bauwesen erweiterte Verwendungsmöglichkeiten, insbesondere auch für mehrgeschossige Bauten. Der Einsatz des Baustoffs Holz hält heute in vielen Fällen dem Vergleich mit Stahl und Beton stand. Es ist eine Tatsache, dass mit der Verwendung von einheimischem Holz eine CO<sub>2</sub>-Reduktion erfolgt und Arbeitsplätze vor Ort erhalten werden. Es ist deshalb für mich nicht verständlich, weshalb bei einer Ausschreibung nicht auch Holz als mögliche Alternative geprüft werden soll und erst dann

abgewogen wird, welche der verschiedenen Konstruktionsvarianten sich im Bezug auf Funktionalität, Investitions-, Erneuerungs- und Unterhaltskosten dann als praktikabelste Lösung anbietet. Dass bei Gleichheit der nachwachsende Baustoff Holz bevorzugt werden soll, scheint mit logisch. Auch scheint mir logisch, dass zusätzliche oder nachträgliche Kostenprüfungen wie im Fall der Vogelsangbrücke teurer und aufwändiger sind. Gerade deshalb müssen solche Berechnungen gleichzeitig ausgeschrieben werden. Genau dies fordert das Postulat. Dass bei der Materialwahl auf verschiedene Umstände und Forderungen Dritter eingegangen werden muss, ist klar, das hindert den Regierungsrat jedoch nicht daran, seine Ausschreibungen auch in der Variante Holz vorzulegen.

Wer, geschätzte Anwesende, wenn nicht der Kanton als grösster Waldbesitzer soll sich dann für die Holzförderung noch stark machen?

Ich bitte Sie deshalb, das Postulat Plüss zu überweisen, damit der Regierungsrat seine Aufgaben wahrnehmen kann.

*Miloni Reto, Grüne, Hausen:* Ich spreche für die Grünen. So sehr wir dem Postulanten beipflichten, der Kanton habe als grösster Waldbesitzer seine Vorbildfunktion bei der Anwendung von Holz im Hoch- und Tiefbaubereich bisher kaum wahrgenommen, so wenig möchten wir ihm folgen, wenn er über ein Postulat zwingend die Ausschreibung von Holzvarianten vorschreiben will. Der Regierungsrat führt aus unserer Sicht schlüssig aus, dass Materialentscheide von den jeweiligen Projektpartnern, Umständen und technischen Gegebenheiten abhängen und daher ein Präjudiz zugunsten eines Baustoffs nicht hingenommen werden sollte, selbst wenn es ein ökologischer und erst noch ein vor der Haustüre gewachsener Baustoff ist. Von neutralen Architekten und Ingenieuren wird im Rahmen der SIA-Richtlinien ohnehin Produkt- und Systemneutralität gefordert. Wir Grünen sehen für das Anliegen des Postulanten andere Realisierungsebenen:

1. Durch Schaffung eines Projekt-Controllings, bei welchem der Grau-Energieanteil von Projekten insgesamt bewertet wird, analog des Minergie-Eco-Labels, nach Minergiestandard, Minergie-P, wird demnächst Minergie-Eco kommen. Holz würde dabei als Baustoff a priori gut abschneiden, ausser vielleicht es handle sich um Werkstoffe, die von jenseits des Urals antransportiert worden sind.

2. Durch Schaffung einer Projektevaluation, welche der erwarteten volkswirtschaftlichen Binnenwertschöpfung eines Projekts dessen Schadschöpfung während der Erstellungs-, Betriebs- und Rückbauphase entgegenstellt. Auch hier würde der CO<sub>2</sub>-neutrale Werkstoff Holz brillant abschneiden, letztlich durch Marketingkooperation von Waldwirtschaftsverbänden, Sägerei und Zimmereibetrieben mit Behörden und Holzlobby, Pro Holz z.B. analog zum Priisnagel oder Betonpreis Solarpreis Schweiz. Es wäre also der durchaus innovativen Aargauer Holzbranche zumutbar, hier ihr Wohl nicht in den Krücken der zwingenden Vorschriften zu suchen, zumal Vogelsang gezeigt hat, dass nicht Vorurteile von Beamten letztendlich zur Nichtrealisierung von Holzlösungen führten, sondern handfeste Kosten und Machbarkeitsargumente. Sie erinnern sich, ich musste dort einen Rekurs, eine Einsprache beurteilen.

Was dieser Aargau also braucht, ist eine Rückbesinnung auf nachhaltige Bauweisen, regenerative Energien und baubiologisch unbedenkliche Wohn- und Arbeitsformen. Dass dabei

Holz eine Schlüsselrolle spielt und spielen wird, steht für uns ausser Frage. Der Boom von Pelletöfen, den wir Schweizer wie die Herstellung von Pellets ziemlich verschlafen haben, der Boom der Vorarlberger Holzarchitektur kombiniert mit Solarenergie dürften uns hier Mahnung genug sein.

Bedenken wir also unsere Handlungsmaximen als Politiker, Nutzer oder als Investoren, aber suchen wir sie nicht in Vorschriften, die sich im Einzelfall als kontraproduktiv erweisen. Last but not least in eigener Sache, es gibt auch im Aargau Architekten und Ingenieure, die von Holzbau etwas verstehen.

Wir Grünen werden uns bei Antrag auf Überweisung des Postulats der Stimme enthalten.

*Zubler Peter, FDP, Aarau:* Der Postulant verlangt in seinem Vorstoss, dass Bauprojekte im Hoch- und Tiefbau zwingend nebst Beton und Stahl immer auch mit einer Holzvariante als mögliche Konstruktion auszuschreiben sind. Für die FDP macht diese Forderung keinen Sinn und ist wirtschaftlich nicht sinnvoll. Ob eine Holzkonstruktion in Frage kommt und allenfalls zu bevorzugen ist, muss von Fall zu Fall entschieden werden. Nebst der Wirtschaftlichkeit muss auch die Zweckmässigkeit geprüft werden. Holz muss bei dieser Prüfung auf jeden Fall die gleiche Chance haben wie alle anderen Materialien. Ein Zwang zur Ausschreibung, wie im Postulat gefordert, darf aber nicht stipuliert werden.

Die FDP-Fraktion folgt der Argumentation der Regierung und lehnt das Postulat Plüss einstimmig ab.

*Regierungsrat Beyeler Peter C., FDP:* Ich bitte Sie nochmals, diesen Text des Postulats zu lesen. Herr Peter Zubler hat das auch herausgeschält, dass es immer zwingend ist, eine Holzvariante zu entwickeln. Das geht soweit, dass man natürlich, wenn man das preislich beurteilen will, eigentlich zwei parallele Projekte hat. Dies ist eine sehr teure Strategie, die nicht in die Zielformulierung bezüglich der Finanzen des Kantons passt, dass man nämlich aus grundsätzlichen Überlegungen eine Materialwahl solcher Projektierungsaufwendungen in jedem Fall machen muss.

Wir müssen das Postulat - ein Postulat ist ein Prüfungsauftrag - nicht entgegennehmen, wenn wir überzeugt sind, dass das ein falscher Ansatz ist. Wenn wir bei der Zielrichtung vom Campus in Brugg eine Variante in Holz zwingend vorschreiben, dann wird das uns ein bis zwei Millionen Franken kosten. Wenn der Grosse Rat bereit ist, diese Zusatzgelder zu bewilligen, dann kann man sich das leisten. Wir möchten dies aber sicher nicht so zwingend vorgeschrieben haben, wie das in diesem Postulat aufgeführt ist.

Natürlich machen wir auch Vorgaben, dass man Holz in die Projektierung einbezieht. Aber das ist auch so, wie Herr Miloni gesagt hat: Es gibt Architekten und Ingenieure, die Holzbauten anfertigen. Das sind aber nicht die Stahlbauer und nicht die Betonbauer. Es gibt Leute, die eben einen Holzbau nicht in dieser Art umsetzen können. Das würde heissen, dass wir also immer sicher zwei Planungsteams haben, um beauftragte Varianten zu entwickeln, und diesen Aufwand möchten wir aufgrund des hohen Finanzdrucks dem Kanton Aargau nicht zumuten.

Wir schreiben in der Beantwortung, dass wir auch Holzprojekte einbeziehen. Es ist auch so in anderen Kantonen. Wir haben auch im Brückenbau ganz klar gesagt, dass wir die Vogelsangbrücke nicht in Holz bauen wollen. Wir sind aber

beim Projekt im Gnadenthal daran, z.B. Holz wirklich als Vorgabe zu geben, weil da eine Konstruktion gewählt werden kann, die sichtbar ist, die auch in der Integration in das Bild der Reusslandschaft passen wird. Dort werden diese Holzvarianten als eine "Muss-Variante" vorgegeben. Wir werden also situativ entscheiden und nicht über die zwingende Formulierung dieses Postulats.

Ich habe es erwähnt: Es gibt nichts mehr zu prüfen! Die Haltung der Regierung ist klar. Wir müssen auch da Wirtschaftlichkeitskriterien in der Projektierung von Varianten in den Fordergrund stellen und ich glaube die Variantenuntersuchung in Vogelsang, mit der Vogelsang-Brücke, hat gezeigt, dass es durchaus nicht so ist, dass wir Vorurteile gegen einen Baustoff oder für einen Baustoff haben. Jede Konstruktion muss sich aber auch in die Landschaft integrieren, muss funktional richtig sein und auch beim Hochbau gilt: ökologisches Bauen! Das werden wir auch bei Brugg vorschreiben, mit Minergie, auch mit dem Ökolabel. Dies kann man aber auch mit Teilbereichen in Holz oder mit Innenausrichtung in Holz erzielen. Ich glaube, wir müssen hier offen sein und dürfen uns nicht restriktiv mit Bedingungen beladen.

Ich bitte Sie, dem Antrag der Regierung zu folgen. Es ist ein klares Geständnis, dass wir Holz als Baustoff auch wichtig nehmen. Zuletzt noch zu Herrn Plüss: Die Diskussionen über den Forst und die Waldverwendung mit Luterbach, mit all diesen Entwicklungen sind im Gange und ich glaube, dass hier interessante Perspektiven entstehen, die vielleicht auch ganz klare positive Signale für die Waldwirtschaft im Kanton Aargau geben. Wir sind daran, auch hier uns wirklich unterstützend für die Interessen des Waldes einzusetzen.

*Abstimmung:*

Das Postulat wird mit 49 gegen 46 Stimmen an den Regierungsrat überwiesen.

**474 Interpellation Stefan Keller, Grüne, Baden, vom 20. September 2005 betreffend Verkehrszunahme beim Baregg und im Limmattal; Beantwortung und Erledigung**

(vgl. Art. 239 hievor)

Antwort des Regierungsrats vom 14. Dezember 2005:

Zusammenfassung: Seit dem 3. August 2004 ist die dritte Röhre am Baregg für den Verkehr offen. Mitte September 2005 äusserte sich der Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau an einer Veranstaltung zur Verkehrsentwicklung am Baregg. Der Interpellant stellt dazu vertiefende Fragen. Die Zahlen des umfassenden Monitorings am Baregg werden im Frühling 2006 vorliegen. Trotzdem kann schon jetzt gesagt werden, dass die Ziele des Ausbaus erreicht wurden und sich die Investitionen am Baregg als nötig und gerechtfertigt erweisen. Unabhängig davon erkennt der Regierungsrat die zunehmende Verkehrsentwicklung und die daraus in den Agglomerationsprogrammen entstehenden Probleme. Er hat dazu die Agglomerationsprogramme ausgearbeitet und die beiden Strategien raumentwicklungAARGAU und mobilitätAARGAU erarbeitet.

Zu Frage 1: Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt hat seit Beginn der Neunzigerjahre kurz-, mittel und langfristige Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation am Baregg entwickelt und umgesetzt. Dazu gehören zum Beispiel einfache Markierungsanpassungen, die Einrichtung von Stauwarnanlagen, Rampenbewirtschaftungen, der Internetauftritt baregg.ch, Autobahntafeln, neue Sprinterzüge der SBB und viele andere. Der langfristige Aspekt wurde in den Jahren 1991 bis Ende 1993 mit der umfassenden Zweckmässigkeitsbeurteilung zum Ausbau des Bareggtunnels abgehandelt. Der Bericht zeigt auf, warum der Ausbau aus gesamtheitlicher Sicht unter den bestehenden verkehrspolitischen Rahmenbedingungen die beste Lösung ist. Die damaligen Aussagen gelten nach wie vor.

