

Einwohnerrat; Sitzungsprotokoll

Datum	2. Mai 2024
Zeit	19:30 Uhr bis 22:40 Uhr
Ort	Aula Bleicherain, Primarschule Angelrain
Vorsitz	Beat Hiller, Einwohnerratspräsident
Anwesende	35 Mitglieder des Einwohnerrats 5 Mitglieder des Stadtrats
Entschuldigte	Heiner Cueni Ruby Ott Kaspar Schoch Regula Züger Noemi Landini
Protokollführung	Beatrice Räber, Vizestadtschreiberin

Traktanden

1. Mitteilungen
2. (24/93) Gesuche um Zusicherung des Gemeindebürgerrechts
3. (24/91) Ammerswilerstrasse (K374) innerorts, Sanierung mit Neubau Gehweg; Verpflichtungskredit
4. (24/92) Dringliches Postulat; FDP, Die Mitte, EVP, GLP, SVP; Prüfung zielführende Massnahmen zur Lenzburger Klimaneutralität; Bericht und Antrag des Stadtrats
5. 24/94) Schriftliche Anfrage; Claudia Casanova; die Mitte; Hindernisfreier Zugang Schulhaus Mühlematt; Bericht des Stadtrats
6. (24/98) Mündliche Anfrage; Christoph Nyfeler; Elterntaxis; Beantwortung
7. Umfrage

Verhandlungen:

1 Mitteilungen

Einwohnerratspräsident Beat Hiller: Ich begrüße Sie herzlich zu dieser Einwohnerratssitzung. Wir sind wieder einmal am alten Standort, an dem wir früher oft Sitzungen durchgeführt haben. Deshalb die ein wenig ungewohnte Sitzordnung. Ich begrüße herzlich alle Gäste, welche anwesend sind, Vertreter der Presse und natürlich alle Vertreter der beiden Räte. Wir haben nicht viele Traktanden, aber anhand der Mailflut, welche im Vorfeld einherging, wird es wohl intensivere Diskussionen geben. Das Protokoll der letzten Sitzung vom 7. März wurde am 16. April online gestellt, die Beschlüsse der Sitzung vom 7. März sind am 15. April in Rechtskraft erwachsen. Wir haben einen Neueingang, das ist eine schriftliche Anfrage von «Die Mitte» im Zusammenhang mit einer Bildungskommission. Entschuldigt sind heute Heiner Cueni, Ruby Ott, Kaspar Schoch, Noemi Landini und Regula Züger. Somit sind wir 35 anwesende Einwohnerräte, das ergibt ein absolutes Mehr von 18. Als Auskunftspersonen sind die Damen und Herren Stadträte anwesend. Kommen wir zum Traktandum zwei, Einbürgerungen. Sprecher der Einbürgerungskommission ist Daniel Frey.

2 (24/93) Gesuche um Zusicherung des Gemeindebürgerrechts

Daniel Frey (EVP): Geschätzter Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen aus beiden Räten, liebe Presse, liebe Kandidaten und liebe Leute auf den Zuschauerrängen, welche hier Interesse an unserer Sitzung zeigen. Wir haben in der Einbürgerungskommissionssitzung vom 13. März acht Personen, darunter drei Jugendliche, kennen lernen dürfen. Die Voraussetzungen wurden von allen Kandidaten bestens erfüllt. An dieser Stelle danke ich der Verwaltung für die seriöse Arbeit, welche hier gemacht wird. Es ist immer alles gut abgeklärt und es treten im Nachgang keine Probleme auf. Ich bin ein Gegner einer Liste von Fragen, welche wir hier abhaken, und finde dies eher unpersönlich. So spürt man das vis-à-vis nicht wirklich. Wir haben deshalb die Kandidaten aufgemuntert von sich zu erzählen, über die Herkunft, Kultur und was sie alles schon erlebt haben. Das ist immer sehr spannend, auch welche Schicksale hier erlebt wurden. Dabei bauen wir auch immer wieder Fragen ein, wie beispielsweise die Frage nach der Telefonnummer der Feuerwehr oder was bei einem Wohnungswechsel alles erledigt werden muss. Ich muss sagen, die letzte Sitzung war bunt gemischt mit verschiedenen Personen. Die einen haben ein grosses Umfeld, die andern brauchen das eher nicht. Solche die extra die weissen Socken angezogen haben für die Sitzung und andere, welche in der Feuerwehr oder im Sportclub aktiv sind. Aber für alle hat es gestimmt. Heimat ist ein grosser Begriff. Auch ich setze mich manchmal hin und überlege mir, was denn Heimat bedeutet. Ich schätze, was wir hier haben. Dies wird mir immer wieder nach diesen Sitzungen bewusst. Die Einbürgerungskommission empfiehlt daher mit gutem Gewissen, alle Gesuchstellenden der heutigen Sitzung zur Einbürgerung. Vielen Dank.

Einwohnerratspräsident Beat Hiller: Der Einwohnerrat beschliesst mit 34 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung, über alle Gesuche in Globo abzustimmen. Mit 28 Ja-Stimmen zu 7 Nein-Stimmen beschliesst der Einwohnerrat, dass eine offene Abstimmung durchgeführt wird. Dies bedeutet, dass ich die Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller bitten muss, den Saal zu verlassen. Wir werden Sie nach den Abstimmungen wieder in den Saal holen, um die Resultate zu verkünden. Gestützt auf den Bericht und Antrag des Stadtrats wird in offener Abstimmung allen Gesuchstellenden das Gemeindebürgerrecht von Lenzburg zugesichert. Aus Datenschutzgründen verzichten wir auf die Nennung der Namen.

Wir haben nun also darüber abgestimmt und ich darf Ihnen allen herzlich gratulieren. Wir hatten einzelne Enthaltungen aber grossmehrheitlich haben alle die Zustimmung erhalten. Herzliche Gratulation, ich wünsche Ihnen viel Erfolg hier in Lenzburg, seien Sie aktiv und vielleicht trifft man den einen oder die andere einmal hier im Einwohnerrat. Sie dürfen gerne bleiben und weiter zuhören, falls es aber nicht geht, dürfen Sie auch gerne nach Hause gehen.

Kommen wir zum einzigen Sachgeschäft heute Abend, das ist die Ammerswilerstrasse. Wie bereits erwähnt, war das auch im Vorfeld schon eine intensive Diskussion. Es hat sich auch schon eine Interessensgemeinschaft gebildet. Ich darf Corin Ballhaus als Sprecherin der GPFK nach vorne bitten.

3 (24/91) Ammerswilerstrasse (K374) innerorts. Sanierung mit Neubau Gehweg: Verpflichtungskredit

Corin Ballhaus (SVP): Werte Vertreterinnen und Vertreter der beiden Räte, liebe Medienschaffende, liebe Gäste, 1'150 Kilometer, so lange ist das Kantonsstrassennetz, welches von den Strassenexperten vom kantonalen Departement, Bau, Verkehr und Umwelt bewirtschaftet wird. Der Aargau belegt damit im gesamtschweizerischen Vergleich Platz 6. Platz 2 belegt unser Kanton bei den Gesamtausgaben, welche für die Verbesserungsarbeiten innerhalb dieser Kantonsstrassen vorgenommen werden. Das sind im Jahr durchschnittlich über CHF 150 Millionen.

Heute Abend befinden wir über den Verpflichtungskredit für die Gesamtsanierung des Abschnitts K374 innerorts, besser bekannt als Ammerswilerstrasse. Es handelt sich dabei um eine verkehrsorientierte Lokalverbindungsstrasse, welche Ammerswil mit Lenzburg verbindet. Die Verbindung geht zurück in das 16. Jahrhundert und sie war, das konnten wir in der Vorlage nachlesen, schon immer schnurgerade. Das sieht man auch heute noch am Verlauf des Stadtbachs und an der historischen Lindenallee. Es erstaunt nicht, dass die Zahl der Benutzerinnen und Benutzer der Ammerswilerstrasse stark zugenommen hat, wenn man bedenkt, wie viele Wohneinheiten östlich und westlich von diesem Strassenabschnitt in den letzten zehn Jahren neu gebaut worden sind. Die Strasse wird mit dem Auto, zu Fuss, mit dem Velo oder dem Bus und von den vielen Lieferautos, welche die Paketpost bringen ganz zu schweigen, benutzt.

Mehr Leute bedeutet immer auch mehr Bedürfnisse. Trotz all diesen Bedürfnissen, welche wie mir scheint, zum Teil doch sehr persönlich gefärbt sind, sollten wir aber nicht die Grundfunktion der lokalen Verbindungsstrasse vergessen. Wir sollten versuchen, die Interessen aller Verkehrsteilnehmenden bestmöglich zu berücksichtigen, also einmal mehr einen gut schweizerischen Kompromiss zu finden. Die Kreditvorlage und der Infoabend haben uns gezeigt, dass die Strasse in einem schlechten Zustand ist und ein wahres Flickwerk darstellt. Es dürfte also unbestritten sein, dass eine Strassensanierung mit einem lärmarmen Belag unabdingbar ist. Umso mehr, da in den vielen Jahrzehnten nie eine Gesamtsanierung stattgefunden hat.

Genauso unbestritten dürfte sein, dass bei dieser Gelegenheit die Bushaltestellen hindernisfrei werden. Kanton und Stadt anerkennen ebenso, dass es auf dem Strassenabschnitt sichere Fussgängerquerungen braucht. Sie haben darum in der Vorlage vorgesehen, dass neue Schutzinseln geschaffen werden plus eine zusätzliche Querung bei der unteren Widmi. Jetzt kann man da unterschiedlicher Meinung sein, das war auch in der Diskussion innerhalb der GPFK der Fall, was denn eine sichere Querung ist. Sicherheit ist immer ein subjektives Empfinden. Wir sollten uns da aber nicht allzu sehr von unserem eigenen Empfinden leiten lassen, sondern daran denken, dass eine Strasse allen Verkehrsteilnehmenden dienen soll und dass wir hier auch nicht eine neue Strasse auf der grünen

Wiese bauen, sondern eine bestehende Strasse in einem Umfeld sanieren, welches gegeben ist. Das heisst, es lässt sich weder der Zweck ändern und die Strasse lässt sich auch nicht beliebig verbreitern. Ja es ist schade, dass dieser zusätzlichen Querung eine Linde zum Opfer fallen muss. Ich bin mir aber sicher, dass dies nicht ohne Not erfolgen, sondern der Übersichtlichkeit und damit auch der sicheren Querung an dieser Stelle dienen soll. Apropos Sicherheit: Interessanterweise hat sich die Diskussion ausschliesslich um das Geschehen auf der Strasse gedreht. Dass die Verkehrsteilnehmenden, von einem abbrechenden Ast einer dieser betagten Linden verletzt oder erschlagen werden könnten, das scheint niemand zu befürchten. Auf Wunsch der Stadt ist in der Vorlage zusätzlich ein Gehweg auf der Westseite vorgesehen. Das ist nichts Neues. Dies wurde schon 2011 im Erschliessungsplan untere Widmi Nord zum Ausdruck gebracht. Was den neuen durchgängigen Gehweg anbelangt, gehen die Meinungen genauso weit auseinander. Braucht es den überhaupt, wo wir doch auf der Ostseite schon einen durchgängigen Gehweg haben. Verteuert er nicht unnötig das Projekt und ist so viel Landerwerb tatsächlich nötig. Soll er denn jetzt nur für Fussgänger oder auch für Velofahrer zur Verfügung stehen?