Nicht eine sektorielle Betrachtung, ob eine neue Strasse zusätzlichen Verkehr generiert, ist entscheidend, sondern das Schlussergebnis einer gesamtheitlichen Bewertung, wie sie in der Zweckmässigkeitsbeurteilung zum Bareggtunnel dargestellt worden ist.

Zu Frage 2: Zur Zielerreichung: Der Regierungsrat hat am 8. April 1991 für die Massnahmenplanung folgende Zielsetzungen festgelegt:

1. Die Nationalstrasse A1 muss auch im Abschnitt Bareggtunnel ihre nationale Funktion erfüllen können. Eine Verlagerung des Verkehrs auf das Kantonsstrassennetz im Raum Lenzburg-Baden-Mutschellen soll schon durch mittelfristige Massnahmen verhindert werden.
2. Die Nationalstrasse soll weiterhin mithelfen, die Region vom Durchgangsverkehr zu entlasten.
3. Die Verkehrssicherheit der Benützer und Benützerinnen ist sicherzustellen. Durch geeignete Massnahmen ist soweit möglich ein optimaler Verkehrsfluss aufrechtzuerhalten.
4. Die Umweltbedingungen des betroffenen Gebiets sind zu verbessern. Die Massnahmen an der A1 haben sich dieser Zielsetzung unterzuordnen.
5. Ein möglichst grosser Teil des Verkehrs quer zur Linie Mutschellen-Heitersberg-Baregg-Baden ist auf öffentliche Verkehrsmittel umzulagern.

Ziel 1: Seit der Eröffnung des ausgebauten Bareggtunnels kann die A1 im Raum Baregg die nationale Funktion wieder erfüllen. Dies zeigen die Verkehrsmengen, die Staustatistiken und die Unfallzahlen. Zwischen Juni 2003 und November 2005 führt das Departement Bau, Verkehr und Umwelt eine Erhebung über das Verkehrsaufkommen zur Bareggeröffnung durch. Welche Auswirkungen der Ausbau des Bareggtunnels im Detail hat, wird der ausführliche Monitoring-Bericht im Frühling 2006 zeigen.

Ziel 2: Welche Auswirkungen der Ausbau des Bareggtunnels auf den Ausweichrouten im Detail hat, wird der ausführliche Monitoring-Bericht im Frühling 2006 zeigen. Es bestehen deutliche Anzeichen, dass vereinzelte Parallelstrassen merkbar entlastet sind.

Ziel 3: Die Unfallzahlen haben abgenommen. Der Verkehrsfluss hat sich wesentlich verbessert.

Ziel 4: Das Projekt Ausbau des Bareggtunnels hat die UVP bestanden. Viele Massnahmen zu Flora, Fauna, Natur und Landschaft, das Verkehrsleitsystem sowie die neue Lärmüberdeckung Neuenhof tragen dazu bei, dass der bauliche

Eingriff und die neue Verkehrssituation umweltverträglich sind.

Ziel 5: Die neue Bahnlinie S3 konnte zusammen mit der neuen Haltestelle Mellingen-Heitersberg am 12. Dezember 2004 in Betrieb genommen werden. Erste Erhebungen zeigen, dass an der Haltestelle Mellingen-Heitersberg täglich rund 2'200 Personen ein- und aussteigen. Genauere Zahlen sind im Verlauf des Jahres 2006 zu erwarten.

Zur Aussage: "Wir stehen bezüglich Stau am selben Punkt wie vor dem Ausbau." Die Stautunden und Unfallzahlen haben seit der Eröffnung am Baregg massiv abgenommen und sich auf normalem Niveau eingependelt. Während der Bauzeit am Baregg nahm die Verkehrsmenge auf diesem A1-Abschnitt nicht zu. Ausserhalb des Ausweichperimeters des Baregg hat der Verkehr überall im Kanton weiter normal zugenommen. Der Ausbau am Baregg hatte zum Ziel, den Verkehr auf der A1 zu verflüssigen und möglichst auf der Autobahn zu bündeln. Erste Schätzungen deuten darauf hin, dass sich die Verkehrsentwicklung auf der A1 nach der Eröffnung der dritten Tunnelröhre im Rahmen der stetigen Verkehrszunahme bewegt und der vormals abgehaltene oder auf das untergeordnete Strassennetz verdrängte Verkehr auf die Nationalstrasse zurückfliesst. Genauere Zahlen liegen im Frühling 2006 vor.

Zur Aussage: "Eine weitere Zunahme ist absehbar, sobald der Halbanschluss Spreitenbach und der neue Gubristtunnel in Betrieb sind." Während der Halbanschluss Spreitenbach für die A1 als Ganzes wohl eine untergeordnete Rolle spielt, wird die Eröffnung der Westumfahrung Zürich und des Gubristtunnels den Verkehrsdruck auf alle anschliessenden Autobahnen erhöhen.

Zur Aussage: "Ist es richtig, hier von einer Fehlinvestition zu sprechen, oder kennt die Regierung Aspekte, welche die Investitionen lohnenswert erscheinen lassen?" Die Verkehrsinfrastrukturen sind innerhalb eines vernünftigen Rahmens den Bedürfnissen anzupassen, zumal funktionierende Verkehrssysteme eine wesentliche Voraussetzung dafür bilden, dass Städte und ihre Agglomerationen ihre Rolle als Wirtschaftszentren wahrnehmen können. Die am Baregg gesetzten Ziele sind grösstenteils erreicht. Die Investition erweist sich als gerechtfertigt.

Zu Frage 3: Diverse Einflüsse haben die Verkehrszahlen am Baregg mitgeprägt. Die grössten Auswirkungen hatten zweifellos die Bauarbeiten selber, in dem die sonst übliche Verkehrszunahme im Querschnitt Baregg ausblieb. Die Ereignisse am Gotthard führten hingegen zu Ausweichverkehr über den Baregg und die San Bernardino-Route. Die Einführung der LSWA Anfang 2001 und die gleichzeitige Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts auf 34 Tonnen haben gesamtschweizerisch eine Verlagerung auf grössere Fahrzeuge ausgelöst. Dieser Trend wird auch ab dem Jahr 2005 mit der Zulassung von 40-Tönnern noch weitergehen.

Bis im Jahr 2000 zeigte sich auch am Baregg, dass eine stetige Zunahme sowohl des Gesamt- als auch des Lastwagenverkehrs stattfand. Der Anteil des Lastwagenverkehrs dagegen blieb über lange Zeit bis ins Jahr 2000 bei rund 10% (DTV) relativ konstant. Danach nahm der Lastwagenanteil infolge Einführung der LSWA leicht ab. Dank der LSWA und dem damit ausgelösten Trend zu grösseren Fahrzeugen ist die absolute Zahl der Lastwagenfahrten zwischen 1999 und 2005 gleich geblieben.

Zu Frage 4: Die Verkehrserzeugung, die Fahr- und die Transportleistung haben direkt mit der Situation der Wirtschaft, der Gesellschaft und mit den Rahmenbedingungen des Staats zu tun. Der Rahmen für die Siedlungsentwicklung im Kanton Aargau wird über den Richtplan und die Nutzungsplanung festgelegt. Der Grosse Rat steuert und genehmigt die Entwicklung.

In den Berichten raumentwicklungAARGAU und mobilitätAARGAU präsentiert der Regierungsrat Strategien zur nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Zu Frage 5: Die angegebenen Verkehrszahlen zum Halbanschluss Spreitenbach sind auf aktuelle Entwicklungen und Schätzungen abgestützt. Die A1 ist weder am Baregg noch im Aargauer Limmattal an der Kapazitätsgrenze. Es ist hingegen richtig, dass die Kapazitätsreserven auf der A1 mit dem Halbanschluss kleiner werden. Die Entlastung der über Jahrzehnte stark belasteten Gemeinden Neuenhof und Killwangen hat dagegen eine höhere Bedeutung. Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt unternimmt alle in seinem Zuständigkeitsbereich liegenden Massnahmen, um die Funktionsfähigkeit der A1 in diesem Abschnitt zu erhalten. Mit dem Ausbau des Verkehrsmanagements auf der A1 in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich kann die Verfügbarkeit der Autobahn im Limmattal auch bei hoher Nachfrage optimiert werden.

Zu Frage 6: Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt ist seit Jahren raumplanerisch in die gewünschte Stossrichtung tätig, dies in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich. So sind in gemeinsamen Planungsberichten Siedlung und Verkehr, dem regionalen Gesamtverkehrskonzept (rGVK) Limmattal und im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost die Konsequenzen der bisherigen Entwicklung und die zukünftige Ausrichtung dargestellt. Über die Begrenzung von Bauzonen und die Nutzungsvorschriften sind bereits heute Steuerungsmöglichkeiten vorhanden. Der Fall Ikea zeigt, wie diese von der Richtplanung über die Nutzungsplanung bis hin zum Baugesuch eingesetzt werden. Grundsätzlich ist eine starke Entwicklung im gut erschlossenen Limmattal aus der Sicht beider Kantone erwünscht. Um diese zu ermöglichen, sind jedoch Massnahmen speziell zur Verkehrsbewältigung erforderlich. Hauptvoraussetzung ist dabei die Realisierung einer Stadtbahn Limmattal beziehungsweise eines entsprechenden Busvorlaufs. Für diese Richtplanvorlage wurde das Mitwirkungsverfahren durchgeführt, die Vorlage wird Anfangs 2006 dem Grossen Rat unterbreitet. Auf Gesetzesebene plant das Departement Bau, Verkehr und Umwelt zusätzliche beeinflussende und steuernde Massnahmen in der Nutzungsplanung, zur Parkierung und zum Verkehrssystemmanagement.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die aufgeführten Einkaufsflächen korrekturbedürftig sind. Mit dem neuen Ikea-Standort "Wille" werden die Einkaufsflächen um lediglich rund 11'000 m<sup>2</sup> erweitert (am alten Standort sind ca. 16'000m<sup>2</sup> aufzuheben; am neuen Standort dürfen max. 27'000 m<sup>2</sup> realisiert werden; das Baugesuch weist 22'000 m<sup>2</sup> aus). In der Zone HG Ost (Möbel Hubacher) waren bereits bisher Einkaufsflächen zulässig; die zusätzlichen Einkaufsflächen betragen knapp 5'000 m<sup>2</sup>.

Zu Frage 7: Die Eröffnung der dritten Röhre am Baregg hat die Region in unterschiedlichem Mass entlastet. Die Erreichbarkeit über die Autobahn ist wieder hergestellt, auch wenn die Einfahrt ins Stadtzentrum nicht wesentlich verbessert

wurde. Der Verkehrsdruck auf die Region nimmt vor allem durch die allgemeine Verkehrsentwicklung zu. Umso wichtiger ist die Umsetzung der Massnahmen des Leitbilds Verkehr 2005 von Baden Regio.

Im Raum Dättwil wird bis im Sommer 2005 in Etappen die Stauraumbewirtschaftung in Richtung Fislisbach umgesetzt. Der von der Autobahn aus Richtung Zürich ausfahrende Verkehr kann am Knoten Mellinger-/Birmenstorferstrasse bei Bedarf zurückgehalten werden. Der stadtauswärtsfahrende Bus Richtung Fislisbach wird am gleichen Knoten neu bevorzugt.

Genügt die Stauraumbewirtschaftung nicht für das Funktionieren des Verkehrsnetzes, ist mindestens ab dem Knoten Mellinger-/Birmenstorferstrasse bis über den Knoten Sommerhalden in Richtung Fislisbach der Ausbau von einer auf zwei Spuren nötig. In diesem Abschnitt führen dann zwei MIV-Spuren stadtauswärts und eine MIV- sowie eine Busspur stadteinwärts. Der Knoten Täfern wäre mit einer Lichtsignalanlage gesteuert. Langfristige Alternative wäre eine Umfahrung Fislisbach.

Für die Planung neuer Einkaufszentren gelten die bisherigen gesetzlichen und planerischen Bestimmungen.

Zu Frage 8: Im Zusammenhang mit dem Baregg sind vom Kanton keine Verkehrsberuhigungsmassnahmen realisiert worden. Am Baregg fanden bisher wie erwünscht eine Verflüssigung auf der A1 sowie eine Kanalisierung von verdrängtem Verkehr statt. Die bisherige Entwicklung auf der A1 entspricht etwa den in den Projektberichten prognostizierten Verkehrsmengen.