Diese Fragen soll und darf man stellen. Ich bin mir aber nicht sicher, ob sich die Experten, welche das Sanierungsprojekt ausgearbeitet haben, nicht genau auch die Fragen gestellt haben und solche Situationen bei vielen anderen Kantonsstrassen schon haben lösen müssen. Es ist sicherlich einiges an Erfahrung hier eingeflossen.

So wie sich das gesamte Sanierungsprojekt gemäss Vorlage präsentiert, würden Kosten im Umfang von insgesamt CHF 5,54 Millionen anfallen. Der Anteil der Stadt wäre knapp CHF 2 Millionen. Die Aussagekraft des Kostenvoranschlags ist einmal mehr sehr dürftig. Für uns ist nicht nachvollziehbar, weshalb es dem Stadtrat nicht möglich ist, von Anfang an Transparenz zu schaffen und die Baukosten detaillierter aufzuschlüsseln. Wenn die Submission gemacht werden muss, muss man das auch nach diesen Kategorien machen. Bei der Vorlage Bahnhofstrasse haben wir gesehen, wie das geht. Hier ist es schon wieder nicht mehr möglich gewesen.

Oder wenn mindestens einmal die wesentlichen Positionen der Baukosten, welche hier rund CHF 4 Millionen ausmachen, in der Vorlage erläutert würden, wäre dies auch etwas. Wir finden es echt bemühend, dass uns der detaillierte Kostenvorschlag immer erst auf explizite Nachfrage ausgehändigt wird und hoffen, dass wir doch irgendwann einmal, steter Tropfen höhlt den Stein, da einen Standard hinbringen. So geht eben auch erst aus dem Kostenvoranschlag hervor, dass der bestehende Belag und der Aushub als Sonderabfall entsorgt werden müssen, was mit Kosten von fast CHF 700'000 zu Buche schlägt. Die Kosten, welche hier abgebildet sind, wurden 2021 mit einem Mehrwertsteuersatz von 7.7 % erhoben.

Geschätzt hätten wir es auch, wenn der Stadtrat in der Vorlage ausgeführt hätte, was hinter dem Posten «Landerwerb» von CHF 411'000 steckt. Beispielsweise wie viele Parzellen beziehungsweise Eigentümer da betroffen sind, wie viel Land tatsächlich erworben werden muss. Wenn man jetzt vor Augen hat, dass die Sanierung frühestens 2026 realisiert werden kann, also fünf Jahre nachdem der Kostenvoranschlag erstellt worden ist, muss man jetzt schon fast davon ausgehen, dass das aufgrund von generellen Preissteigerungen im Baugewerbe und von den teuerungsbedingten Mehrkosten zu einer Kreditüberschreitung kommen wird. Insgesamt relativieren sich die Kosten, wenn man bedenkt, dass noch nie eine Gesamtsanierung der Ammerswilerstrasse stattgefunden hat. So können wir auch hoffen, dass die Sanierung so solide erfolgt, dass in den nächsten 100 Jahren nur noch baulicher Unterhalt anfällt. Die GPFK empfiehlt dem Einwohnerrat die Vorlage über CHF 1'981'487 mehrheitlich zur Annahme. Dass die Empfehlung nicht einstimmig ausgefallen ist, bringt die

unterschiedlichen Standpunkte bezüglich der umstrittenen Elemente zum Ausdruck, welche ich geschildert habe und wie sie in der weiteren Debatte auch noch behandelt werden. Die SVP-Fraktion wird den Antrag des Stadtrats in der vorliegenden Form einstimmig annehmen.

Wir sind der Meinung, dass die Sanierung mit den postulierten Verbesserungen zügig erfolgen soll. Wir sind auch der Meinung, dass die Ammerswilerstrasse nicht zu einer Raserstrecke wird, weil wir davon ausgehen, dass die Mehrheit der Autofahrenden anständige und vernünftige Menschen sind, welche die Verkehrsregeln beachten und aufeinander Rücksicht nehmen. Rasen ist etwas, was ich mutwillig mache, und dieses Verhalten ändere ich nicht, indem farbige Kreise auf der Strasse sind. Danke.

Sigrid Schärer (Grüne): Liebe Mitglieder aus beiden Räten, liebe Medienschaffende und liebe Zuschauer. Wie bereits mehrfach erwähnt, hat der vorliegende Verpflichtungskredit zu ganz vielen Kommunikationsflüssen geführt. Nicht nur per Mail, es gab auch Diskussion innerhalb der Fraktionen, zwischen Fraktionen, mit der Bevölkerung, welche direkt anwohnend sind oder auch sonst in Lenzburg wohnen. Es gab Artikel im Bezirksanzeiger und in der AZ und es wurden verschiedene Leserbriefe geschrieben.

Wir waren in Kontakt mit diversen Fachstellen und haben uns wirklich überlegt, was sind unsere Handlungsmöglichkeiten. Welche Aufgabe haben wir im Einwohnerrat und welche Geschäfte können wir challengen statt einfach Ja zu sagen. Wir sind zum Schluss gekommen, dass ein Rückweisungsantrag die sinnvollste Variante ist. Wir möchten nicht einfach nein sagen zum Geschäft, weil wir wissen, die Ammerswilerstrasse hat es nötig saniert zu werden. Ich wohne selbst an dieser Strasse. Auch in Anbetracht dessen, dass noch ein Kindergarten im Gebiet ist und es auch noch weitere Felder hat, welche ausgebaut werden sollen.

Deshalb ist uns wichtig, dass die Sicherheit der Strasse gewährleistet ist. Aber auch, dass das Behindertengleichstellungsgesetz richtig umgesetzt werden kann. Von einem Änderungsantrag haben wir abgesehen, weil eine kleine Änderung einen Rattenschwanz hinter sich her ziehen würde. Ich kenne das selbst, besser man nimmt das Projekt nochmals zurück und überarbeitet es mit den richtigen Anforderungen und den korrekten Kosten, wie es Corin vorher schon erwähnt hat. Die Ammerswilerstrasse ist ein komplexes Projekt mit vielen Anspruchsgruppen. Der Kanton ist involviert, die Stadt, die Bevölkerung, die Verkehrsteilnehmenden, sie alle haben Bedürfnisse und Anforderungen an diese Strasse und wie sie saniert werden soll. Aber auch an das Gebiet Widmi und wie es sich entwickeln soll.

Wir haben mehrfach gehört, der Rückweisungsantrag soll konkret formuliert sein, deswegen stellen wir konkrete Anforderungen. Diese habe ich Beat Hiller bereits schriftlich zugestellt und möchte nun auf einige nochmal eingehen.

- Durch die vielen Enteignungen und die bereits angekündeten Einsprachen entsteht ein zeitliches Risiko. Die Sicherheit der Kinder im Quartier hat höchste Priorität, weshalb dieses Risiko unbedingt minimiert werden muss. Damit dies erreicht werden kann, muss mit den betroffenen Anwohnenden ein Konsent gefunden werden. Ich habe mich nicht verschrieben, Konsent bedeutet nicht jeder sagt ja, sondern keiner sagt nein. Das heisst zum Beispiel, dass man auf die Leute zu geht und fragt, wie weit können wir gehen damit sie nicht nein sagen. Dies ist auch eine Art wie man mit Leuten einen Konsens findet, um danach möglichst wenig Einsprachen zu haben. Somit soll das Projekt, ohne zeitliche Verzögerungen durch Einsprachen durchgeführt werden.

- Es soll eine detaillierte Risikobeurteilung des Projekts durchgeführt werden. Das heisst wir möchten nicht nur das zeitliche Risiko detailliert aufbereitet haben, sondern auch die finanziellen Risiken. Die finanziellen Punkte bezüglich Enteignungen, Gerichtskosten, welche da entstehen sind nicht aufgeführt.
- Es soll eine bessere Lösung für alle Verkehrsteilnehmenden (Fussgänger und Fussgängerinnen, Fahrrad und dem motorisierten Verkehr) gefunden werden, bei der alle ihre Legitimation haben.
- Es soll ein schlankeres Projekt erstellt werden, dass trotzdem die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sicherstellt.
- Es sollen Anreize für Verkehrsberuhigung durch optische Massnahmen geprüft und geschaffen werden. Es ist schwierig eine Tempo 30 Zone durchzubringen, deswegen möchten wir statt mit Grenzen mit Anreizen arbeiten. Ich bin keine Verkehrsplanerin, aber es gibt auch optische Massnahmen, welche den Verkehr verlangsamen. Ich wohne an dieser Strasse und habe mehrfach erlebt, dass am Zebrastreifen nicht angehalten wird oder der stehende Bus noch überholt wird. Es ist gut auf den guten Willen des Menschen zu zählen, aber da braucht es auch andere Anreize.
- Seit Januar 2024 gilt der MwSt-Satz von 8.1 %. Die Kosten werden jedoch noch mit dem alten Satz ausgewiesen. Deshalb fordern wir eine angepasste Aufstellung, damit über den korrekten Betrag für den Verpflichtungskredit abgestimmt werden kann.
- Es soll eine transparente Analyse der Nutzerströme vor und nach der Projektumsetzung zur Verfügung gestellt werden, damit die Nutzerströme verifiziert werden können. Wir würden gerne wissen, wo fahren oder gehen die Leute genau durch und mit welchen Verkehrsmitteln. Wo sollen nach der Sanierung diese Nutzerströme durch? Wie sind die verschiedenen Quartiere erschlossen? Wird die Strasse nach der Sanierung so genutzt, wie es angedacht war?

Ihr seht, ich bin nicht gegen die Sanierung aber einfach gegen die Form wie sie jetzt daherkommt in dieser Vorlage. Wir nehmen viel Geld in die Hand und haben dann aber die Erwartung, dass die Lösung, die uns geboten wird, auch einen Mehrwert bringt, nicht nur für die Anwohnenden, sondern auch für diejenigen, welche durchfahren. Wir wollen ein Projekt das Sicherheit schafft und anstelle von Jahren, die wir mit Einsprachen verbringen, ein Projekt das Konsent findet. Ich hoffe mit diesem Rückweisungsantrag ein besseres Projekt gestalten zu können und danke für die Unterstützung.

Einwohnerratspräsident Beat Hiller: Vielen Dank Sigrid für dein Votum. Wir diskutieren nun über den Rückweisungsantrag. Fabian Würmli hat noch eine Ergänzung dazu.