Unabhängig davon erkennt der Regierungsrat die zunehmende Verkehrsentwicklung und die daraus in den Agglomerations- entstehenden Probleme, die zusammen mit dem Bund gelöst werden müssen. Die Verkehrsproblematik kann nur über eine umfassende Gesamtverkehrsplanung bewältigt werden. Dabei müssen alle Verkehrsträger und -arten (Schiene, Strasse, Langsamverkehr) entsprechend ihren jeweiligen ökonomischen und ökologischen Vorteilen einbezogen werden. Zusätzlich sind Verkehrs- und Raumplanung besser aufeinander abzustimmen. Genau deshalb hat der Regierungsrat die beiden Berichte raumentwicklungAARGAU und mobilitätAARGAU erarbeitet. Sie zeigen auf, wie reagiert werden soll.

Für den Raum Baden sind im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost konkrete Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr aufgezeigt und zur Umsetzung vorgeschlagen.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 2'461.--.

*Keller Stefan, Grüne, Baden:* Von der Antwort des Regierungsrats bin ich teilweise befriedigt. Sie bestätigt im Wesentlichen die Hilfslosigkeit wie dem kontinuierlichen Verkehrswachstum begegnet wird. Positiv schlägt zu Buche, dass bautechnische Massnahmen in der Regel ökologisch sinnvoll realisiert werden.

Auf Details möchte ich hier nicht eingehen, dazu wird es demnächst bessere Gelegenheiten geben. Vor allem wenn die Ergebnisse des Monitoring im Frühjahr 06 vorliegen.

Ich danke dem Regierungsrat für die ausführliche Antwort,

die eine gute Basis für die weitere Diskussion darstellt und die wir auch gerne für die weitere verkehrspolitische Arbeit verwenden werden.

Da mir der zunehmende Verkehr nicht nur auf den Magen, sondern auch auf der Lunge liegt, habe ich zu diesem Thema ein Gedicht von Goethe auf satirische Weise umgeschrieben.

Der Zauberlehrling

Hat der alte Umweltmeister  
Sich doch einmal wegbegeben!  
Und nun sollen seine Geister  
Auch nach meinem Willen leben.

Seine Wort und Werke  
Merkt ich und den Brauch,  
Und mit Geistesstärke  
Tu ich Wunder auch.

Und nun komm, du alter Wagen,  
Lass dich für die Zukunft richten.  
Wag dich vor, nur nicht verzagen,  
Nun erfülle Wachstumspflichten!

Auf vier Rädern fahre,  
Frei und schnell dahin,  
Bremsen los und spare  
Kein Oel und kein Benzin.

Fahre! fahre  
Jede Strecke,  
Dass, zum Zwecke,  
Umsatz fliesse  
Und mit reichem, vollem Schwall  
Gewinnausschüttung spriesse.

Seht, er fährt die Strasse runter!  
Wahrlich! ist schon im grossen Parkhaus,  
Und alle Menschen kommen munter  
Vollgepackt zurück ins Haus.

Schon zum zweiten Male!  
Wie der Umsatz steigt!  
Wie sich jeden Samstag  
Konsumbegeisterung zeigt!

Stehe! stehe!  
Denn wir haben  
Deiner Gaben  
Voll gemessen! -  
Ach, ich merke es!

Wehe! wehe!  
Habe ich doch das Wort vergessen.  
Ach, das Wort, worauf am Ende  
Er in der Garage steht!

Ach, er fährt und fährt behende!  
Wärs du doch schon eingesperrt!  
Immer neue Strassen  
Werden jetzt enthüllt,  
Ach, von giftigen Gasen bin ich eingehüllt!

Oh, du Ausgeburt der Hölle!  
Soll die ganze Welt ersticken?  
Sähe ich doch an jeder Stelle  
tränenriefend Augenblicken.

Ein verruchter Wagen,  
Der nicht hören will!  
hörst du mich nicht klagen?  
Steh doch wieder still!

Seht, da kommt er hupend wieder!  
Nun werd ich den Schlüssel rauben,  
Gleich, oh Kobold, liegst Du nieder;  
Ein Hechtsprung und ich packe Dich.

Miststück! knapp verfehlt!  
Seht, er kämpft für drei!  
Und nun läuft alles verkehrt,  
Und Hilfe eilt herbei!

Wehe! wehe!  
Tausend Wagen  
Brausen, jagen Umweltrechte ohne Hemmung übers Land,  
Helft mir, ach! ihr hohen Mächte!  
Und sie rasen! Hoch und weiter  
Steigen Gifte über Stufen:  
Welch entsetzen Todesreiter!  
Herr und Meister, hör mich rufen! -  
Ach da kommt der Meister!  
Herr, die Not ist gross!  
Die ich rief, die Geister!  
Werd ich nun nicht los.

"Auf den Schrottplatz,  
Blecherne Wesen!  
Seids gewesen!  
Allzu lange wart ihr Grund  
Für Angst und Schrecke,  
nun ruhe sanft die Autoschlange."

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

**475 Interpellation Dr. Jürg Stüssi-Lauterburg, SVP, Windisch, vom 25. Oktober 2005 betreffend die angebliche Absicht des Regierungsrats, seine Unabhängigkeit aufzugeben und als Vorstreiter einer privaten Firma in wohl erworbene Eigentumsrechte und in Landschaften nationaler Bedeutung einzugreifen; Beantwortung und Erledigung**

(vgl. Art. 284 hievov)

Antwort des Regierungsrats vom 11. Januar 2006:

Allgemeines: Im Richtplan des Kantons Aargau sind derzeit die 3 Untersuchungsgebiete Hard/Thalheim, Grund/Schinznach-Dorf und Homberg/Effingen, Unterbözberg für den Materialabbau als Vororientierung aufgenommen. Alle drei Standorte sind mit erheblichen Konfliktpotenzialen belastet. Im Richtplan ist klar aufgeführt auf welcher Basis eine Aufnahme als Zwischenergebnis oder eine Festsetzung einer der drei Standorte überhaupt möglich ist. Der Text lautet: "Eine allfällige Aufnahme als Zwischenergebnis oder eine Festsetzung eines dieser Standorte bedingt namentlich eine ausführliche Abwägung der Interessen, der betroffenen Gemeinden und der Bevölkerung, der schutzwürdigen Landschafts- und Naturwerte und des abbauwilligen Unternehmens, sowie einen Bedarfsnachweis aus kantonaler und nationaler Sicht."

Es gilt also, mit den Probebohrungen die Voraussetzungen zu schaffen, um überhaupt diese ausführliche Abwägung angehen zu können.

Für die Entscheidungsfindung im Richtplan- oder Nutzungsplanverfahren sind die Grundlagen durch die Gesuchstellerin zu erarbeiten. Es wäre nicht verantwortbar und rechtsstaatlich bedenklich, einem Betrieb bereits die Erarbeitung der erforderlichen Entscheidungsgrundlagen zu verweigern. Der Regierungsrat hat Verständnis für die Anliegen, Sorgen und Vorbehalte der betroffenen Bevölkerung, Gemeindebehörden sowie Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer. Er hat aber kein Verständnis für die Verweigerung der Erarbeitung von Entscheidungsgrundlagen. Denn nur mit umfassenden Grundlagen ist eine korrekte Interessenabwägung und darauf basierend ein fundierter Entscheid der zuständigen Instanzen möglich.

Als Basis für die weitere Bearbeitung sind Probebohrungen zur Klärung der geologischen Situation und insbesondere auch der chemischen Zusammensetzung der Materialvorkommen erforderlich. Aufgrund der fehlenden Eenteignungsfähigkeit eines späteren Materialabbaus kann die Gesuchstellerin auch Probebohrungen im Hinblick auf den Materialabbau gegenüber einem Grundeigentümer nicht durchsetzen. Aus kantonaler Sicht besteht jedoch ein raumplanerischer Handlungsbedarf im Interesse der Konzentration der Vororientierungen im Richtplan auf einen Standort. Damit kann der Verzicht auf weitere Planungen an den wegfallenden Standorten eingeleitet werden, sofern sich ein Standort aus geologischer Sicht eignet. Eine Klärung der Situation ist insbesondere auch im Interesse der betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, der Gemeinden und der Bevölkerung. Es ist Aufgabe des Kantons, soweit im öffentlichen Interesse erforderlich in Zusammenarbeit mit der Gesuchstellerin die raumplanerischen Voraussetzungen dazu zu schaffen. Aus diesem Grund hat der Regierungsrat das Departement Bau, Verkehr und Umwelt beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Gesuchstellerin als nächsten Schritt die Vorbereitungen für Probebohrungen weiterzuführen.

Zu Frage 1: Ja. Die Begründung dazu ist vorstehend aufgeführt.

Zu Frage 2: Unter der Voraussetzung, dass der Regierungsrat aufgrund der vom Gesuchsteller zu erarbeitenden Unterlagen in seinen Abwägungen zum Entschluss kommt, dass die Aufnahme oder die Festsetzung eines Standorts für den Materialabbau richtig ist, wird dem Grossen Rat eine Botschaft für den Richtplaneintrag zugestellt. Der Grosse Rat wird demzufolge abschliessend über einen möglichen künftigen Materialabbau entscheiden. Es wäre demzufolge nicht richtig, die in der Frage aufgelisteten Unterlagen dem Grossen Rat zur Verfügung zu stellen.

Der Regierungsrat will jedoch einen für alle direkt Beteiligten offenen und transparenten Ablauf. In Kenntnis der unterschiedlichen Interessen, Haltungen und Aufgaben der Gemeinden, der direkt involvierten Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, der Gesuchstellerin und des Kantons werden die direkt Beteiligten laufend über die Abläufe und Verfahren wie auch die resultierenden Ergebnisse informiert. Um dies sicherzustellen wurde bis zum Abschluss der Probebohrungen und deren Auswertung eigens eine Begleitgruppe in welcher die betroffenen Gemeinden vertreten sind, ins Leben gerufen.

Zu Frage 3: Ja. Dazu ist festzuhalten, dass Probebohrungen einen kurzen, temporären Eingriff erfordern. Bleibende Auswirkungen auf die Landschaft oder die Umwelt entstehen durch die Probebohrungen nicht. Die Voruntersuchung aller Kalk- und Mergelvorkommen im Kanton Aargau ergab, dass alle möglichen Abbaustandorte im Kanton Aargau in Landschaften nationaler Bedeutung gemäss Bundesinventar (BLN) liegen, da die kalk- und mergelhaltigen Juralandschaften aufgrund ihrer Geologie die Voraussetzungen zur Entwicklung hoher Naturwerte bringen.

Zu Frage 4: Die Ablehnung der Probebohrungen durch die engagierte Bevölkerung ist dem Regierungsrat bekannt.

Zu Frage 5: Zur Konzentration der Vororientierungen im Richtplan auf einen Standort besteht ein raumplanerischer Handlungsbedarf im öffentlichen Interesse. Dieses öffentliche Interesse erlaubt im Sinne von § 131 Baugesetz (BauG) nach der Rechtsauffassung des Regierungsrats eine formelle Enteignung der Abwehrrechte für Probebohrungen. Wegleitend für das öffentliche Interesse sind Art. 6 Abs. 3 lit. b Raumplanungsgesetz, § 8 Abs. 2 lit. b Baugesetz und Richtplanbeschluss Leitsatz 5 lit. c.

Zu Frage 6: Für die Durchführung der Probebohrungen wurde zwischen dem Kanton und der Jura Cement Fabriken AG als Gesuchstellerin eine Vereinbarung über die Zuständigkeiten und Kosten abgeschlossen. Der Kanton trägt lediglich die Kosten für die ordentliche Prüfung, Vorbereitung und formelle Durchführung des erforderlichen Richtplanverfahrens. Die Kosten für die gesamten Untersuchungs- und Planungsarbeiten, also auch der Probebohrungen als ordentliche Untersuchungsaufgabe eines Gesuchstellers, trägt die Gesuchstellerin. Mit der Vereinbarung sind die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten klar geregelt, die Unabhängigkeit der beteiligten, kantonalen Instanzen, insbesondere auch des Regierungsrats bleibt gewahrt.

Den betroffenen Gemeinden wurde eine Vereinbarung angeboten, worin die direkte Einbindung je einer Vertretung der Gemeinden in einer Begleitkommission festgelegt wird. Die Kommission soll bei allen Schritten der Probebohrungen einbezogen werden, damit die vom Regierungsrat geforderte Transparenz entsteht. In der Kommission soll auch ein unabhängiger Geologe mitwirken, damit die Objektivität der Durchführung und der Auswertung der Probebohrungen gewährleistet bleibt.

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

*Dr. Stüssi-Lauterburg Jürg, SVP, Windisch:* Nein, mit der Beantwortung dieser Interpellation bin ich nicht zufrieden! Der Regierungsrat verwechselt zentrale Begriffe. Er verwechselt mein und dein. Er verwechselt privat und öffentlich. Eine Strasse, eine Schule, eine Kanalisation, ein Endlager für radioaktive Abfälle, das sind im öffentlichen Interesse liegende Werke, für die § 131 unseres Aargauer Baugesetzes einen Enteignungstitel liefert. Wenn man die Notwendigkeit solcher Werke überlegt, wird klar warum.

Ein Shopping-Center, eine Fabrik, eine Bank, ein Bergwerk dagegen entspringen privater Initiative für privaten Gewinn, was in einer freien Wirtschaft richtig und sinnvoll ist, was willkommene Steuern und Arbeitsplätze bringt, was aber aus einer privaten, nicht notwendigen Sache noch lange keine öffentliche Aufgabe macht.

Was privat und was öffentlich ist, ist leicht auseinanderzuhalten. Was Konkurs machen kann, ist privat und muss privat bleiben. Nun stellt sich die Sache so dar, dass der Regierungsrat einer Firma ermöglichen will, auf das Land von andern Eigentümern zu greifen, die diesen Zugriff nicht wollen. Diese klare Parteinahme kommt trotz der in der Antwort auf Frage zwei einmal mehr dokumentierten politisch motivierten Geheimhaltung von Papieren wiederholt in jenen Unterlagen zum Ausdruck, die wir bereits in Händen halten. So schreibt der Regierungsrat dem Verein "Pro Bözberg" in Effingen am 11. Januar 2006: "Für die Entscheidung im Richtplan- oder Nutzungsplanverfahren sind die Grundlagen durch die Gesuchstellerin zu erarbeiten."

Was soll denn, so frage ich, bei dieser Vorgehensweise herauskommen, als genau das, was die Gesuchstellerin will und die von ihr angegriffenen Landeigentümer nicht wollen. Fast ist man versucht zu sagen, der Regierungsrat ergreift in einer privaten Auseinandersetzung Partei zugunsten seiner Freunde und gegen seine Nichtfreunde. Wer einen solchen Schluss ziehen würde, hätte jedenfalls einige Argumente für sich.

Das geht so nicht an. Wer auf dem, über dem und unter dem Land seiner Nachbarin etwas tun will, soll diese Nachbarin fragen! Wenn sie will, gut! Und wenn sie nicht will, bleibt es dabei! Nein ist Nein! Wer sein Eigentum nicht verschenken, nicht überlassen, nicht verkaufen, nicht vermieten und nicht verpachten will, soll sein Eigentum unangetastet behalten. Sonst wäre die Eigentumsgarantie der Bundesverfassung eine Phrase!

Dass das Vorhaben des Regierungsrats auch noch gegen die klaren Beschlüsse der Gemeindeversammlungen der betroffenen Gemeinden gerichtet ist und Landschaften von nationaler Bedeutung gemäss Bundesinventar betrifft, macht die Sache nicht besser.

Wie geht es weiter? Der Regierungsrat hat sich verrannt. Leider wird er nach seiner Antwort und nach der Erfahrung zu schliessen zufahren. Nun, der nächste Schritt ist die Baubewilligung. Es wäre nämlich ein krasser Verstoss gegen Artikel 22 des Bundesgesetzes über die Raumplanung ohne Baubewilligung zu bohren. In Artikel 22 ist in Absatz 1 die keine Ausnahme zulassende Bestimmung nachzulesen: "Bauten und Anlagen dürfen nur mit behördlicher Bewilligung errichtet oder geändert werden." Verfolgen wir die weitere Entwicklung ... (*Vorsitzende:* Jürg Stüssi, ich bitte Dich zum Schluss zu kommen) ... mit der gebotenen hohen Wachsamkeit. Dies ist der ewige Preis der Freiheit.

*Vorsitzende:* Der Interpellant ist von der Antwort nicht befriedigt. Das Geschäft ist erledigt.

**476 Postulat der Fraktion der Grünen vom 29. November 2005 betreffend umgehende Überarbeitung des Planungsberichts energieAARGAU; Überweisung an den Regierungsrat**

**Postulat Erwin Berger, CVP, Boswil, vom 29. November 2005 betreffend erneute Vorlage des Planungsberichts "energieAARGAU"; Überweisung an den Regierungsrat**

**Postulat Walter Forrer, FDP, Oberkulm, vom 29. November 2005 betreffend erneute Vorlage des Planungsberichts "energieAARGAU"; Überweisung an den Regierungsrat**

**Postulat Hans Killer, SVP, Untersiggenthal, vom 29. November 2005 betreffend erneute Vorlage des Planungsberichts "energieAARGAU"; Überweisung an den Regierungsrat**

(vgl. Art. 370, 371, 372 und 374 hievor)

Antrag des Regierungsrats vom 18. Januar 2006 zum Postulat der Fraktion der Grünen:

Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat mit folgender Erklärung entgegenzunehmen:

**Allgemeines:** Der Regierungsrat wird dem Grossen Rat einen überarbeiteten Planungsbericht energieAARGAU vorlegen, welcher die Erfüllung von § 12 Gesetz über die wirkungsorientierte Steuerung von Aufgaben und Finanzen (GAF) darlegt.

**Energieeffizienz und neue erneuerbare Energien:** Auf die Förderung von neuen, erneuerbaren Energien und der Energieeffizienz wird im Planungsbericht energieAARGAU detailliert eingegangen. Für die verschiedenen Technologien werden entsprechende Strategien definiert. Eine Überarbeitung der entsprechenden Strategien ist nach Auffassung des Regierungsrats nicht notwendig.

Die Aufnahme einer Strategie für Windenergie wird erneut geprüft. Eine Potenzialabklärung des Bundes zeigt jedoch, Aargau keine geeigneten Standorte für Windkraftanlagen vorhanden sind. Erst dank technischer Weiterentwicklungen könnten sich allenfalls geeignete Standorte im Kanton Aargau ergeben.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'281.--.

Im Übrigen erklärt sich der Regierungsrat ohne schriftliche Erklärung bereit, die Postulate Erwin Berger, Walter Forrer und Hans Killer entgegenzunehmen.

**Vorsitzende:** Die Überweisung der vier Postulate ist unbestritten. Der Rat überweist sie stillschweigend an den Regierungsrat.

**477 Postulat Urs Leuenberger, CVP, Widen (Sprecher), Dr. Rudolf Jost, FDP, Villmergen, Thomas Leitch-Frey, SP, Hermetschwil-Staffeln, und Walter Stierli, SVP, Fischbach-Göslikon, vom 22. November 2005 betreffend Erweiterung der Stützpunkt B Aufgaben; Überweisung an den Regierungsrat**

(vgl. Art. 345 hievor)

Antrag des Regierungsrats vom 21. Dezember 2005:

Der Regierungsrat lehnt das Postulat mit folgender Begründung ab:

Gemäss dem Feuerwehrgesetz (FwG) vom 23. März 1971 sind die aargauischen Gemeinden verpflichtet, die ihren Verhältnissen entsprechende Organisation ihrer Feuerwehr und die nötigen Lösch- und Rettungseinrichtungen auf ihre Kosten zu schaffen (§ 4 Abs. 1 FwG). Da eine Gemeinde unmöglich ihre Feuerwehr auf das grösstmögliche Ereignis ausrichten kann, bestimmt § 34 Abs. 1 FwG, dass jede Gemeinde im Umkreis von 6 km über ihre Grenzen hinaus auf Verlangen unentgeltlich Hilfe zu leisten hat.

Zusätzlich kann das Aargauische Versicherungsamt (AVA) gemäss § 35 Abs. 1 FwG mit einzelnen Gemeinden vereinbaren, ihre Feuerwehr nötigenfalls für zusätzliche Hilfeleistungen in regionalem Rahmen einzusetzen (Stützpunktfeuerwehren).

Grundlage für die Organisation des Feuerwesens im Kanton Aargau ist die Konzeption Feuerwehr 2000 plus der Regierungskonferenz für die Koordination des Feuerwesens (RKKF) vom 12. Februar 1999, die als Grundlage einer politisch abgestützten Auffassung "Feuerwehr Schweiz" gilt. Darin wird als Sicherheitsstandard im originären Bereich für Brand- und Rettungseinsätze festgehalten, ein Ersteinsatzelement mit 10 Angehörigen der Feuerwehr und den für den jeweiligen Einsatz zweckmässigen Mitteln müsse in dicht besiedeltem Gebiet innerhalb von 10 Minuten nach Alarm-Auslösung eingesetzt werden können.

Weiter legt die Konzeption fest, dass spezielle Mittel regional bereitzustellen seien, um dadurch eine qualitativ bessere Hilfeleistung bei gleichzeitiger Kosteneinsparung zu erreichen. Dem regionalen Einsatz wird eine Leistungsnorm von < 30 Minuten zu Grunde gelegt, was einer Fahrstrecke von ca. 20 Kilometern gleichgesetzt wird. Unter die Kategorie der speziellen Mittel fallen gemäss der erwähnten Konzeption Geräte, die einerseits aus wirtschaftlichen Gründen nicht von allen Gemeinden für ihre Feuerwehr beschafft werden können und für die andererseits ein längerer Anmarschweg einsatztechnisch auch vertretbar ist.

Die von der Konzeption Feuerwehr 2000 plus geforderten Einsatzzeiten wurden in die AVA-Richtlinien überführt. Die Richtlinie über die Leistungsnorm für Feuerwehreinsätze legt fest, dass die Ortsfeuerwehren die Vorgabe 10 Minuten in der gesamten Bauzone und die Stützpunktfeuerwehren diejenige < 30 Minuten im regionalen Einsatz erfüllen müssen. Mit ganz wenigen Ausnahmen (grossflächige Gemeinden) erfüllen die Ortsfeuerwehren diese Anforderungen; ebenso halten die sechs Stützpunktfeuerwehren gemäss neuem Konzept die Leistungsnorm mit einer einzigen Ausnahme ein.

Die Postulanten befürchten "einen enormen Leistungsabbau", weil für Rettungseinsätze beispielsweise mit der Autodrehleiter (ADL) "nur noch die verbleibenden 6 Stützpunkte A in den zugeteilten Gemeinden Hilfe leisten".

Rettungen, insbesondere Personenrettungen, haben auch im Kanton Aargau, im Einklang mit der Konzeption Feuerwehr 2000 plus, feuerwehrtaktisch oberste Priorität und müssen zeitverzugslos ausgeführt werden. Rettungen im originären Einsatz gehören deshalb zum Ersteinsatz, der in jedem Fall durch die zuerst auf dem Schadenplatz eintreffende Feuerwehr, die Ortsfeuerwehr, zu erfolgen hat. Feuerwehren respektive Gemeinden, bei denen eine Autodrehleiter (ADL) in ihrem Gebiet für den Ersteinsatz bei Personenrettungen erforderlich ist, haben daher bereits bisher die ADL mit Unterstützung des AVA (ordentlicher Beitrag) jeweils selber beschafft.

Ein Ersteinsatz der Stützpunktfeuerwehren in den ihnen zugewiesenen Gemeinden, wie beispielsweise die Personenrettung in Brandfällen, war nie vorgesehen und war schon mit dem heute noch bestehenden Konzept mit elf Stützpunktfeuerwehren aus geografischen Gründen (zu lange Anfahrt) nicht machbar. Die entsprechende Darstellung im Postulats-text ist falsch. Weil die Stützpunktfeuerwehren bereits bisher nicht für Rettungseinsätze in den ihnen zugewiesenen Gemeinden vorgesehen sind, erhalten sie an die Anschaffungskosten von Geräten, die der Rettung im originären Einsatz dienen, grundsätzlich nur den ordentlichen Beitrag und keinen Stützpunktfeuerwehrezuschlag.

Die Erfahrungen mit den ersten beschafften ADL zeigten allerdings, dass diese Fahrzeuge nicht nur wie zuerst angedacht als Rettungsgeräte, sondern je nach Situation (Altstadt, zusammengebaute Häusergruppen, Industriebauten) auch als Geräte für einen effizienten Löscheinsatz eingesetzt werden können. Der Verwaltungsrat der Aargauischen Gebäudeversicherungsanstalt beschloss daher auf Antrag der Direktion am 4. Januar 1989, künftig bei der Beschaffung einer ADL durch eine Stützpunktfeuerwehr, dieser zusätzlich zum ordentlichen Beitrag auch den Zuschlag für Stützpunktfeuerwehren zu gewähren, da "bei gewissen Bränden es sicher von Vorteil wäre, wenn durch die Stützpunktfeuerwehren den Gemeinden ihres Kreises Autodrehleitern zu Löschzwecken zur Verfügung gestellt werden könnten".