Fabian Würmli (SP): Liebe Kolleginnen und Kollegen aus beiden Räten, werte Anwesende. Ich habe allen einen Anhang geschickt und möchte ergänzende Lösungsmöglichkeiten aufzeigen wie das Projekt, wenn es zurückgewiesen wird, nachher verbessert werden könnte.

Ich möchte vorne beginnen. Ich bin Vertreter der IG Ammerswilerstrasse geworden und als ich gewählt wurde, habe ich mir gedacht, dies ist eine Ehre, das muss man annehmen. Da muss man aber auch die Bevölkerung vertreten. Die Bevölkerung, das heisst Leute, welche ich aus Lenzburg in meinem Quartier kenne. Nachbarn sind auf mich zugekommen und haben gesagt, Fabian du musst uns helfen. Okay, ich helfe gerne, aber einfach ist es nicht. Wir haben viele Gespräche und Sitzungen geführt, mit der Stadt gesprochen, einen Verkehrsplaner hinzugezogen. Aber einfach ist es nicht. Ihr

seht, in der Vorlage ist etwas erwähnt, Tempo 30. Man hat 2003/2006 einen Gestaltungsplan gemacht und gesagt, die Kantonsstrasse muss Quartiercharakter haben, von Tempo 30 war da die Rede. Was ist passiert? Rund 1'000 Personen wohnen neu dort und man hat gemerkt, dass Querungen fehlen. Dann hat man geschaut, wo die Leute über die Strasse gehen und gedacht ja dann macht man hier eine Querung. Dazu braucht es aber noch ein Trottoir, welches gebaut werden müsste. Ja, das kann man so sehen, muss man aber nicht. Wenn man den Plan genau anschaut und rein zoomt, merkt man, es sind praktisch alle Grundstücksgrenzen über 500 Meter involviert. Wenn ich alle Stockwerkeigentümer und Grundstückeigentümer zusammenzähle, komme ich auf rund 80 Personen, mit welchen man verhandeln muss und welche man im ärgsten Fall nach einem Bundesgerichtsentscheid enteignen müsste. Das braucht viel Zeit, Geduld und Geld. Wir haben mit diesen Leuten gesprochen, es hat Anwesende hier im Raum, sie sind nicht bereit das Land zu geben, wenn nicht Tempo 30 kommt. Das kommt nicht, also müssen wir nach neuen Lösungen suchen. Eine mögliche Lösung habe ich euch ausgedruckt. Es gibt sicherlich Sachen, welche man im Projekt beibehalten muss. Aber es gibt auch noch Klärungsbedarf. Wir brauchen sicherlich Fussgängerquerungen, wenn möglich drei bis vier möglichst mit Mittelinseln. Aber auch für Velos braucht es noch Infrastruktur. Pro Velo ist für die Rückweisung des Projekts und für eine Überarbeitung.

Wir haben zwar einen Gehweg mit 6cm Kante auf dem Autos nicht ausweichen können wenn die Strasse zu schmal ist und es gibt neu einen Flüsterbelag. Trotz allem, wir brauchen aber eine Redimensionierung des Projekts. Was wir nicht brauchen, sind unnötige Verkomplizierungen des Projekts. Beginnen wir vorne, die Bushaltestelle Friedweg stadteinwärts ist wunderbar gelöst. Stadtauswärts müsste man sie um 1 m verschieben und man hätte 30 Eigentümer weniger, bei welchen man das Grundstück antasten muss. Man müsste auch nicht fünf Bäume fällen, man müsste generell sehr wenig machen. Ich habe das aufgezeichnet und mit dem Verkehrsplaner und demjenigen der das gezeichnet hat gesprochen, weil ich mir dachte, so einfach kann das nicht sein. Es wurde so gezeichnet, weil der Lastwagen, welcher die Entsorgungsstelle bedient, und die Container heraushebt von der Stadt einwärts zufährt. Er müsste dann um die Insel drehen. Theoretisch muss der die Stützen dann in der Mitte vom Trottoir rausfahren und würde dann die Velofahrer und Fussgänger gefährden. In der Theorie, das ist ein Argument, in der Realität glaube ich aber nicht, dass es ein Problem wäre. Ich kann nicht verstehen, weswegen man wegen diesem einen Meter mit 30 Grundstückeigentümern Krach und Verhandlungen will, oder weshalb man dafür 5 Bäume fällen muss. Wenn wir weitergehen, haben wir das Mäuerchen und den kleinen Schopf welche im Weg stehen. Sie stehen da im Weg, weil die Strasse seit dem 17. Jahrhundert besteht und der Schopf irgendwann gebaut wurde vor dem Baugesetz, in dem man sagte, man muss bei Neubauten weiter weg von der Strasse. Das bedeutet, wir haben da ein Nadelöhr, welches zum Abbremsen zwingt. Man muss aufmerksam sein und aufpassen. Wenn solche Hindernisse wegfallen, gibt es keinen Grund mehr zum Abbremsen. Man sagt, die Strasse sei nachher schmal mit 6.2 m ohne Mittelstreifen. Ich bin einverstanden, dass ist nicht viel. Aber die Ammerswilerstrasse ausserorts ist mit 4.8 m plus zwei Mal 10 cm weissem Streifen auf der Seite noch schmal und da kreuzt man sich mit 80 km/h. Ich glaube das Argument man fährt langsam, weil die Strasse schmal ist, funktioniert hier nicht. Ich bin der Meinung, wenn man Hindernisse hat, sollte man diese nicht aus dem Weg schaffen, denn sie kommen nicht mehr zurück. Der Kanton will eine Durchfahrtsstrasse, aber sind wir ehrlich, wollen wir dort mehr Durchgangsverkehr? Ist es unsere Aufgabe dies auszubauen? Ich glaube nicht. Ich bin der Meinung, ich könnte noch lange ausführen mache es aber kurz, das Projekt überzeugt nicht. Ich finde man muss das Projekt zurückweisen und man soll nicht Angst davor haben, dass der Kanton dann nichts macht. Der Kanton hat die Aufgabe die Strasse zu sanieren, einen schönen Belag zu machen

und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Ich denke wir müssen mutig sein und das Projekt, wie es daherkommt, zurückweisen. Danke.

Corinne Horisberger (FDP): Geschätzter Präsident liebe Kolleginnen und Kollegen aus beiden Räten, werte Vertreter der Presse, liebe Gäste, die Vorlage zur Sanierung der Ammerswilerstrasse mit einem Neubau eines Gehwegs erhitzte die Gemüter in unserem Städtchen. Fakt ist, das Preisschild von CHF 5,54 Millionen für 740 Meter ist doch sehr hoch. Auch wenn die Entsorgung des belasteten Belags einen grossen Brocken der Kosten ausmacht, ist es viel Geld, was wir ausgeben müssen. Dazu kommt, dass das vorliegende Projekt, vor allem bei den Anwohnenden der Strasse, auf wenig Begeisterung stösst.

Aus dem Grund wage ich mal zu behaupten, würde niemand von uns privat rund CHF 5 Millionen ausgeben, wenn man keinen Bedarf oder Nutzen in der Investition sieht. Die FDP-Fraktion unterstützt den Rückweisungsantrag aus folgenden Gründen. Die Sanierung ist zeitlich unkritisch, das Projekt ist bereits seit 7 Jahren in Arbeit und der Baubeginn soll frühestens 2026 erfolgen. Damit steht der zeitliche Aspekt einer Rückweisung nicht im Weg. Der Landerwerb birgt latente Prozessrisiken. Allfällige Rechtskosten sind im Kredit nicht berücksichtigt. Es könnte dadurch durchaus zu Verzögerungen kommen.

Velofahrer werden im Mischverkehr auf der Strasse geführt. Das Ausweichen wird aufgrund des durchgehenden Gehwegs auf der Westseite an keiner Stelle mehr möglich sein. Aufgrund des Bevölkerungswachstums und des zunehmenden Verkehrs in unserer Stadt, aber auch aus klimapolitischen Überlegungen, müssen wir doch als Stadt das Interesse haben, möglichst viele Leute zu motivieren mit dem Velo unterwegs zu sein. Wir sind der Meinung, dass dieser Aspekt zu wenig in das Projekt eingeflossen ist.

Die FDP stellt folgende Anforderungen zum Strassenprojekt an den Stadtrat: Wir wollen einen Gehweg zwischen dem Friedweg und dem Bifang inkl. mehreren sicheren Fussgängerquerungen mit Mittelinsel beim Doppelkindergarten Widmi. Wir wollen hindernisfreie Bushaltestellen, diese fordern einzig einen Landerwerb für die Bushaltestelle am Friedberg in Fahrtrichtung Süden. Wir wollen eine richtige Fussgängerquerung bei der unteren Widmi. Wir wollen keinen weiteren Landerwerb. Für die Sicherheit von Fussgängern und Velofahrern, vor allem die von den Kindergartenkindern, welche jeden Tag unterwegs sind, muss während der Bauzeit gesorgt sein. Es kann nicht sein, dass Erstklässler auf ihrem Schulweg, wie das letzten Montag in der Aavorstadt der Fall war, am gesperrten Fussgängerstreifen stehen, weil die Hälfte der Strasse plötzlich weg ist. In der Aavorstadt sowie an der Ammerswilerstrasse queren täglich mindestens 50 Kinder die Strasse. Baustellen sind auch für Autofahrende aufgrund einer ungewohnten Verkehrsführung eine Herausforderung. Deshalb sind Signalisationen und Umwege für Fussgänger umso wichtiger. Die FDP steht geschlossen hinter der Rückweisung.

Christina Bachmann (Die Mitte): Geschätzter Herr Präsident, liebe Mitglieder von beiden Räten geschätzte Gäste, liebe Medienschaffende, auch Die Mitte/EVP-Fraktion hat sich lang und eingehend mit dieser Vorlage befasst. Wir haben Gespräche geführt mit verschiedenen Anwohnerinnen und Anwohner. Wir haben Gespräche geführt, vor allem auch in den Kommissionen, in denen auch unsere Leute vertreten sind und von Anfang an mitgewirkt haben. Wir orientieren uns an unseren Werten und Grundhaltungen, das ist sichtbar, wie wir uns entscheiden werden. Uns liegt am Herzen, dass wir eine gute Lösung für alle finden. Uns ist es wichtig, dass wir Sicherheit haben für Velos,

Fussgänger, Fussgängerinnen und für Autos und insbesondere auch eine gute Schulwegsicherheit für unsere Kinder.

Wir werden geschlossen dem Antrag des Stadtrats zustimmen und geschlossen den Rückweisungsantrag ablehnen. Warum?

Die Strasse ist für uns klar eine verkehrsorientierte Strasse zur Ein- und Ausfahrt von Lenzburg. Es ist keine Quartierstrasse, wir sehen es nicht als Strasse mit einer 30er-Zone. Bei solchen Strassen ist es wichtig, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger sicher sind, und das hat oberste Priorität. Dafür braucht es in einer Tempo 50 Zone zwei Trottoir auf beiden Seiten eines. Das geht nicht anders. Velos sind auf einer geraden Strecke gut sichtbar, man kann sie gut überholen. Autofahrer müssen keine Angst haben, dass jemand plötzlich über die Strasse rennt, sie sehen die Velos und können gut überholen.