Auch hinsichtlich der im Postulat als Beispiel erwähnten Erforderlichkeit der bei den Stützpunktfeuerwehren vorhandenen Atemschutz-Kreislaufgeräte für die Aufgabe der Personenrettung drängt sich eine Richtigstellung auf.

Für die Sicherstellung der Personenrettung sind sämtliche Feuerwehren mit Atemschutz (Pressluftatmern) ausgerüstet. Die Einsatzzeit dieser Geräte beträgt ca. 30 Minuten. In dieser Zeit müssen allenfalls nötige Rettungen ausgeführt sein. Auch für den Löscheinsatz genügen diese Mittel in den allermeisten Fällen.

Die Langzeitgeräte (Kreislaufgeräte) der Stützpunktfeuerwehren sind für Fälle vorgesehen, bei denen ein lang dauernder Einsatz von Atemschutztrupps (bis vier Stunden), bzw. ein langer Anmarschweg nötig ist (z.B. in Tunnels, Industrieanlagen). In diesen Fällen geht es um den Löschein-satz oder um die Bereinigung der Situation, nicht aber um einen Rettungseinsatz.

Wie den vorstehenden Erwägungen zu entnehmen ist, hat die Reduktion der Anzahl Stützpunktfeuerwehren bei Gebäudebränden keine Auswirkung auf die Einsatzzeit und Qualität der Rettung, da diese von der Aufgabenzuteilung her nach wie vor ausschliesslich durch die Ortsfeuerwehr mit deren Mitteln zu bewerkstelligen ist. Die Reduktion der Stützpunkte wurde vorgenommen, weil die Ortsfeuerwehren im Kanton Aargau aufgrund der erreichten Schlagkraft zur Brandbekämpfung je länger desto weniger auf die Unterstützung durch Stützpunktfeuerwehren angewiesen sind.

Hinsichtlich der Strassenrettung wurde konzeptionell explizit daran festgehalten, dass die Zuführung der erforderlichen Spezialgeräte von unverändert vielen Standorten aus erfolgen soll, obwohl dadurch die "Normvorgabe" von 30 Minuten bei weitem unterschritten wird.

Der Regierungsrat kommt daher zu folgendem Schluss:

Von einem Leistungsabbau im Rettungswesen, wie ihn die Postulanten befürchten, kann keine Rede sein. Richtig ist vielmehr, dass das Rettungswesen aufgrund der zeitlichen Verhältnisse sowohl bisher wie auch in Zukunft Aufgabe der Ortsfeuerwehren ist, die hierfür zweckmässig ausgerüstet sind. Dies bedeutet, dass Ortsfeuerwehren, die infolge des Risikos in ihrem Einsatzgebiet eine ADL für Rettungseinsätze benötigen, wie bereits bisher auch in Zukunft eine solche beschaffen müssen, wobei diese Beschaffung mit dem ordentlichen Beitrag des AVA subventioniert wird. Aus diesen Gründen lehnt der Regierungsrat das Postulat ab.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'517.--.

*Leuenberger Urs, CVP, Widen:* Ich spreche heute nicht nur als Grossrat zu Ihnen, sondern auch als ehemaliger Feuerwehrkommandant und Feuerwehrmann mit über 25 Dienstjahren. Daraus könnte nun abgeleitet werden, dass zwei Herzen in meiner Brust schlagen, welche nicht den gleichen Takt haben. Dem ist aber nicht so, denn der "Feuerwehler" wie der Grossrat kommen zum selben Schluss. Worum geht es?

Das Versicherungsamt, mit Zustimmung des Regierungsrats, will die Stützpunkte von heute 11 auf zukünftig 6 abbauen. Die verbleibenden sechs Stützpunkte werden zu Stützpunkten A mit allen Aufgaben, welche sie bis jetzt innehatten. Die anderen fünf werden zu Stützpunkten B, welche ausser dem Einsatz bei Verkehrsunfällen keine weiteren Aufgaben mehr haben.

Das ist meiner Meinung nach ein unakzeptabler Leistungsabbau zu Lasten der Sicherheit. Wir brauchen in unserem Kanton eine schlagkräftige und effiziente Feuerwehr, welche im Stande ist, ihre Aufgaben zum Wohle der Bevölkerung zu erledigen. Das neue Stützpunktgesetz des Aargauischen Versicherungsamts gefährdet dieses Ziel. Es mag wohl stimmen, dass die Ortsfeuerwehren besser mechanisiert sind als noch vor Jahren, doch müssen wir uns auch bewusst sein, dass das Verkehrsaufkommen sich ständig erhöht. Viele Strassen sind zu den Hauptverkehrszeiten verstopft und ein Vorwärtskommen auf diesen ist auch mit Blaulicht und Sirene nicht einfach. Viele Gemeinden haben ihre Feuerwehren fusioniert. Das ist vielfach vertretbar und akzeptabel und ist natürlich auch die Folge der guten Ausrüstung der Feuerwehr. Doch mit jeder Fusionierung werden auch Gerätschaften und Mannschaften abgebaut. Vielfach werden die Aus-

rückzeiten dadurch verlängert. Natürlich werden die theoretisch vorgegebenen Richtzeiten eingehalten, aber es ist ein Leistungsabbau. Gleich verhält es sich mit den Ausrückzeiten der reduzierten Stützpunkte. Die vom Versicherungsamt vorgegebenen Richtzeiten werden theoretisch eingehalten, aber es ist ein Leistungsabbau zur heutigen Situation. Das wird auch der Regierungsrat nicht bestreiten. Wie schon erwähnt, sind die Richtzeiten beim heutigen Verkehrsaufkommen nur theoretisch erreichbar.

Unter diesen Gesichtspunkten, also Fusionierung der Feuerwehren bei den Gemeinden auf der einen und erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der anderen Seite, nun auch noch Stützpunkte zu halbieren, ist ein grober Fehler, der somit einen enormen Leistungsabbau zu Lasten der Sicherheit mit sich bringt.

In unserem Postulat haben wir aber nicht die Beibehaltung des alten Stützpunktkonzepts gefordert, sondern wir sehen ein, dass in gewissen Bereichen gespart werden kann. Aber nicht in Bereichen, bei denen Personen gefährdet werden. Wir fordern also eine Aufwertung der neuen Stützpunkte B. In der Postulatbeantwortung des Regierungsrats wird uns klar vorgeworfen, unsere Darstellung der Situation bei Personenrettungen sei falsch. Das stimmt aber so nicht. Das wissen die Verantwortlichen des Versicherungsamts.

Unterstützend sind die Ortsfeuerwehren auf den Einsatz von Autodrehleiter und Atemschutzkreislaufgeräten angewiesen. Natürlich muss die Ortsfeuerwehr für die nötigen Rettungseinsätze auf ihrem Gemeindegebiet ausgerüstet sein. Aber sie ist bei schwierigen Einsätzen, wie bereits erwähnt, auf Unterstützung angewiesen. Zwei Beispiele aus unserer Gemeinde:

Unser regionales Altersheim wurde mit einer Ausnahmebewilligung des Versicherungsamts so gebaut, dass nicht mehr, wie in den Richtlinien vorgesehen, jedes bewohnte Fenster mit einem Rettungsgerät, sondern nur noch die Seiten zugänglich sind, was den Einsatz bei grösseren Ereignissen von zwei Autodrehleitern bedingt. Aus diesem Grund sind wir auf die Unterstützung durch eine weitere Drehleiter angewiesen. Widen wird wohl kaum in der Lage sein, deren zwei anzuschaffen - eine haben wir schon.

Wir haben auf dem Mutschellen viele Tiefgaragen, welche Angriffswege von über 100 m haben. Für den Ersteinsatz reichen unsere Pressluftatmer aus. Zur Unterstützung bei grösseren Ereignissen sowie zur allfälligen Bergung von in Not geratenen Atemschutzleuten brauchen wir die Unterstützung der Kreislaufgeräte des Stützpunkts. Dies wurde bei einem Ereignis vor ein paar Jahren in unserer Nachbargemeinde Berikon deutlich, als ein Atemschutztrupp den Rückweg nicht mehr fand. Zur Erklärung: Einsatzdauer der Pressluftgeräte ca. 25 Minuten, Einsatzdauer der Kreislaufgeräte über zwei Stunden.

Aus anderen Gemeinden gibt es sicher auch noch eine Reihe solcher Beispiele. Natürlich kommen diese nicht jeden Tag vor, doch wenn es brennt, so eilt es. Das Problem der Höhenrettung sei am Rande auch noch erwähnt, so kommt es des Öfteren vor, dass Leute aus grossen Höhen geborgen werden müssen. Sei dies ab Baugerüsten oder ab Kranen. Auch hier bietet eine Autodrehleiter gute Dienste.

Nun kann das Versicherungsamt natürlich auf die Idee kommen, dass dies auch weiterhin durch die ehemaligen

Stützpunkte ihren Nachbargemeinden angeboten wird. Sollte dies der Fall sein, so ist das einfach eine Kostenverlagerung vom Kanton zu den Gemeinden, aber eine ungerechte, da die Hauptleidtragenden die Zentrumsgemeinden oder die Aussengemeinden sind.

Stützpunkteinsätze werden durch das Versicherungsamt bezahlt, Nachbarhilfen werden nicht in Rechnung gestellt. Um also eine schlagkräftige und effiziente Feuerwehr, ohne ein enormes Aufrüsten der Ortsfeuerwehren, auch weiterhin zu gewährleisten, muss das Versicherungsamt das Stützpunktkonzept im Sinne unseres Postulats noch einmal überdenken. Der Regierungsrat hat sich in diesem Sinn "ins Zeug" zu legen. Die Zeit wäre reif, endlich mit den Betroffenen ein Gespräch zu führen, bei welchem auch zugehört wird, und nicht, wie es in letzter Zeit Mode wurde, einfach Befehle zu erteilen oder anders denkende vor vollendete Tatsachen zu stellen. Geschätzte sicherheitsbewusste Grossrätinnen und Grossräte besten Dank für Ihre Unterstützung.

*Dr. Jost Rudolf, FDP, Villmergen:* Was will das Postulat erreichen? Das Postulat will, dass die Aufgaben der Feuerwehrstützpunkte B im neuen Konzept so erweitert werden, dass die betroffenen Feuerwehren für die Personenrettung jeder Art jederzeit und schnell zur Verfügung stehen können. Dabei geht es selbstverständlich auch um die Mitfinanzierung der dazu benötigten Gerätschaften und Ausbildungsgänge.

Es geht keineswegs darum, das gesamte Konzept zurückzuweisen. Es ist mir bewusst, dass auch im Feuerwehrbereich noch Optimierungspotential vorhanden ist. Auch im Freiamt ist man offen für zweckmässige Neuerungen in Bezug auf die Feuerwehren.

Als Beispiel mag meine Wohngemeinde Villmergen dienen, die seit 1998 mit den beiden Ortsfeuerwehren Hilfikon und Dintikon fusioniert hat und so ein optimales Kosten-/Nutzungsverhältnis erzielen konnte, ohne die Sicherheit und die Schlagkraft der Feuerwehr zu schmälern.

Wird nun aber die Stützpunktfeuerwehr Wohlen derart zurückgestuft, wie das im neuen Konzept vorgesehen ist, werden früher oder später zwangsweise höhere Kosten bei der Anschaffung der Geräte, bei der Ausbildung der Mannschaften oder bei Rettungseinsätzen von der Gemeinde Wohlen und indirekt von den umliegenden Gemeinden zu bezahlen sein. Es werden also zukünftig die Kosten vom Kanton auf die Gemeinden verschoben.

Auch der Sicherheitsstandard wird in unserer Region ohne selbst zu tätige Investitionen sinken. Es findet auch ein Leistungsabbau durch die längeren Anfahrtszeiten statt.

Ich möchte noch kurz einen ganz wichtige Punkt ansprechen, und zwar den Umgangston des Regierungsrats und des AVA mit den betroffenen Gemeinden. Dieser war gelinde gesagt nicht so, wie man sich das eigentlich vorstellt. Trotz Versprechungen, man werde die Gemeinden sicher noch anhören bevor das definitive Ergebnis proklamiert werde, wurden keine Gespräche mehr sowohl von Seiten der Regierung wie auch von Seiten des AVA geführt. Im Gegenteil, man stellte die betroffenen Gemeinden am 11. November 2005 einfach vor vollendete Tatsachen. Diese empfanden das unschöne Vorgehen als absoluten Affront. Wahrlich kein gutes Beispiel wie man hier mit Gemeinden umspringt, mit denen man ja später wieder in anderen Belangen zusammenarbeiten will

und muss. Mit einem Gespräch hätte man die Anliegen, die wir jetzt in unserem Postulat fordern, vorbringen und diskutieren können. Dies ist nicht geschehen.

So bitte ich Sie, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, das Postulat zu überweisen, dass diese Problematik noch einmal überdacht werden kann und zu einer besseren Lösung geführt wird. Eine grosse Mehrheit der FDP-Fraktion unterstützt das Postulat.

*Frunz Eugen, SVP, Obersiggenthal:* In der SVP haben wir stark und ähnlich gerungen wie das hier und jetzt der Fall ist. Aber ich nehme es vorweg: Wir sind gegen eine Überweisung dieses Postulats und zwar mit einer grossen Mehrheit. Geschätzte Damen und Herren, im Bereich Feuerwehr, Rettung, Hilfeleistung ist es entscheidend, Massnahmen, die wirklich personenbezogen sind, effizient durchzusetzen. An dieser Stelle erlaube ich mir auch zu erwähnen, dass ich lange Jahre Mitglied der Feuerwehr war. Ich habe ebenfalls als Kommandant gedient. Ich kann Ihnen sagen, dass ich viel Herzblut für die Feuerwehr vergossen habe und dies auch heute noch tue, auch wenn ich nicht mehr aktiv bin. Aber wir hier im Grossen Rat haben eine strategische Aufgabe zu erfüllen. Wir haben abzuklären, was denn heute Sache ist.

Es ist nämlich so, dass die Feuerwehr sich technisch entwickelt hat. All die Einrichtungen in unseren Gemeinden wurden die letzten Jahrzehnte erheblichst aufgebaut und ausgebaut. Die Ausbildung wurde verbessert. Wir können im Aargau sagen, dass wir gute Hilfskräfte und Rettungskorps haben. Aber wir machen auf der anderen Seite, eben auf der präventiven Feuer- oder Schadensverhinderung auch sehr viel. Wenn ich dann höre, dass die Drehleiter im Gnadenthal (Reusspark) viel zu weit weg sei, wenn etwas passiert, gilt es auch abzuwägen, was wir da auch präventiv vorgesehen haben.

Wir haben für viel Geld auch hier beschlossen, Sicherungsmassnahmen, Brandlöschanlagen, Warnvorrichtungen, bauliche Brandhemmnisse usw. vorzusehen. Die Entwicklung in den letzten Jahren ist eben im Gefährdungspotenzial im Brandfall stark rückläufig. Dem haben wir eben auch hier Rechnung zu tragen. Da hat das Versicherungsamt, die Abteilung Feuerwehr Brandwesen eben ihre Aufgaben richtig gemacht und abgeschätzt, was ist denn heute tatsächlich noch nötig? Ich verstehe es, wenn meine Kameraden, die sich jetzt da draussen noch aktiv einsetzen zu unserem Wohle und vielfach in ihrer Freizeit, sich dies und das wünschen. Ich verstehe es auch, wenn es mir nachher Vorwürfe hagelt. Aber trotzdem nochmals abschliessend: Wir haben hier zu entscheiden, was strategisch machbar ist und was zwingend notwendig ist. Wir haben jetzt zu entscheiden, dass es finanziell richtig ist, dieses Postulat nicht zu überweisen, weil die vorgesehenen Massnahmen ausreichend sind.

*Leitch-Frey Thomas, SP, Hermetschwil-Staffeln:* Der Regierungsrat argumentiert in seiner Antwort, dass die Ortsfeuerwehren in erster Linie für Rettungseinsätze zuständig seien. Ein Ersteinsatz der Stützpunktfeuerwehren, wie beispielsweise die Personenrettung in Brandfällen, sei nicht vorgesehen, auch bisher nie vorgesehen gewesen. Das ist richtig. Aber wenn auch die Korps, die Ortsfeuerwehren, besser ausgebaut sind, ist es trotzdem immer noch so, dass die Stützpunktfeuerwehren subsidiäre Hilfe und Unterstützung beim effizienten Löschen von riesigen Brandherden leisten.

Deshalb sollten wir diese Standorte nicht auf B-Standorte reduzieren. Sie tragen dazu bei, dass weniger materieller Schaden, unter Umständen aber auch weniger Personenschäden entstehen. Die vom AVA erwarteten Einsparungen von einer halben Million bis 625'000 Franken stehen deshalb in keinem Verhältnis zum gesamten Versicherungswert aller Gebäude des Kantons Aargau von 147 Mia. Franken.

Dass wir Postulanten aus dem Freiamt kommen, das kommt vielleicht auch nicht von ungefähr, obwohl es andere Regionen ja genauso betrifft. Aber im Falle von Muri z.B. wurden die 30 Minuten in die Gemeinde Burg (Burg/Menziken), die man haben sollte, nicht eingehalten, sondern zu 5% überschritten. Das wundert uns ja auch nicht, denn die Fahrt über Schongau gleicht einer richtigen Berg- und Talfahrt. Stellen Sie sich das im Winter vor, wenn die Strassen gefroren sind! Oder von Muri nach Oberwil, jetzt wo noch ein Tunnel gebaut wird, wo dann auch diese Spezialgeräte - wegen der Tiefe, wir haben es schon gehört - gebraucht werden. Das, meinen wir, ist nicht durchdacht und deshalb bitte ich Sie, zusammen mit einer grossen Mehrheit der SP-Fraktion, um Überweisung dieses Postulats, dass man diese Sache, die ich da erwähnt habe im Hinblick auf diese Dinge auch noch einmal prüft, z.B. eben den Tunnel oder die Einsatzzeiten. Mich dünkt, das ist nicht ausgereift und dieses Postulat hat seine Berechtigung. Bitte unterstützen Sie uns.

*Alder Rolf, FDP, Brugg:* Ich bin jetzt einer aus einer anderen Region, nämlich aus der Region Brugg, die ebenfalls von dieser Umwandlung in einen Stützpunkt B betroffen ist. Wir haben das aber akzeptiert. Wir haben das so zur Kenntnis genommen, aber trotzdem sind wir natürlich mit der Beantwortung dieses Postulats nicht einverstanden.

Die ablehnende Antwort des Regierungsrats ist im Gesamtzusammenhang mit der Neukonzeption der Stützpunktfeuerwehren zu sehen. Neu haben die Stützpunktfeuerwehren B neben dem originären Bereich einer Ortsfeuerwehr noch die Aufgabe der Strassenrettung auf Kantonsstrassen. Somit fordern wir natürlich, dass auch für diese Einsätze die Stützpunktfeuerwehren B mit schwerem Rettungsgerät in Form von Autodrehleitern oder Hubretterfahrzeugen etc. zur Sicherstellung einer flächendeckenden Rettungsnorm mit entsprechender Finanzierung durch das AVA zu verstärken sind.

Sonst findet genau wie bereits von uns im Zusammenhang mit der Neukonzeption der Stützpunktfeuerwehren die immer wieder vorgebrachte Kostenverlagerung zu Lasten der Ortsfeuerwehren statt oder eben, es ist wie bereits schon vorher erwähnt, ein Sicherheits- und Leistungsabbau in Kauf zu nehmen.

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, ich bitte Sie, das Postulat zu überweisen und damit ein Zeichen für einen hohen und rasch möglichen verfügbaren Sicherheitsstandard bei allen Menschenrettungen, insbesondere auch aus Gebäuden, wie bei der Strassenrettung zu setzen. Leider stelle ich fest, dass seitens AVA und Regierungsrat linear argumentiert wird und keine Bereitschaft für eine sinnvolle Zuteilung und Subventionierung der flächendeckend notwendigen Ausrüstungsgegenstände gezeigt wird.

So beispielsweise rüstet im Wasserschloss die SBB auf, nämlich mit einem Lösch- und Rettungszug und auf der andern Seite rüstet das AVA ab. Das kann irgendwie nicht ausgehen. Im Weiteren ist auch bereits heute Morgen von

Ruedi Jost gesagt worden, dass die Art und Weise, wie das AVA mit den zukünftigen Stützpunkten B als Verhandlungspartner umgeht, weder sachgerecht ist, noch entspricht sie einer partnerschaftlichen Vorgehensart. So haben die Stützpunkt B Gemeinden das AVA um Fristverlängerung zur Stellungnahme zum Vertragsentwurf für diese Leistungserbringung aus Stützpunktfeuerwehr B bis zur Behandlung des vorliegenden Postulats im Grossen Rat ersucht. Das AVA hat uns mit Brief vom 15. Februar sein Unverständnis zu diesem Anliegen mitgeteilt und uns in Aussicht gestellt, dass bei nicht Einhalten des bis am 24. März verlängerten Termins unsererseits das AVA mit andern Gemeinden in unseren Regionen über die Einsetzung als Stützpunkt B Verhandlungen aufgenommen würden.

Ich zitiere aus dem Brief vom 15. Februar 2006 - dieser Brief ist also vor wenigen Tagen verfasst worden: "Ohne Ihre Stellungnahme bis zum festgelegten Termin gehen wir davon aus, dass Sie mit Ihrer Feuerwehr die Aufgabe der Strassenrettung gemäss dem neuen Stützpunktkonzept im zugewiesenen Gebiet nicht erfüllen möchten. In diesem Fall werden wir Gespräche mit einer anderen Gemeinde in Ihrer Region aufnehmen, mit dem Ziel, deren Feuerwehr für die Zusatzaufgabe Strassenrettung als Stützpunkt B einzusetzen."

Ein derartiges Drohgebaren während einer laufenden Vertragsverhandlung ist nach meiner Meinung - und ich bin da nicht alleine - ein schlechter Stil und wenig förderlich für eine gute sachgerechte Zusammenarbeit.

Um was geht es? Es geht doch darum, dass wir in guter menschlicher Atmosphäre zusammen mit allen Beteiligten zugunsten der Sicherheit der Bevölkerung eine optimale Lösung suchen werden. Besten Dank und ich bitte Sie, das Postulat, so wie es jetzt da liegt, zu überweisen.

*Kerr Rüesch Katharina, SP, Aarau:* Ich ersuche Sie, das Postulat nicht zu überweisen. Ich kann die betroffenen Gemeinden gut verstehen, wenn sie sich darüber aufhalten, dass der Regierungsrat mit ihnen nach der Vernehmlassung das Gespräch nicht erneut gesucht hat. Was Kollege Alder gerade vorhin vorgelesen hat, ist natürlich nicht geschickt, zumindest wenn man zu einem Ziel kommen will. Da muss man der Behörde den Vorwurf machen, man kann ihr den nicht ersparen. Man müsste sich hier vielleicht auch einmal über Fragen des Stils unterhalten. Aber eben, wenn man zu einem guten Erfolg kommen kann, kann man ja mit den Leuten nie genug sprechen. Es ist überhaupt nie gut, wenn Betroffene von der Obrigkeit übergangen werden. Dies ist jedoch der einzige Mangel, den ich beim ganzen Geschäft erkennen kann.

Wir haben es mit einem Bereich zu tun, der hochsensibel ist. Es geht bei der Aufgabe der Feuerwehr vorerst um die Lebensrettung und den Personenschutz. Dann geht es auch um die Erhaltung von Bausubstanz im Brandfall und bei Elementarereignissen. Dies alles ist der Behörde bewusst. Die Konzeption "2000 plus" der RKKF geht nicht hinter die gewohnten Sicherheitsstandards zurück, auch wenn das heute behauptet wird.

Das bisherige Modell stammt ja aus einer Zeit, die feuerwehrmässig noch nicht so top war, wie dies heute der Fall ist. Wir müssen bei dieser Thematik immer daran denken, dass im Brandschutz in den letzten Jahren und Jahrzehnten eine enorme Professionalisierung stattgefunden hat. Nicht

nur im technischen Bereich, sondern auch bezüglich der Ausbildung der Feuerwehren haben wir heute in der Schweiz und im Aargau speziell einen sehr hohen Stand erreicht. Niemand will diesen preisgeben. Im Übrigen geht der Aargau bei der Umsetzung der Konzeption "2000 plus" noch weiter, als es die interkantonale Vorgabe verlangt, nämlich beim Strassenschutz, der bei uns ebenfalls in elf Minuten gewährleistet werden muss. Und vor allem der Personenschutz wird von den Ortsfeuerwehren wahrgenommen, die bisher, wenn sie auch noch Stützpunktfeuerwehren waren, die Geräte zu diesem Tarif anschaffen konnten. Spreitenbach mit seinen hohen Bauten zum Beispiel hat aber die Autodrehleitern schon bisher zum niedrigeren Subventionssatz angeschafft.