Wie gesagt, ist es uns ein zentrales Anliegen, dass die Schulwegsicherheit gewährleistet ist. Dies ist heute nicht der Fall, wir glauben aber, dass mit dieser Vorlage das gewährleistet werden kann. Seit 2021 müssen Kinder bis 12 Jahre das Trottoir benutzen, sie dürfen gar nicht auf die Strasse. Es ist also wichtig, dass wir auf beiden Seiten ein Trottoir haben. Deshalb ja, zu durchgehenden Trottoirs für die Fussgängersicherheit und zudem Bushaltestellen, welche inklusiv sind. Zu den Velos. Wir haben selber schon viele Motionen für die Velos eingereicht. Wir glauben, dass die Vorlage für Velos gut ist. Ich habe bereits ein Punkt erwähnt weshalb, andererseits sehen wir auch eine Zunahme von E-Bikes und diese wollen wir nicht auf dem Trottoir haben. Deshalb sind wir nicht für eine Lösung bei dem Velo und Fussgänger zusammen auf dem Trottoir sind. Hier ist der Vorrang den Fussgängern zu geben. Was wir aber schon sagen, dass man auf die Velo-Situation in der Vorlage näher hätte eingehen dürfen. Das haben wir ebenfalls schon mehrfach moniert beim Stadtrat. Unser drittes Argument ist die Arbeit der Kommissionen und des Stadtrats, welche wir eng begleitet haben und auch wissen, dass viel mit dem Kanton verhandelt wurde. Wir haben eine Vorlage, welche vom Kanton mitfinanziert wird. Wir zahlen nur 35.7 % vom gesamten Betrag und das ist gut. Wir haben eine Vorlage welche hart erkämpft wurde, da hat es sich niemand einfach gemacht. Die Verkehrskommission hat hart gekämpft und deshalb ist es eine gute Lösung. Wir glauben auch, dass es eine Chance für Lenzburg ist und wir dann eine gute Ausfahrtsstrasse haben.

Zu den Bewohnern der Ammerswilerstrasse. Auch wir haben Leute in der Partei, welche an der Ammerswilerstrasse wohnen. Wir haben auch da Gespräche geführt und glauben, dass auch der Stadtrat sorgfältig geprüft und alle berücksichtigt hat. Wir erwarten keine grossen Prozesskosten. Es gibt immer die Lauten, aber es gibt auch die Leisen. Wir haben nun eine Stimme für die Leisen, Kinder oder auch ältere Menschen, welche nicht laut aufbegehren. Wir hoffen es kann für alle eine gute Lösung gefunden werden. Diese, so finden wir, liegt auf dem Tisch. Wir werden den Rückweisungsantrag geschlossen ablehnen. Merci vielmal.

Martin Killias (SP): Lieber Herr Präsident, werte Damen und Herren Stadträte, liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Anwesende, ich bin nicht ein Direktbetroffener. Ich wohne in der rückwärtigen Position, aber ich nutze die Strasse jeden Tag und auch zu jeder Tages- und Nachtzeit mit dem Velo. Es wurde viel geschildert, wie gefährlich es zurzeit an der Ammerswilerstrasse ist. Ich muss ehrlich sagen, zurzeit finde ich die Gefahren überschaubar. Ich fahre nämlich nicht auf dem Trottoir. Ich fahre auf der Strasse, deutlich in der Fahrbahn, man muss also bremsen, um zu überholen. Was ich gefährlich finde, nicht nur auf der Ammerswilerstrasse, sind Überholmanöver bei Gegenverkehr oder sehr schmalem seitlichen Abstand. Da habe ich mehr Schweiß auf der Stirn. Aber hier müssen

Autofahrer einfach abbremsen und das ist ja, was wir eigentlich wollen. Man soll abbremsen und warten bis kein Gegenverkehr mehr kommt, um dann überholen zu können. Ich war eigentlich immer Befürworter einer Tempo 30 Zone an der Ammerswilerstrasse aber ich glaube, der Stadtrat hat es verpasst, den Entscheid beim Kanton anzufechten. Der Kanton wird eine 30er Zone auf einer Hauptstrasse nicht befürworten. Aber es gibt eine Reihe von mutigen Gemeinden in Basel, Graubünden oder Luzern, welche das durchgebracht haben. Ich war lange genug am Bundesgericht, natürlich weiss man im Vorfeld nicht, ob es funktioniert, aber man hätte es versuchen müssen. Ich glaube nach Abschluss des Projekts ist der Zug abgefahren da Tempo 30 durchzubringen. Es gibt eine Motion vom Nationalrat Schilliger, der salopp gesagt ein Verbot von Tempo 30 auf Hauptstrassen fordert. So gesehen ist die Hoffnung auf eine 30er Zone im Nachhinein hoffnungslos naiv. Tempo 30 ist also sehr unwahrscheinlich. Was kann man denn sonst machen, um den Verkehr zu beruhigen? Das, was man auch sonst an vielen Orten im Land macht, nämlich Hindernisse in die Strasse einbauen. In den 1950er bis 1970 Jahren hat man überall in den Dörfern gerade Schneisen gebaut, alles links und rechts weggeräumt und nun wundert man sich, dass nicht nur 50 km/h sondern vielleicht sogar 80 km/h gefahren wird. Deshalb muss man direkt am Anfang ansetzen und die Strassen so aussehen lassen, dass man nicht schneller als 50 km/h fahren kann. Wir können nicht neue Hindernisse bauen, das ist nicht erlaubt. Wir können aber Hindernisse, die schon bestehen, so stehen lassen. Ich möchte hier auch als Heimatschützer eine Lanze brechen für liebe kleine Schöpfchen und Häuschen, welche als Hindernisse fungieren. Ich möchte euch nicht vom Heimatschutzwert des Häuschens an der Ammerswilerstrasse überzeugen, aber vielleicht kann ich euch überzeugen, die Mauer und das Häuschen stehen zu lassen umso den Verkehrsfluss zu stören und zu bremsen. Ich persönlich finde es auch tragisch, dass die Bäume gefällt werden müssen und so kleinen Tierchen den Lebensraum genommen wird für ein bisschen mehr Asphalt. Wenn wir jetzt alles begradigen und ein schönes Trottoir bauen bin ich sicher, es wird auch viele Velofahrer haben und eine Art «Velo-Autobahn» entstehen und so wird einfach der Verkehr schneller. Darum liebe Kolleginnen und Kollegen würde ich dringend raten, den Rückweisungsantrag zu unterstützen. Ich schliesse mich betreffend Kosten auch Corinne Horisberger an. Ich habe viel im Ausland gelebt und gearbeitet, aber nirgends wird im öffentlichen Sektor ein solcher Perfektionismus betrieben wie hier in der Schweiz. Ich sehe schon, dass der Belag an der Ammerswilerstrasse gemacht werden kann, aber wenn wir nach Deutschland, Norditalien oder Frankreich schauen, würde eine solche Strasse wohl noch lange nicht saniert. Bleiben wir doch ein bisschen auf dem Teppich und wenn wir finden wir hätten viel zu viel Geld so könnten auch die Steuern gesenkt werden. Danke.

Adrian H^öhn (GLP): Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, werter Stadtrat, werte Gäste, kurz zusammengefasst der Hauptstreitpunkt dieses Projekts sind die Kosten, das Trottoir und der fehlende Veloweg. Von den Gegnern des Projekts und der IG sind auch viele unterstützenswerte und möglichst zu beachtende Argumente aufgebracht worden. Ich nenne 3 davon:

- Eine transparente Analyse der Nutzerströme vor und nach den Anpassungen
- Eine bessere Lösung für alle Verkehrsteilnehmenden
- Anreize für Verkehrsberuhigung durch optische Massnahmen schaffen

Das passt, da hätte ich überhaupt kein Problem damit. Aber wohin kommen wir, wenn wir das Projekt heute zurückweisen, haben wir wirklich so schnell eine bessere Lösung. Bei der jetzigen Planungszeit, welche wir nur schon für dieses Projekt hatten, glaube ich nicht. Wir setzen uns für die konstruktive Lösung im bestehenden Projekt ein. Wir setzen uns für den Langsamverkehr und vor

allem namentlich für die Fussgänger ein und finden das zusätzliche Trottoir eine gute Lösung. Ich weiss, andere betrachten dies anders, aber es braucht meiner Meinung nach, da unterstütze ich das Votum von Christina, auf beiden Seiten ein Trottoir, damit man die Querung machen kann. Ich habe es versucht, mich auf der Westseite als Fussgänger durchzuarbeiten. Es war nicht so einfach. Die Konsequenz von dieser Rückweisung wird aber sein, es gibt kein Trottoir. Vergesst das. Dann geht der Kanton auf seinen Plan B zurück und wird machen was gemacht werden muss, nämlich den Belag sanieren. Dann kommt sicher nicht noch einmal ein Trottoir. Der Kanton verbrennt sich nicht nochmals die Finger mit dem Landerwerb, welcher offenbar den Ausschlag gegeben hat, dass schlussendlich die erste Fassung des Projekts zurückgewiesen wurde.

Deshalb müssen wir uns die Konsequenz vor Augen führen. Wenn wir das Trottoir verhindern wollen, dann müssen wir zurückweisen. Aber wir wollen ja etwas machen für Fussgänger und von denen haben wir auf beiden Strassenseiten viele.

Ich bin deshalb der Meinung, es muss klar offensichtlich sein, wo der Fussgänger durchzulaufen hat und es braucht Querungen. Ihr wisst es alle schon, später werden drei Änderungsanträge zu dem Thema kommen, in denen wir diese Punkte, mit Ausnahme der Kosten, die bringen wir nicht ganz weg, im Projekt verbessern können, ohne dass wir gerade das Ganze abschmettern müssen. So viel günstiger wird es wahrscheinlich nicht. Die Planungskosten werden sicher teurer und die Umsetzungskosten wahrscheinlich auch. Ob wir es jetzt oder in fünf Jahren machen. Es ist wahrscheinlich, dass die Teuerung nochmals höher ausfällt. Klar, was wegfällt ist das Trottoir und der Landerwerb. Also, wenn es euch ums Trottoir geht, dann schiesst das Ding ab, aber wenn es darum geht, etwas für die Fussgänger zu tun, dann bitte ich euch den Rückweisungsantrag nicht anzunehmen.

Jetzt noch so ein paar Argumente der Befürworter dieser Rückweisung. Anscheinend gemäss FDP ist das Projekt ja zeitlich unkritisch. Weshalb sollte es dann bei den Einsprachen nicht auch zeitlich unkritisch sein? Bei der Planung des Bahnhofs gab es auch Enteignungen durch die SBB.

Die ist aber sehr zuversichtlich, dass sie im Zeitplan bleibt mit dem Bahnhof. Ich weiss nicht, ob dort so viele schlechtere Einsprecher sind als hier an der Ammerswilerstrasse, vielleicht. Zum Thema Schopf. Ja es ist ein schöner Schopf, aber anscheinend gemäss Christian Brenner wurde er dem Kanton schon angeboten. Also von dort kommt der Widerstand anscheinend nicht.

Noch zum Veloweg, ja ich hätte eine schöne Lösung für diesen Veloweg, wenn wir bereit sind noch mehr Geld zu investieren. Wir haben auf der anderen Seite bei der Allee eigenes Land, was jetzt eine Böschung ist. Man könnte das baulich verändern und einen schönen Veloweg bauen. Aber das kostet nochmal extra. Aber auf dieser Strasse ist, meiner Meinung nach leider, vom Kanton vorgegeben, wer die Priorität hat. Das ist der Verkehr und die Fussgänger. Es ist keine kommunale Radroute. Man kann bei der Widmi durchfahren, es gibt einen Fahrradweg der Bachstrasse entlang nach Ammerswil. Wenn man also nicht direkt zu diesen Häusern muss, dann fährt man wahrscheinlich der Velobeschilderung nach und kommt nicht an der Ammerswilerstrasse vorbei. Aber wenn das ein Anliegen für die Anwohnenden ist, dann bitte habe ich einen möglichen Lösungsweg aufgezeigt. Wir sind also gegen eine Rückweisung und möchten mit dem Geschäft so weitermachen. Danke vielmals.

Fabian Würmli (SP): Nur kurz zum Thema Schulwegsicherheit. Ich habe zwei Kinder, die den Kindergarten untere Widmi besucht haben. Ich weiss also was es bedeutet. Ich habe mich gefreut, dass sie über den Friedhof gegangen sind. Ich freue mich auch für meine 2 ½-jährige Tochter, dass sie das Trottoir noch nicht erlebt. Denn ein Trottoir welches direkt an einer Strasse ist wo Fahrzeuge mit 50 km/h durchfahren, ist einfach weniger sicher, als wenn man über den Friedhof läuft. Natürlich

wäre es praktisch aber wie gesagt, wir können nicht alles haben, es hat zu wenig Platz. Die Velofahrer aus dem Quartier halten sich leider nicht an die kantonale Veloroute. Vielleicht kennen sie auch nicht alle, es ist nirgends signalisiert, lediglich ein Wanderweg ist signalisiert Richtung Himmelrych, darum gerne auch da eine Querung.

Noch ein paar Fakten: Es gibt keine Bevölkerungsanalyse, keine Befragung oder Umfrage. Es hat keine Diskussion stattgefunden in der Verkehrskommission. Man hat einfach gesagt wollt ihr oder nicht, Stichentscheid nein. Wenn ihr Kontakt habt zu Nachbarn, die ein zweites Trottoir wollen, gebt mir diese an. Ich würde gerne mit ihnen reden, denn ich kenne niemanden. Ich kenne aber logisch auch nicht alle Menschen. Aber es gibt keine Fakten und das stört mich. Ich weiss, wenn wir den Rückweisungsantrag gutheissen und das Projekt in dieser Form ablehnen, muss der Kanton die Schulwegsicherheit berücksichtigen. Er muss eine Insel machen beim Kindergarten. Es müssen behindertengerechte Bushaltestellen gebaut werden und es muss ein neuer Belag hin. Also die Sicherheit für Fussgänger ist gewährleistet und der Komfort wäre, mehr Querungen als bisher diese eine. Habt ihr wirklich das Gefühl, die Leute aus dem Himmelrych laufen 300 m und queren die Strasse damit sie dann wieder 300 m zurückgehen können. Auf einer Strasse die tagsüber zurzeit nicht viel befahren ist, wird das sicher nicht passieren. Deshalb sind diejenigen die es so kennen auch nicht dafür zu haben. Aber wir müssen wissen, die Ammerswilerstrasse ausserorts die wird ausgebaut. Das heisst Sanierung, konkret ist es aber ein Ausbau, bei dem man die neue Fahrbahn komplett macht und sicherlich auch verbreitert. Es ist also gut möglich, dass danach auch mehr Verkehr, auch Schwerverkehr, über die Ammerswilerstrasse fährt. Bitte haltet das im Kopf, wenn ihr jetzt abstimmt. Danke.

Michael Häusermann (SVP): Herr Präsident geschätzte Damen und Herren im Saal, ich bin erstaunt, wie viele Kantonsstrassensanierungsexperten wir hier im Saal haben.

Aber, wenn man dann auch so ein bisschen liest, was die Ideen und Vorschläge sind, dann sinkt meine Begeisterung wieder ein wenig. Wir haben eine Vorlage des Stadtrats, welche vor allem eines bringt, nämlich die Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger. Sie sind die schwächsten Verkehrsteilnehmenden, obwohl sie kein Verkehrsmittel haben. Aber sie bewegen sich im Verkehr und Fussgänger zu sein ist ein gefährlicher Sport. Gerade letztes Wochenende gab es in Zürich und Winterthur tödliche Unfälle mit Fussgängern.

Corin Ballhaus hat bereits unsere Position dargelegt, ich möchte aber schnell einige Anmerkungen zum Rückweisungsantrag machen. Wir können der Vorlage entnehmen, dass sich die Experten vom Kanton und auch Christian Brenner mehrere Jahre mit der Planung befasst haben. Ich denke man sollte denen glauben und Vertrauen schenken. Ich denke, so wie ich das der Vorlage entnehme, auch die Vorlage ein Kompromiss war. Es wird bestimmt keine Vorlage geben, bei der wir auf alle Wünsche Rücksicht nehmen können. Wir haben heute das Votum gehört, wir reden mit der Bevölkerung und fragen, was sie gerne hätten, und dann finden wir eine Lösung. Also der Stadtrat kam noch nie zu mir nach Hause und hat gefragt wie viel Steuern ich bezahlen möchte. Es gibt einfach gewisse Normen und Regelungen vom Kanton. Wenn man sich einen Zebrastreifen gewohnt ist, dann ist klar, dass man sich für eine Querung umgewöhnen muss. Aber Herr Mathys hat an der Infoveranstaltung wunderbar aufgezeigt, dass dies einfach eine Frage vom Vortrittsrecht ist. Auch Herr Brenner hat uns versichert, sobald die Frequenz da ist, kommt der Fussgängerstreifen. Aber ich denke das Projekt zurückzuweisen, weil es einem nicht passt, geht nicht. Das sind Normen vom Kanton und wir müssen uns dem Kanton und dem Bund unterordnen. Wenn ihr schreibt, die Strasse hat einen Quartiercharakter, dann muss ich schon sagen, das ist einfach falsch. Es ist eine

Kantonsstrasse und die Kantonsstrasse hat den Auftrag den Verkehr aus den Quartieren zu sammeln und nachher abzuführen. All denjenigen die in der Widmi in diesen Wohnungen wohnen muss ich sagen, ihr habt gewusst, dass ihr an einer Kantonsstrasse wohnt. Wenn ihr damit ein Problem habt, dann müsst ihr da nicht wohnen. In der Vorlage steht, wie lange es diese Strasse schon gibt, die war einfach früher da. Das soll kein Freipass sein zum Rasen, aber ihr habt gewusst, dass ihr an eine Kantonsstrasse zieht. Es erstaunt mich, dass es Anregungen oder Einwendungen von Leuten aus der Widmi gibt. Die können alle auf der anderen Seite raus und haben keinen Verkehr da. Ihr führt auf, dass dort noch ein Alleebaum geopfert werden muss. Aber ich glaube ich bin bekannt, dass ich eher Freund als Feind bin von Bäumen. Also für diesen Baum tut es mir leid, aber wo war der Aufschrei, als man aus dieser Allee Bäume ausgerissen hat für die Einfahrten der Widmiüberbauung? Wo war der Aufschrei vom Einwohnerrat beim Bauprojekt Weiterbildungszentrum, das Erste, was da fällt sind Bäume. Da ist kein einziger aufgestanden und hat sich für die Bäume eingesetzt. Es tut mir auch weh für jeden Baum, der gefällt werden muss, aber manchmal geht es nicht anders. Unsere Infrastruktur muss halt irgendwo gebaut werden.

Das Argument der genügenden Veloinfrastruktur, ich bin froh Fabian, dass du dies ein wenig ausgeführt hast. Ich habe schon gedacht was ist das wieder für ein Schlagwort. Martin du hast es vorhin schön gesagt, ich bin froh, dass du die Strasse benützt. Als Velofahrer dürfen wir die Strasse nutzen und wenn ein Auto kommt, hat es zu warten bis es überholen kann und wenn Gegenverkehr kommt, dann hat man als Autofahrer auch zu warten. Ich war diese Woche auf der neuen Bahnhofstrasse unterwegs und es hatte auch ein paar velofahrende Schüler, lustigerweise nicht auf dem Veloweg, sondern auf der Strasse, da musste ich auch warten und ich habe es überlebt. Genau so wird es auch auf der Ammerswilerstrasse sein. Wenn ein Velo da ist, muss man abbremsen und warten. Es wird tendenziell schmaler und schmaler bedeutet auch langsamer. Das ist auf der Autobahn auch so. Aber Tempo 30 ist das falsche Mittel gegen Rasen. Man erwischt Raser in 30er Zonen mit Tempo 60 und man erwischt Raser ausserorts mit 160 km/h. Wenn jemand auf der Ammerswilerstrasse rasen will, dann rast er. Ich hoffe einfach, es passiert kein Unfall. Aber man kann auch auf anderen Strassen rasen, wenn man das will.

Zu den Bushaltestellen, diese werden mit dem Projekt wie es vorliegt behindertengerecht umgebaut.

Ich möchte heute dafür plädieren, dass man die Ammerswilerstrasse nicht heilig macht. Wir haben verschiedene Kantonsstrassen die ebenso gefährlich sein können. Die sind alle so gebaut, wie das der Kanton vorgibt. Wenn Corinne sagt sie möchte ausweichen können mit dem Velo, dann frage ich mich, wieso musst du ausweisen? Wenn ich auf der Strasse Velo fahre, dann muss ich nicht ausweichen. Es gibt nicht überall einen Veloweg, klar das gibt Sicherheit, wenn es einen Radweg gibt. Aber wir haben nicht überall einen Radweg und es muss einfach auch gehen, dass Velofahrer auf der Strasse Platz haben.

Ich appelliere hier, obwohl wahrscheinlich die Meinungen gemacht sind, diesem stadträtlichen Vorschlag zuzustimmen. Die Erhöhung der Sicherheit von Fussgängern ist ein ganz positiver Punkt. Dass es dafür zu Landabtausch kommen muss, ist eher negativ, aber wenn man Platz will, muss man das machen. Die SVP-Fraktion wird den Rückweisungsantrag ablehnen und diesmal dem Stadtrat folgen. Merci.