Dass die verbleibenden Stützpunktfeuerwehren A kein Problem sehen bei ihrer neuen zusätzlichen Aufgabenerfüllung, wird die Postulanten wohl nicht interessieren. Sie werden denken, denen werde ja nichts weggenommen. Es ist jedoch ein wichtiges Argument. Die im Text verlangten Autodrehleitern werden weiterhin vom AGVA und nicht vom AVA subventioniert, Rechtsgrundlage ist die Löschfondsverordnung. Je nach Situation fallen die Subventionen aus: Je höher der Rationalisierungsgrad, zum Beispiel durch Zusammenschlüsse, ist, desto höher sind alle Subventionen. Und wo die Autodrehleitern auch wegen der Bauweise in einer Gemeinde, so bei Altstädten, benötigt werden, gibt es ebenfalls mehr Subventionen. Nach meiner Meinung und auch nach meiner Erfahrung im Verwaltungsrat des AGVA, der die Subventionen jeweils bewilligen muss, ist diese Forderung überflüssig.

Was passiert nun, wenn das Postulat überwiesen wird? Der kurzfristig geltende Beschaffungstopp ist aufgehoben. Die Stützpunkte tätigen dann auch bereits wieder Anschaffungen - und zwar im Hinblick auf die neue Regelung. Je nachdem, wie die Regierung nach einer eventuellen Überweisung dieses Postulats entscheiden würde, müsste die Praxis der Subventionierungen immer aufgrund der Löschfondsverordnung überdacht werden. Und das würde dann alle 229 Gemeinden treffen. Ich ersuche Sie nochmals, das Postulat nicht zu überweisen.

*Stierli-Popp Walter, SVP, Fischbach-Göslikon:* Seit mehr als 20 Jahren bin ich aktiver Offizier der Feuerwehr. Deshalb kann ich aus der Praxis sprechen.

Wenn eine Ortsfeuerwehr eine Autodrehleiter beschaffen will, erhält sie nur dann Subventionen vom Versicherungsamt, wenn deren Grössenklasseneinteilung eine solche Ausrüstung auch vorsieht.

Unsere Feuerwehr, Niederwil/Fischbach-Göslikon, konnte bis jetzt immer die Autodrehleiter des Stützpunkts Wohlten anbieten, die jeweils sehr schnell vor Ort war.

Nehmen wir das Beispiel des Krankenhauses Reusspark in Niederwil mit 230 Betten. Pflegefälle, Personen mit Altersdemenz, Gehbehinderte usw. würden im Ernstfall die Bergung zu einem Rennen gegen die Zeit machen. Das rechtzeitige Eintreffen der Autodrehleiter kann über Leben und Tod der zahlreichen Insassen entscheiden.

Der neue Anfahrtsweg von Baden wäre auch bei normalem Verkehrsaufkommen deutlich länger. Wie einigen von Ihnen vielleicht noch bekannt ist, wurden im Reusspark in vergangenen Jahren mehrmals Brandstiftungen verübt. Bei jedem Alarm lief es mir kalt über den Rücken, denn Personen und

damit Leben retten zu können, darauf kommt es letztlich an.

Bei blossen Löscheinsätzen kann die Autodrehleiter eine grosse Unterstützung sein. Beim grossen Kirchenbrand in Bremgarten vor rund 20 Jahren hatte Wohlen noch keine Autodrehleiter. Man musste jene aus Lenzburg aufbieten. Doch bis diese einsatzbereit in Bremgarten eintraf, stand die Kirche bereits in Vollbrand und war nicht mehr zu retten.

Die Stützpunktreduktion ist sehr wohl ein Leistungsabbau, und ein weiteres Mal schiebt der Kanton die Kosten auf die Gemeinden ab. Ich danke Ihnen jetzt schon für die Unterstützung bei der Überweisung unseres Postulats.

*Regierungsrat Hasler Ernst, SVP:* Es ist ein emotionales Thema. Das ist uns allen sicher wohl bewusst. Es ist ein regionalpolitisches Thema. Wir haben schon andere solche Fragen in diesem Saal diskutiert. Es ist jedes Mal nach dem gleichen Verfahren abgelaufen.

Ich nehme zur Kenntnis und das ist richtig, dass jene Stützpunktfeuerwehrgemeinde, die ein ADL haben, die Stützpunktfeuerwehren haben das heute, dass diejenigen die Subventionsdifferenz zwischen Ortsfeuerwehr und Stützpunktfeuerwehr verlieren.

Ich glaube, hier müssen wir auch nicht um den heissen Brei sprechen. Insofern, Herr Stadtammann, ist es natürlich teilweise eine Finanzfrage, aber nur teilweise.

Ich möchte mich vor allem auf die Sachfragen konzentrieren. Zuerst einmal die Entwicklung.

Geschätzte Damen und Herren, wir machen das nicht aus Freude an der Veränderung, sondern wir machen es begründet. In den 30 Jahren seit das Stützpunktfeuerwehrkonzept mit diesen 11 Stützpunktfeuerwehren besteht, hat sich die Feuerwehrlandschaft massiv verändert. Damals hatte praktisch keine Gemeinde ein Tanklöschfahrzeug und praktisch keine Gemeinde hatte Atemschutzgeräte. Das ist alles in der Zwischenzeit aufgebaut worden. Man hat vier Kategorien nach der Grösse der Ortsfeuerwehren gemacht.

Heute haben wir bestens ausgerüstete Ortsfeuerwehren im Kanton Aargau. Hinzu kommt die Rekrutierung und dass wir heute in der Ausbildung viel gezielter mit den technischen Ausrüstungen arbeiten. Auf der einen Seite die Entwicklung der Feuerwehren und auf der anderen Seite, das können alle Baufachleute oder diejenigen, die schon einmal gebaut haben, beurteilen, wurden die Brandschutzvorschriften massiv erweitert. Man hat das Brandschutzgesetz in verschiedenen Stufen ausgebaut. Ich denke vor allem an den Reusspark, welcher eine Vollausrüstung mit Sprinkleranlage hat. Es dürfen keine Bauteile mehr verwendet werden, welche die Brandgefahr in diesem Fall erhöhen usw.

Da hat sich in den letzten 20 Jahren etwas sehr Gravierendes verändert. Das führte insgesamt zur Veränderung, dass die Stützpunktfeuerwehren, 11 an der Zahl, heute noch ein bis vier Einsätze pro Jahr im originären Bereich haben. Aber wir müssen, wenn wir die Sicherheit garantieren wollen, diese Stützpunktfeuerwehren auf dem höchsten Stand ausrüsten. Das ist doch die Frage, die sich die Regionalkonferenz der Feuerwehren auf schweizerischer Ebene gestellt hat. Das gilt ja nicht nur für den Kanton Aargau. Diese Frage wurde im Jahr 2000 so beantwortet, dass die Richtlinien für die Ersteinsatzelemente, also die Ortsfeuerwehren, dass die innerhalb von 10 Minuten im Einsatz sein müssen, hingegen die

Stützpunktfeuerwehren subsidiär innerhalb von 30 Minuten. Deshalb geht es heute eigentlich darum, wie weit wir diese Richtlinie auch im Kanton Aargau umsetzen wollen. Wir sind gesamtschweizerisch eher hinten nach. Die anderen Kantone sind uns hier voraus - vor allem die umliegenden Kantone.

Unser Konzept heisst, dass wir die Richtlinien mit sechs Stützpunktfeuerwehren erfüllen können. Es gibt einen Ort, das ist Burg, im Wynental, der dort ausgenommen ist. Aber diesen Ort werden wir mit der Ortsfeuerwehr abdecken. Wir haben die Regelung gemäss schweizerischem Standard im Kanton Aargau umgesetzt.

Alles ist falsch, was gesagt wurde. Sie können immer sagen, es hat Schnee auf der Strasse, es hat viel Verkehr usw. Das kann man selbstverständlich anführen. Die Teststrecken wurden alle abgefahren und es ist bewiesen, dass meine Aussage stimmt.

Ich glaube die Grossräte, es haben zwei ehemalige Feuerwehrkommandanten hier gesprochen, lehnen nicht das neue Konzept ab, sondern sie sagen, das Konzept B müsse aufgewertet werden.

Geschätzte Damen und Herren, ob wir nun sechs oder vier Stützpunktfeuerwehren haben, oder was sie auch beschliessen, das Ersteinsatzelement, wenn die Drehleiter als Ersteinsatzelement innerhalb dieser 10 Minuten nötig ist, dann muss es Vorort sein. Dann gilt diese Aussage auch bei 11 oder wenn Sie 15 Stützpunktfeuerwehren haben. Sie werden immer Löcher haben, die dann nicht innerhalb von 10 Minuten bedient werden können.

Also es ist eine andere Frage. Es ist die Frage, wie wir die 10 Minuten erreichen. Diese erreichen wir nur, wenn es z.B. beim Reusspark eine Autodrehleiter braucht, dann braucht es sie und dann werden wir sie auch subventionieren. Das ist nicht die Frage für uns. Es ist die Frage, wie wir die Mittel sinnvoll einsetzen.

Das gleiche gilt beim Kreislaufgerät. Das gilt auch schweizweit, dass die Atemschutzgeräte der Gemeinden für die ersten 30 Minuten ausreichen und danach die Kreislaufgeräte von den Stützpunkten zugeführt werden müssen.

Bei der Strassenrettung machen wir gegenüber dem schweizerischen Standard eine Ausnahme. Dort wollen wir die Einsatzzeiten verkürzen, weil der Aargau, der Strassenkanton, darauf angewiesen ist, dass wir hier immer eine hohe Leistungsbereitschaft haben.

In diesem Sinne, geschätzte Damen und Herren, geht es hier nicht nur um die 500'000 Einsparungen des AVA. Wir haben mit gleichgrossen Gemeinden Vergleiche gemacht, mit Gemeinden, die Stützpunktfeuerwehren haben, und Gemeinden, die Kategorie 4, also die höchste Stufe haben. Wir haben bis viermal höhere Kosten bei denjenigen Gemeinden mit Stützpunktfeuerwehren, obschon sie höhere Subventionen bekommen. Diese Seite haben wir bei den Einsparungen gar nicht ausgeleuchtet. Wir müssen unser Feuerwehrwesen auf einem hohen Stand halten. Das ist mit diesen sechs Stützpunktfeuerwehren A möglich. Für die Strassenrettungen verbleiben weiterhin 5 Stützpunkte B.

In diesem Sinne ist auch die Gesprächsführung angesprochen worden. Über den Wortlaut des Briefes kann man diskutieren. Geschätzte Damen und Herren, ich habe hier

eine gewisse Erfahrung in der Gesprächsführung bei heiklen Situationen. Ich muss Ihnen einfach sagen, es stimmt nicht. Wir haben im Mai 2005 nochmals mit den Gemeinden zusammen gesessen und haben einen Brief entgegengenommen. Jetzt müssen Sie doch sehen, für unsere Position und die Position der Gemeinden, die nicht mehr Stützpunkt A sind, ist es doch klar, dass dies eine schwarz/weiss Diskussion ist. Es geht überhaupt nicht um die Sache, sondern die Gemeinden kämpfen um ihren Besitzstand. Das ist eigentlich normal. Aber es hat nichts mit einer schlechten Gesprächsführung zu tun. Das möchte ich hier mit Deutlichkeit sagen.

Zum Schluss: Sie können sich doch nicht vorstellen, geschätzte Damen und Herren, dass wir vom Versicherungsamt her ein Konzept machen, bei dem wir die Sicherheit in Frage stellen. Das kann es ja nicht sein! Da bitte ich Sie, etwas Vertrauen zu Euren Institutionen in unserem Kanton zu haben. Wir machen ganz sicher nicht irgendetwas, das gegen den Personenschutz ist. Ganz sicher nicht. Deshalb ist es für mich wichtig, dass Sie auch die Sicht des Versicherungsamts sehen und uns mithelfen, dass wir auch im Feuerwehrbereich weiterhin einen sicheren Kanton führen. Es wäre wirklich wenig sinnvoll, wenn man dann ein System aufrechterhält, das man nicht mehr braucht und damit dann die Gesamtaufgaben einfach irgendwie im Griff haben muss. Das kann auch nicht die Zielsetzung sein. Deshalb bitte ich Sie mit Nachdruck, diese Postulate nicht zu überweisen.

*Dr. Eichenberger Rolf, Aarau, Direktor der AGVA:* Ich darf Ihnen versichern, dass das Aargauische Versicherungsamt als Fachinstanz für den vorbeugenden Brandschutz und für das Feuerwehrwesen selbstverständlich auch an einem hohen Schutzgrad materieller und personeller Werte in unserem Kanton interessiert ist.

Ich möchte auch klarstellen, dass, wenn davon gesprochen wird, es bezahle das AVA oder die AGVA, dass das in jedem Falle die Gebäudeeigentümerinnen und Gebäudeeigentümer in unserem Kanton sind. Die Gelder der Aargauischen Gebäudeversicherungsanstalt, und es ist wirklich die Gebäudeversicherungsanstalt, die das Geld für all diese Leistungen zur Verfügung stellt, diese Gelder kommen aus den zwangsweise unter dem System von Obligatorium und Monopol erhobenen Gebäudeversicherungsprämien.

Ich will mich kurz halten und mich nur auf das Postulat konzentrieren. Ich mische mich nicht mehr in die Grundsatzdebatte über das Stützpunktkonzept ein. Ich bin im Gegenteil dankbar, dass auch von den Postulanten im Tenor das neue Stützpunktkonzept akzeptiert wird. Es geht ja in diesem Postulat um eine Aufrüstung der Stützpunkte B im Sinne einer Erhöhung der Personensicherheit, indem diese Stützpunkte B ebenfalls mit dem erhöhten Subventionssatz die Autodrehleitern und die Kreislaufgeräte erhalten sollen. Es geht also um die Personensicherheit. Das ist die wesentlichste Sicherheit im Brandschutzwesen, erst nachher kommen die materiellen Werte.

Aber jetzt, meine Damen und Herren, es ist schon ausgeführt worden und ich sage es aber noch einmal und es ist die Antwort auf die Frage: Was ist ein Stützpunkt? Was ist ein Stützpunkt nicht? Die Personensicherheit muss im Ersteinatz gewährleistet werden, also durch die personellen und materiellen Mittel der Ortsfeuerwehr, allenfalls im Verbund, und da ist jetzt die Gemeinde Burg auch angesprochen, im Verbund mit den Nachbarn.

Innert zehn Minuten müssen die Einsatzkräfte vor Ort sein und die dringlichen Personenrettungen vornehmen. Das ist schon heute so und bleibt auch so. Der Stützpunkt ist nicht ein Ersteinsatzelement. Das ist Sache der Ortsfeuerwehren. Und für die Strassenrettungen, Herr Stadtmann Alder, braucht es weder die ADL noch die Kreislaufgeräte, dazu braucht es das Verkehrsfahrzeug mit den speziellen hydraulischen Instrumenten, und das steht den Stützpunkten A und steht den Stützpunkten B zur Verfügung. Den Brandschutz bei den Strassenrettungen stellt die Ortsfeuerwehr sicher. Der Stützpunkt B muss nicht einmal mit dem Tanklöschfahrzeug für einen Strasseneinsatz ausrücken. Das macht wie gesagt die Ortsfeuerwehr.

Durch das neue Konzept mit den Stützpunkten A und B, meine Damen und Herren, und damit will ich schliessen und das ist aber die Kernaussage, wird am bestehenden Sicherheitsstandard nicht gerüttelt.

*Nadler-Debrunner Kathrin, SP, Lenzburg:* Das Thema ist hoch sensibel. Die Wellen gehen hoch, das haben wir gehört. Trotz verkorkster Kommunikation sollten wir hier in die Kommunikation - vor allem nach aussen - einige Transparenz einbringen.

Das Thema ist von allgemeinem Interesse und daher beantrage ich die Veröffentlichung der Abstimmungsdaten.

*Vorsitzende:* Hiezu braucht es 20 befürwortende Stimmen. Wir stimmen gleich darüber ab.

*Abstimmung:*

1.

Die Veröffentlichung der Abstimmungsdaten wird mit 92 gegen 20 Stimmen zum Beschluss erhoben.

2.

Das Postulat wird mit 66 gegen 48 Stimmen überwiesen.

Name	Vorname	Wohnort	Abstimmung
Abbt-Mock	Alexandra Christina	Islisberg	Ja
Ackermann	Adrian	Kaisten	Abwesend
Agustoni	Roland	Magden	Ja
Alder	Rolf	Brugg AG	Ja
Amacher Dzung	Ruth	Wettingen	Enthalten
Andermatt- Bürgler	Astrid	Lengnau	Enthalten
Bader Biland	Sybille	Tägerig	Ja
Benker-Rohr	Doris	Möhlin	Ja
Berger	Erwin	Boswil	Ja
Bhend	Martin	Ofringen	Ja
Bialek	Roland	Buchs AG	Nein
Biffiger	Gregor	Berikon	Ja
Binder	Andreas	Baden	Nein
Bodmer	Thomas	Wettingen	Nein
Breitschmid	Manfred	Hermetschwil	Abwesend
Brizzi	Simona	Ennetbaden	Abwesend
Brun Klemm	Ursula	Rheinfelden	Ja
Brunner	Andreas	Oberentfelden	Ja
Bryner	Peter	Möriken- Wildeg	Nein

Brünisholz-Kämpfer	Lothar	Zofingen	Ja	Jean-Richard	Peter	Aarau	Nein
Burgherr-Leu	Thomas	Wiliberg	Nein	Jost	Rudolf	Villmergen	Ja
Burkart	Thierry	Baden	Abwesend	Kaufmann-Tanner	Elsbeth	Schöftland	Ja
Böni	Fredy	Möhlin	Nein	Keller	Stefan	Baden	Ja
Bürge	Josef	Baden	Nein	Kerr Rüesch	Katharina	Aarau	Nein
Bürge-Ramseier	Hans	Safenwil	Ja	Keusch	Linus	Villmergen	Ja
Bütler	Lukas	Beinwil (Frei- amt)	Ja	Killer-Hodel	Hans	Untersiggenthal	Nein
Chopard-Acklin	Max	Nussbaumen b. Baden	Enthalten	Klöti	Rainer Ernst	Auenstein	Ja
Deppeler-Lang	Walter	Tegerfelden	Ja	Knecht	Hansjörg	Leibstadt	Nein
Dubach	Manfred	Zofingen	Nein	Kohler	Ueli	Baden	Nein
Dössegger	Hans	Seon	Nein	Lehmann-Wälchli	Regina	Reitnau	Nein
Dössegger-Heuberger	Irène	Seon	Ja	Leimbacher	Markus	Villigen	Nein
Edelmann	Beat	Zurzach	Ja	Leitch-Frey	Thomas	Hermetschwil- Staffeln	Ja
Egger-Wyss	Esther	Obersiggenthal	Nein	Lepori-Scherrer	Theres	Berikon	Ja
Egli	Dieter	Windisch	Nein	Leuenberger	Beat	Schöftland	Nein
Eichenberger-Walther	Corina	Kölliken	Nein	Leuenberger	Urs	Widen	Ja
Eliassen Vecko	Eva	Nussbaumen b.Baden	Enthalten	Liechti-Wagner	Alice	Wölflinswil	Ja
Emmenegger	Kurt	Baden	Ja	Lüpold	Thomas	Möriken- Wildegge	Abwesend
Favre-Bitter	Bernadette	Wallbach	Ja	Lüscher	Brunette	Magden	Nein
Feri	Yvonne	Wettingen	Ja	Lüscher	Edith	Staufen	Enthalten
Fischer-Taeschler	Doris	Seengen	Nein	Lüscher	Rudolf	Laufenburg	Ja
Flury	Oliver	Lenzburg	Abwesend	Markwalder	Walter	Würenlos	Nein
Flückiger-Bäni	Sylvia	Schöftland	Nein	Mattenberger-Schmitter	Marianna	Birr	Ja
Forrer	Walter	Oberkulm	Ja	Meier Doka	Nicole	Wettingen	Abwesend
Frei	Cécile	Gebenstorf	Abwesend	Milioni	Reto	Hausen AG	Ja
Fricke	Roger	Oberhof	Nein	Moll-Reutercrona	Andrea	Fenkrieden	Ja
Friker-Kaspar	Vreni	Oberentfelden	Ja	Morach	Annerose	Kirchdorf	Abwesend
Frunz	Eugen	Obersiggenthal	Nein	Moser	Ernst	Würenlos	Nein
Fuchs-Holliger	Udo	Oberentfelden	Nein	Müller	Peter	Magden	Ja
Furer	Pascal	Staufen	Nein	Müller-Killer	Erika	Lengnau	Ja
Füglistaller	Lieni	Rudolfstetten	Nein	Nadler-Debrunner	Kathrin	Lenzburg	Ja
Gautschi	Renate	Gontenschwil	Ja	Nebel	Franz	Zurzach	Abwesend
Gebhard-Schöni	Esther	Möriken- Wildegge	Ja	Nussbaumer	Marie-Louise	Obersiggenthal	Abwesend
Giezendanner	Benjamin	Rothrist	Abwesend	Marty			
Glarner	Andreas	Oberwil-Lieli	Nein	Ochsner	Bettina	Oberlunkhofen	Nein
Graf	Nils	Frick	Ja	Plüss-Mathys	Richard	Lupfig	Ja
Groux	Rosmarie	Berikon	Ja	Richner	Sämi	Auenstein	Ja
Guignard	Marcel	Aarau	Nein	Roth	Barbara	Erlinsbach	Abwesend
Haber	Johanna	Menziken	Ja	Rüegger	Kurt	Rothrist	Nein
Haeny	Urs	Oberwil-Lieli	Nein	Schibli	Erika	Wohlenschwil	Ja
Haller	Christine	Reinach	Ja	Schmid-Schmid	Heidi	Muri	Ja
Heller	Daniel	Erlinsbach	Ja	Schoch	Adrian	Fislisbach	Nein
Hochuli	Heinrich	Aarau	Nein	Scholl	Bernhard	Möhlin	Abwesend
Hochuli	Susanne	Reitnau	Ja	Scholl	Herbert H.	Zofingen	Nein
Hofer	Liliane	Rothrist	Abwesend	Schreiber-Rebmann	Patricia	Wegenstetten	Abwesend
Hoffmann	Brigitte	Küttigen	Ja	Schweizer	Annalise	Zufikon	Ja
Hollinger	Franz	Brugg	Ja	Schöni	Heinrich	Ofringen	Ja
Hunn	Jörg	Riniken	Ja	Senn	Andreas	Würenlingen	Ja
Huonder-Aschwanden	Trudi	Egliswil	Nein	Sommerhalder	Martin	Schmiedrued- Walde	Nein
Härri	Max	Birrwil	Abwesend				
Hürzeler	Alex	Oeschgen	Nein				

Spielmann	Alois	Aarburg	Ja	Walser	Rolf	Baden	Ja
Stierli-Popp	Walter	Fischbach-Göslikon	Ja	Wanner	Maja	Würenlos	Nein
Strebel	Herbert	Muri	Abwesend	Weber	Guido	Spreitenbach	Ja
Studer	Lilian	Wettingen	Nein	Wehrli-Löffel	Peter	Küttigen	Nein
Stöckli-Ammann	Milly	Muri	Ja	Wertli	Otto	Aarau	Ja
Stüssi-Lauterburg	Jürg	Windisch	Ja	Wittwer	Hansjörg	Aarau	Ja
Suter	Ruedi	Seengen	Nein	Wullschleger	Stephan	Strengelbach	Abwesend
Unternährer	Beat	Unterentfelden	Nein	Zollinger-Keller	Ursula	Untersiggenthal	Abwesend
Villiger-Matter	Andreas	Sins	Ja	Zubler	Peter	Aarau	Nein
Voser	Peter	Killwangen	Ja				
Vögeli	Erich	Kleindöttingen	Nein				
Vögli	Theo	Kleindöttingen	Abwesend				
Vulliamy	Daniel	Rheinfelden	Ja				

*Vorsitzende:* Ich schliesse hier die Sitzung und bitte die Mitglieder des Büros, sich um 12.55 Uhr wieder zu versammeln. Ich wünsche Ihnen einen guten Appetit und einen schönen Nachmittag. Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluss der Sitzung um 12.45 Uhr)