Marcel Strebel (FDP): Geschätzte Anwesende von beiden Räten, Presse und Gäste, erstmal Entschuldigung für meine Stimme, ich bin zurzeit ziemlich erkältet. Mige, schön dass du ein so löblicher

Autofahrer und offenbar auch ein löblicher Velofahrer bist. Vom Autofahren kann ich nichts sagen, ich bin wohl einer der wenigen hier im Saal die kein Autobillet haben. Aber als Jakobspilger weiss ich wie man zu Fuss geht und zwischendurch brauche ich das Velo und ansonsten bin ich mit den ÖV unterwegs. Du sagst, du seist mit dem Auto auf der Bahnhofstrasse hinter den Velos hergefahren, das meine ich, das ist löblich. Da bist du sicher einer der wenigen. Ich schaue auf der Bahnhofstrasse täglich zu, wie auch schon vor der Sanierung, Personen deutlich älter als 12 Jahre immer wieder auf dem Trottoir Velofahren. Sie tun dies in beide Richtungen und weshalb? Weil sie dem motorisierten Verkehr ausweichen wollen. Als die Sanierung an der Bahnhofstrasse fertig war, bevor die Velo-Signalisierung wieder angebracht wurde, gab es schon wieder Leute, auch Vertretende des Stadtrats, welche wieder auf dem Trottoir fuhren. Was heisst das jetzt für die Ammerswilerstrasse?

Wenn wir diese Strasse so sanieren, keinen Veloweg machen und auf beiden Seiten Trottoirs haben, dann warte ich darauf bis die ersten Velofahrer auf diesen Trottoirs fahren. Man sieht es täglich auf anderen Strassen. Mir kann niemand erzählen, dass dies förderlich sei für die Sicherheit sowohl von Fussgängern wie auch von Velofahrenden. Ein weiteres Beispiel wie gefährlich das ist, als die Bushaltestelle im Angelrain wieder aufging bin ich da ausgestiegen, habe schon noch nach links und rechts geschaut. Trotzdem wurde ich von einem Velofahrer beinahe überfahren und es war kein 12-jähriger. Also bitte hört auf zu argumentieren, dass die Sicherheit mit zwei Trottoirs gewährleistet ist. Kommt an die Bahnhofstrasse und schaut euch das an. Danke für die Aufmerksamkeit.

Ivanka Bašić (SP): Geschätzter Herr Präsident, geschätzte Anwesende, es tut mir leid, dass ich es jetzt auch noch in die Länge ziehen muss. Ich muss dir Mige widersprechen. Ich denke die Fussgänger sind nicht die schwächsten Verkehrsteilnehmer, ein Velo ist genauso schwach, wenn es zu einem Unfall mit einem Auto kommt. Dann stört mich diese Bagatellisierung der Unfallprävention, welche man nicht so wahnsinnig im Blick hat. Zu den Wohnverhältnissen, wir wissen, wie schwierig es ist eine Mietwohnung zu finden. Zum Vorwurf, wieso man da wohnt, habe ich keine Worte. Die Leute, welche eine Wohnung suchen nehmen einfach, was es auf dem Markt hat.

Jetzt wird an subjektives Verhalten appelliert. Es ist subjektiv, ob man diese Strasse gut findet oder nicht. Das ist einfach so. Aber es war ein planerisches Vorhaben dieser Stadt und jetzt ist da ein Quartier entstanden, in dem eine Kantonsstrasse mitten durchfährt. Also wieso kann man da nie etwas ändern? Wir sind in unserer Fraktion auch verschiedener Meinung, deshalb rede ich hier nur für mich. Ich plädiere auf die Rückweisung dieses Antrags. Danke.

Einwohnerratspräsident Beat Hiller: Ich möchte langsam zur Abstimmung von diesem Rückweisungsantrag kommen. Adrian hast du noch etwas Kurzes zu diesem Rückweisungsantrag?

Adrian Höhn (GLP): Nur ganz kurz zum Schreckgespenst Ausserortsausbau und Lastwagenverkehr und was alles genannt wurde. Es steht schon in der Vorlage, der Kanton möchte eine elektronische Busspur machen. Ich musste mir das auch kurz erklären lassen, gebe ich zu. Das bedeutet es gibt eine Pfortneranlage. Das heisst im Stossverkehr macht es Schwupp und eine Barriere geht runter, ein Blinksignal erscheint und der Bus kann überholen. Das heisst, dort staut sich der Verkehr. Das ist nicht sehr attraktiv. Das ist nicht die schnellste Route für den Lastwagenverkehr zu Stosszeiten. Nicht nur zur Stosszeit hat der Lastwagen vielleicht Glück und es kommt kein Bus. Aber dort hat es also eine Massnahme, die den Verkehr bremst. Einfach so zur Information.

Stadtkammann Daniel Mosimann: Geschätzte Damen und Herren vom Einwohnerrat, liebe Kolleginnen und Kollegen, es wurde schon ganz viel gesagt. Aber ich denke es gibt noch zwei, drei Dinge,

welche man berichtigen muss. Die Strasse hat jetzt zum Teil eine Breite von 7.60 m und wird nachher reduziert auf 6.20 m. Untersuchungen haben ergeben, dass Autos bei Gegenverkehr Velos nicht überholen, wenn die Strasse so schmal ist. Das ist einfach so und ich bin froh um das Votum von Martin Killias. Das Selbstverständnis für Velofahrer ist etwas, was man sicher an den Tag legen darf.

Über Tempo 30 kann man sich streiten. Wir haben Abklärungen gemacht und dies beim Kanton so eingegeben. Der Kanton hat uns eine abschlägige Antwort erteilt. Wir haben mehrmals nachher noch darüber diskutiert, sind mit den Leuten vom Kanton zusammengesessen und der Stadtrat hat dann aus Vernunftsgründen entschieden, es nicht in die Vorlage reinzunehmen. Wir sind hier nicht im Kanton Graubünden oder Bern, wir sind im Strassenkanton Aargau und in dieser Konstellation hätte Tempo 30 keine Chance. Man kann jetzt sagen das ist mutlos, für uns war es eine realistische Abwägung dieser Sache nach den Abklärungen, die wir gemacht haben. Mit der Lösung, die wir jetzt haben, konnten wir ebenfalls eine neue Kostenteilung erreichen. Vorher hätten wir 57 % an die Sanierung dieser Kantonsstrasse bezahlt. Das ist also heute eine massive Verbesserung.

Dann zum Projekt: Dem Stadtrat ist bewusst, dass es ein Kompromiss ist. Wir sind hier im Siedlungsgebiet und da kann der Strassenraum nicht einfach aufgeblasen und grösser gemacht werden. Die Anforderung eines Velostreifens geht nicht auf einer Strasse von 6.20 m breite. Es wurde gesagt, die kommunale Veloroute führt bei der Strafanstalt durch über die Wilstrasse und dann via Bachstrasse zur Schulanlage. Das funktioniert und wird von Schülerinnen und Schülern aus Ammerswil so genutzt. Auch die Anwohnenden der Widmi können über den Widmiweg rausfahren. Wichtig für uns war der Gehweg auf der Westseite, sodass man sich von Querung zu Querung sicher bewegen kann.

Zum Thema die Sanierung ist zeitlich unkritisch: Wir haben auch hier bereits mehrere Vorstösse gehabt bezüglich Bushaltestellen. Die Bushaltestellen, das wissen wir, da sind drei von vier nicht behindertentauglich gebaut. Der Kanton ist da im Verzug und zögert, solche Umbauten von Bushaltestellen raus, wenn eine Sanierung wie jetzt hier ansteht.

Noch etwas zu den Hindernissen: Ich bin ebenfalls Velofahrer und mache ab und zu Testfahrten auf der Ammerswilerstrasse. Für mich gibt es da zwei Stellen, welche ich sehr gefährlich finde und ich bin froh, wenn diese zwei Stellen eliminiert werden können. Das ist zum einen die Stelle, wo der Schopf und die Mauer auf die Strasse hinausschauen, das finde ich für mich als Velofahrer gefährlich und weiter hinten, wo quasi der Garten bis an die Strasse kommt und ich wieder einfädeln muss, das finde ich es ebenfalls sehr gefährlich.

Zu den Querungen: Man hat schon geschaut, dass es möglichst keine Konflikte im Bereich der Fussgängerquerungen beim Kindergarten hat. Es soll auch möglichst keine Konflikte mit irgendwelchen Lastwagen geben. Oder Querungen, welche in die Ein- und Ausfahrt der Widmi münden damit die Autos da ohne Probleme rein und rausfahren können, ohne dass Fussgänger da stehen.

Zum letzten Thema Landerwerb. Es ist wirklich unschön, wenn man einen Landerwerb machen muss, aber der Kanton ist da im Lead, es gibt eine Abteilung Landerwerb, die sind spezialisiert darauf, solche Gespräche zu führen. Es ist nicht das erste Mal, dass für ein solches Projekt Land erworben werden muss. In den meisten Fällen hat man es geschafft, dass man da zu einer Lösung gekommen ist. Ich erinnere an den Knoten Neuhof, auch da musste man Land von den Bauern erwerben. Das war tricky, aber man hat es ohne grosse Verzögerungen geschafft. Ich denke man darf da auch Vertrauen in die Leute vom Kanton haben, welche an diesem Projekt arbeiten.

Aus diesen Gründen bitte ich den Einwohnerrat nicht auf diese Rückweisung einzutreten, sondern die Vorlage anzunehmen. Besten Dank.

Abstimmung

Abstimmungsergebnis: Ablehnung

Ja: 16

Nein: 19

Enthaltungen: 0

Der Antrag wurde mit 19 Nein-Stimmen zu 16 Ja-Stimmen bei 0 Enthaltungen abgelehnt.

Adrian Höhn (GLP): Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, ich habe es schon angesprochen und ihr habt es auch per E-Mail bekommen von dem her keine Überraschung. Ich mache es auch einigermaßen kurz. Ich bringe drei Änderungsanträge aus diesem Rückweisungsantrag. Mittels automatisierter Verkehrszähler und Monitoren soll eine transparente Analyse der Nutzerströme und Gefahren an Geschwindigkeiten vor und nach den Anpassungen vorgenommen werden. Die Kostenfolge davon habe ich zusammen mit Christian Brenner Velo auch ermittelt. Eine automatische Zählung und Auswertung der Verkehrsteilnehmer mit dem Speedy kostet CHF 5'000 und die Auswertung der Fussgängerquerungen mittels Kamera, bös genannt Wildtierkamera, kostet CHF 10'000. Weshalb brauchen wir das? Es gibt eine Auswertung aus dem Jahr 2019, damals war die Situation aber noch nicht so wie heute. Es braucht diese Massnahme aber auch um zu sehen, ob dieser Umbau funktioniert hat. Also ist die Geschwindigkeit auch angepasst oder muss man in erster Instanz die Polizei informieren, um dann Massnahmen ergreifen zu können, weil zu schnell gefahren wird. Wie gesagt, ich machs kurz damit das Mikrofon geöffnet werden kann für andere die etwas dazu zu sagen haben.

Thomas Schaer (SP): Geschätzter Herr Präsident, liebe Anwesende, ich mache es relativ kurz nicht nur zum Monitoring, sondern zu allen drei Änderungsanträgen.

In der GPFK habe ich der Vorlage des Stadtrats zugestimmt, ich habe aber gesagt, wenn eine gute Rückweisungsvorlage vorliegt, werde ich diese unterstützen. Das habe ich jetzt gemacht, weil ich finde es gab gute Argumente, was wir verbessern könnten. Es war eine demokratische Entscheidung, das ist in Ordnung so und ich bin dankbar, dass wir jetzt mit diesen Änderungsanträgen ein paar konkrete Dinge aus der Rückweisung übernehmen können. Ich bin klar der Meinung, das Schlechteste, was wir tun können, ist die Vorlage komplett abzulehnen, denn dann wissen wir nicht was passiert, wann es passiert und zu welchen Kosten etwas passiert. Deshalb steht jetzt die Vorlage des Stadtrats und des Kantons im Raum, dieser werde ich zustimmen aber unbedingt mit diesen drei Änderungsanträgen. Danke dass diese eingereicht wurden, danke für die Vorarbeit, welche hier geleistet wurde.

Stadtkammann Daniel Mosimann: Das ist ein Änderungsantrag, welchen man gut so annehmen und unterstützen kann. Vielen Dank.

Abstimmung

Abstimmungsergebnis: Annahme

Ja: 27

Nein: 7

Enthaltungen: 1

Der Änderungsantrag wurde mit 27 Ja-Stimmen zu 7 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen.

Adrian Höhn (GLP): Änderungsantrag Fussgängersicherheit: Die Stadt Lenzburg soll umgehend nach Fertigstellung der nicht markierten Fussgängerquerung unter Zuhilfenahme einer temporären wieder entfernbaren Fussgängermarkierung die Fussgängerfrequenz nach VSS-Norm 40 241 ermitteln. Falls die Bedingungen für eine permanente Markierung gegeben sind, ist der Antrag umgehend beim Kanton einzureichen. Kostenfolge hat dies keine mehr, denn wir haben den ersten Antrag schon angenommen. Weshalb ist das so kompliziert geschrieben? Weil das Verfahren beim Kanton ebenfalls sehr komplex ist. Es gibt schweizweit ein Vorgehen, eben diese Norm, und die sagt, wer einen neuen Fussgängerstreifen haben will, muss erst beweisen, dass die Frequenzen da sind. Der Kanton hat schon angedeutet, wenn die Fussgängerfrequenz da ist, wird der Fussgängerstreifen auch an dem Ort gemacht, wo er jetzt ist. Aber wir müssen es erst beweisen. Deshalb Änderungsantrag zwei, wir brauchen dieses Vorgehen.

Stadtamman Daniel Mosimann: Ich kann auch hier sagen, wir unterstützen dieses Vorgehen und werden beim Kanton Druck aufsetzen, dass dies so realisiert werden kann.

Abstimmung

Abstimmungsergebnis: Annahme

Ja: 32

Nein: 0

Enthaltungen: 3

Der Änderungsantrag wurde mit 32 Ja-Stimmen zu 0 Nein-Stimmen bei 3 Enthaltungen angenommen.

Adrian Höhn (GLP): Kommen wir zum Änderungsantrag Nr. 3: Auch keine Überraschung, aber wahrscheinlich der umstrittenste Punkt. Die Ammerswilerstrasse ist mittels Farboberflächengestaltung nach FGSO-Norm so zu gestalten, dass die Verkehrssicherheit verbessert wird. Dies soll entweder durch farbliche Gestaltung der Einmündungsbereiche der Seitenstrasse oder durch breite Bänder am Fahrbahnraum umgesetzt werden. Die Kostenfolge ist hier ein bisschen schwierig zu beziffern, denn der Laufmeter kostet gemäss Christian Brenner zwischen CHF 10 und CHF 15. Ich habe sogar noch eine Gegenofferte eingeholt, es käme noch ein wenig günstiger, wenn man direkt bei jemandem fragt der sowas malt. Ich habe gedacht wir definieren ein Kostendach bei

Maximalfarbausschüttung bei CHF 10'000. Natürlich hoffe ich es wird günstiger. Es sieht auch danach aus, denn es gibt drei Varianten wie man nach FGSO-Norm die Flächen gestalten kann. Wir kennen sie alle, die haben keine verkehrstechnische Signalwirkung in dem Sinne. Es ist also nicht ein Stopp, auch wenn da ein Balken ist und es ist auch kein Radstreifen auf der Seite. Es gibt da drei Varianten, welche man wählen kann, damit kein künstlerischer Wildwuchs entsteht. Man kann grossflächige Einfärbungen mit maximal zwei Farben, Mehrzweckstreifen oder breite Bänder am Fahrbahnrand mit maximal einer Farbe wählen. Für den Mehrzweckstreifen haben wir keine Option. Wir sind schmal an dieser Stelle, aber die anderen zwei Optionen haben wir. Es bringt aber jetzt nicht viel, wenn wir sagen wir nehmen Streifen und deshalb heute noch eine lange Diskussion haben. Deshalb soll dieser Auftrag durch den Stadtrat mit dem Kanton geklärt werden mit einem Kostendach, was wir maximal ausgeben wollen.

Stadtkammann Daniel Mosimann: Auch hier kann ich sagen, ich empfehle dem Einwohnerrat diesem Änderungsantrag zuzustimmen. Wir machen gute Erfahrungen an anderen Orten, an denen es optisch sichtbar ist, dass da eine Konfliktsituation sein könnte. Gerade bei Einmündungen ist das der Fall, das hilft für die Verkehrssicherheit.

Abstimmung

Abstimmungsergebnis: Annahme

Ja: 30

Nein: 5

Enthaltungen: 0

Der Antrag wurde mit 30 Ja-Stimmen zu 5 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen angenommen.

Christoph Nyfeler (FDP): Geschätzte Damen und Herren von beiden Räten, geschätzte Anwesende im Saal, ein wunderbares Beispiel für die direkte Demokratie. Aber auch ein schönes Beispiel, dass man in einer Vorlage verschiedene Ideen von vielen Leuten einfließen lassen kann. Ich wollte das explizit sagen, denn wenn wir alle anwesend gewesen wären, dann hätten wir heute Abend zurückgewiesen. Es ist also ein reiner Zufallsentscheid über ein sehr wichtiges Projekt. Leider Gottes glänzt meine Partei mit drei Abwesenden, aber ich möchte allen ans Herz legen, bei einem solchen Abstimmungsergebnis die Voten ernst zu nehmen. Vielleicht können am einen oder anderen Punkt die Ideenvorschläge bei der Umsetzung berücksichtigt werden. Vielen Dank.

Einwohnerratspräsident Beat Hiller: Ich denke auch, der Katalog, welcher eingereicht wurde als Ergänzung zum Rückweisungsantrag, da hat es Punkte drin bei denen ich sicher bin man könnte den einen oder anderen in die Detailplanung einfließen lassen. Ich bitte den Stadtrat neben den Änderungsanträgen hier in diesem Projekt vorsichtig vorzugehen, weil wie es der Schlussredner gesagt hat, es war knapp und es hätte auch anders ausgehen können.

Stadtkammann Daniel Mosimann: Ich danke Christoph Nyfeler für den Hinweis. Für den Stadtrat und auch für den Kanton war klar, dass diese heutige Debatte abgewartet werden muss. Man hört auch in Aarau dieser Debatte aufmerksam zu. Der Projektleiter, Herr Mathys, kam nach Lenzburg und hörte zu, es kamen viele Fragen und es war ein Unwohlsein da. Jetzt hat man das Projekt, aber es ist noch kein Ausführungsprojekt. Das wird man noch überarbeiten müssen und im Detail gewisse

Sachen kritisch hinterfragen. Das werden wir tun und es können sicher noch Verbesserungen erzielt werden.

Einwohnerratspräsident Beat Hiller: Der Antrag des Stadtrats, der Einwohnerrat möge der Sanierung Ammerswilerstrasse mit Neubau Gehweg unter Zusatz von diesen drei Änderungsanträgen und hoffentlich der einen oder anderen Idee aus dem Rückweisungsantrag, für die Ausführung des Vorhabens, zustimmen.

Abstimmung

Abstimmungsergebnis: Annahme

Ja: 28

Nein: 6

Enthaltungen: 1

Der Antrag wurde mit 28 Ja-Stimmen zu 6 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltungen angenommen.

Martin Killias (SP): Ich möchte anschliessen an das Votum von Christoph Nyfeler. Wir haben ein knappes Ergebnis, welches auch zustande kam durch Abwesenheiten. That's Life, wir können damit leben. Ich würde aber beantragen, dass der Einwohnerrat die Vorlage freiwillig dem Referendum unterstellt. Das ist erlaubt gemäss §5 der Gemeindeordnung. Wir haben es auch schon nicht gemacht bei der Wilstrasse und sind dann prompt auf die Nase gefallen. Ich denke es wird nicht schwierig sein die Unterschriften zusammen zu bringen, die Leute, die das wollen sind in den Startlöchern. Ich denke es wäre ein bisschen eine Machtdemonstration, wir haben die Macht sollten sie aber ein bisschen mit Dosierung einsetzen. Deshalb beantrage ich jetzt einfach, dass man die Vorlage der Volksabstimmung unterstellt.

Manuel Silva (SVP): Geschätzter Herr Präsident, geschätzte Anwesende von beiden Räten, geschätzte Gäste, Christoph hat es gesagt, das ist Demokratie. Es spielt keine Rolle wie viele anwesend waren oder nicht. Eine Stimme Unterschied, das reicht. Es ist nicht die erste Vorlage, die so knapp durchkommt. Weshalb unterstellen wir dies nun dem Referendum? Wir als Volksvertreter haben heute darüber abgestimmt. Wir haben den Rückweisungsantrag abgelehnt und die Änderungsanträge angenommen. Akzeptieren wir diesen Entscheid. Ich empfehle euch den Antrag von Martin abzulehnen.

Einwohnerratspräsident Beat Hiller: Wir stimmen darüber ab. Wer das Geschäft dem Volksreferendum unterstellen will, soll das Bezeugen durch aufstehen.

Abstimmung (ab dieser Abstimmung sind es nur noch 34 anwesende Einwohnerräte, Mige Häusermann musste früher weg)

Abstimmungsergebnis: Ablehnung

Ja: 13

Nein: 21

Enthaltungen: 0

Der Antrag wurde mit 21 Nein-Stimmen zu 13 Ja-Stimmen bei 0 Enthaltungen abgelehnt.

Einwohnerratspräsident Beat Hiller: Ich bitte euch wieder Platz zu nehmen und die Türe zu schließen. Das Traktandum 7 verschieben wir auf die nächste Sitzung, weil Regula Züger nicht anwesend ist. Es war eine mündliche Anfrage an den Stadtrat und da müsste sie als Fragestellerin anwesend sein.

4 (24/92) Dringliches Postulat; FDP, Die Mitte, EVP, GLP, SVP; Prüfung zielführende Massnahmen zur Lenzburger Klimaneutralität; Bericht und Antrag des Stadtrats

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen Bericht und Antrag:

I. Ausgangslage

1. *FDP, Die Mitte, EVP, GLP und SVP mit den Unterzeichnenden Christoph Nyfeler und Adrian Höhn reichten am 5. Mai 2022 das Postulat "Prüfung zielführende Massnahmen zur Lenzburger Klimaneutralität" ein.*
2. *Die Postulantinnen und Postulanten beauftragen den Stadtrat zu prüfen, wie die Massnahmen, die aus den Re-Audits der Energiestadtzertifizierung bekannt sind, sinnvoll und zielführend in Lenzburg zur Klimaneutralität bis 2030 führen können und wie eine Kompensation des Lenzburger CO₂-Überschusses lokal zur weiteren Verbesserung der Klimabilanz eingesetzt werden kann. Der Fokus soll dabei auf Einsparungen durch energetische Sanierung und Verminderung von CO₂-Ausstoss durch Prozessoptimierungen liegen.*
3. *Ergänzend halten die Postulantinnen und Postulanten mit Bezug auf den Inhalt folgende Definition von Lenzburg fest: "Lenzburg wird definiert als die Stadtverwaltung mit sämtlichen städtischen operativen Aufgaben, inkl. jährlichem Materialverbrauch, Unterhalt und Betrieb Wagenpark sowie die Energieeffizienz der stadteigenen Immobilien."*
4. *Gestützt auf die Diskussion im Einwohnerrat wurde beschlossen, das Postulat vom 5. Mai 2022, Prüfung zielführende Massnahmen zur Lenzburger Klimaneutralität, für dringlich zu erklären und zu überweisen.*

II. Information des Stadtrats zum Legislaturziel Umwelt und Klima

An der Einwohnerratssitzung vom 5. Mai 2022 orientierte Stadträtin Barbara Portmann über das Legislaturziel Klima und hielt zusammenfassend fest:

"Das Klima ist eine von den zentralen Herausforderungen unserer Zeit. Die Problematik ist nicht neu, aber unterdessen ist klar, dass wir die Herausforderung nur mit Anstrengungen auf allen Ebenen angehen können. Die Haltung "wir nicht, die anderen auch", stellt keine gescheite Alternative dar. Dazu gehört auch die kommunale Ebene. Der Stadtrat anerkennt die Klimaproblematik als dringlich und hat darum ein entsprechendes Legislaturziel formuliert. Um es vorneweg zu nehmen. Der Stadtrat hat sich Ende März an seiner Klausur mit der Definition der Legislaturziele befasst. Es ist ihm dabei ein Anliegen, erreichbare, überprüfbare und zweckmässige Ziele zu formulieren."

Konkret hielt der Stadtrat in seinen Legislaturzielen fest:

Lenzburg punktet mit einer städtischen Strategie zu Klimawandel und -anpassung und leitet daraus einen Massnahmenkatalog ab.

- *Eine städtische Klimastrategie wird erarbeitet.*

- Netto-Null wird mittels Eruierung von Handlungsfeldern sowie Prüfung und Umsetzung zielgerichteter Massnahmen bis 2040 angestrebt.

III. Stand Umsetzung

Die Legislaturziele umfassen die beiden Bereiche Klimaschutz und Klimaanpassung:

Klimaschutz: Der Stadtrat unterstützt die Ziele des Bundes, um die Treibhausgasemissionen auf Netto-Null zu senken. Er will geeignete Massnahmen im Kompetenz- und Verantwortungsbereich der Stadt zur Reduktion von Treibhausgasemissionen umsetzen, den Zeithorizont für die Erreichung auf 2040 ausrichten und die Chance für Innovationen nutzen.

Klimaanpassung: Der Stadtrat unterstützt die Ziele des Bundes in Bezug auf die Anpassung an den Klimawandel. Er will geeignete Massnahmen im Kompetenz- und Verantwortungsbereich der Gemeinde zur Anpassung an den Klimawandel umsetzen.

2023 wurde konkret an der Umsetzung dieser Ziele gearbeitet:

1. **Fachstelle Umwelt:** Per 1. Juni 2023 konnte die neu geschaffene Fachstelle Umwelt besetzt werden und ihre Arbeit aufnehmen. Zu den Hauptaufgaben der Fachstelle Umwelt gehört die Begleitung der Energiestadtthemen. Ferner koordiniert die Fachstelle umweltrelevante Projekte verschiedener Anspruchsgruppen. Sie hat Einsitz genommen (ohne Stimmrecht) in der Energiekommission und im Vorstand der IG Klima-Zukunft Lenzburg. Die Fachstelle betreibt Öffentlichkeitsarbeit zu Umweltthemen und ist Ansprechstelle für die Bevölkerung und die Behörden. Zudem ist die Fachstelle verantwortlich für die Aufgleisung und Begleitung einer kommunalen Klimastrategie.
2. **Klimastrategie:** Zur Erarbeitung einer Klimastrategie beantragte der Stadtrat 2023 im Rahmen des Budgets 2024 eine externe Begleitung. Der Einwohnerrat strich den dafür vorgesehenen Betrag in dem Sinne, dass keine Finanzen für Dritte ausgegeben werden, sondern dass interne Ressourcen dafür genutzt werden sollen und konkrete Massnahmen erarbeitet werden. Im zweiten Halbjahr 2023 hat die Fachstelle Umwelt je ein Strategiepapier zum kommunalen Klimaschutz und zur Klimaanpassung für die Bereiche der städtischen Verwaltung, Immobilien und Betriebe erarbeitet und dem Stadtrat zum Beschluss vorgelegt. Dazu gehört auch ein erstes Paket von 30 konkreten Massnahmen, primär für die Bereiche der städtischen Verwaltung, der städtischen Immobilien, den Werkhof sowie den Lenzburger Forstbetrieb. Anfang 2024 wurden die Strategien zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung im Stadtrat beraten und verabschiedet.
3. **Projekt "3-2-1 heiss":** Parallel dazu wurde im Bereich Klimaanpassung das partizipative Projekt "3-2-1 heiss" durchgeführt. Dabei wurden Schulklassen und freiwillige in eine Messkampagne integriert und für die Herausforderungen der Hitzeentwicklung als Folge des Klimawandels sensibilisiert. Dazu liegen nun Datensätze und ein Schlussbericht vor, auf deren Erkenntnisse bei weiteren Projekten im Bereich Klimaanpassung und Stadtplanung zurückgegriffen werden kann.
4. **Solaroffensive Lenzburg:** Zusätzlich wurden im Bereich Klimaschutz von der Fachstelle Umwelt die Projekte "Solarize" und "Solarparty", wissenschaftlich begleitet durch die Uni Lausanne und finanziell unterstützt durch den Kanton Aargau, durchgeführt. Beide Projekte betreffen die Information und Motivation der Bevölkerung. Ziel ist ein "Anstupsen" von Hauseigentümerinnen und -eigentümern, sich mit der Frage nach einer PV-Anlage auf dem eigenen Dach auseinanderzusetzen. Eine ähnliche Aktion ist bereits für den Bereich der Gewerbe- und Industriebauten angedacht.
5. **Energiestadt:** Im Rahmen der Energiestadt bietet Lenzburg ein kommunales Förderprogramm Energie an. Dieses wurde unter Mitwirkung der Fachstelle und der Energiekommission 2023 überarbeitet und aktualisiert. Bei der Rezertifizierung 2022 durch Energiestadt Schweiz erreichte Lenzburg 74,6% der Punkte. 50% sind

mindestens nötig. In allen sechs Themenbereichen wurden gegenüber 2018 Fortschritte erzielt. Für das Re-Audit 2025 der Energiestadt Lenzburg wird das Label Energiestadt Gold (= 75%) angestrebt. Dazu beitragen können die weitere Optimierung der Energiestadtmassnahmen sowie die Umsetzung der erarbeiteten Massnahmen zu den Klimastrategien.

6. **Energieversorgungskonzept:** Mit dem neuen, in der Volksabstimmung vom 18. Juni 2023 angenommenen Klima- und Innovationsgesetz, soll die Schweiz bis zum Jahr 2050 klimaneutral werden. Die Stadt Lenzburg beabsichtigte schon vorher, die Wärmeenergieversorgung auf dem Stadtgebiet zu dekarbonisieren. Mit der Revision der Bau- und Nutzungsordnung (BNO), vom Einwohnerrat im Oktober 2023 beschlossen, hat die Stadt Lenzburg unter anderem den Entwurf zum Spezialplan Energieanschluss erarbeitet. Dieser basiert auf dem kommunalen Energieplan aus dem Jahr 2017. Der besagte Spezialplan Energieanschluss soll durch ein Energieversorgungskonzept konkretisiert werden. Dabei werden Aussagen zu Versorgungsgebieten, deren Standorte und Dimensionen der Energiezentralen sowie Art der potenziellen Energieträger erarbeitet. Das Energieversorgungskonzept dient als Planungsinstrument für bevorstehende Investitionen und hat orientierenden Charakter. Eine Arbeitsgruppe hat 2023 die Grundlagen dazu erarbeitet. Diese werden nun von der SWL konkretisiert und voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2024 in Absprache mit der SWL kommuniziert.
7. **Immobilienstrategie:** Anfang 2023 wurde der externe Auftrag für die Begleitung der Immobilienstrategie erteilt. Es ist vorgesehen, den Grundauftrag der Immobilienstrategie im ersten Halbjahr 2024 abzuschliessen. Energetische Massnahmen sind kein Bestandteil des Grundauftrags. Jedoch ist die Immobilienstrategie und insbesondere der daraus resultierende Bericht als rollende und übergreifende Aufgabe zu betrachten, die nach Abschluss des Grundauftrags weiterentwickelt wird. Es ist vorgesehen, dass die Immobilienstrategie in einem weiteren Schritt mit den energetischen Fragestellungen in Bezug auf die Liegenschaften ergänzt wird (in Anlehnung an die Massnahmen aus der Klimastrategie und die Beantwortung der Motion «Erstellung von Photovoltaikanlagen» 21/132 vom 1. Februar 2023, vgl. <https://www.lenzburg.ch/upload/cms/user/ER-230309MotionDieMitteGrueneSPEVPFDPlpErstellungvonPhotovoltaikanlageninLenzburgBerichtSR.pdf>)

IV. Fazit

1. Der Stadtrat erachtet es als Daueraufgabe, zielführende Massnahmen zur Lenzburger Klimaneutralität zu prüfen und umzusetzen.
2. Dazu gehören auch die 2023 bzw. 2024 neu erarbeiteten Grundlagen bzw. Entwürfe, wie:
 - Das Energieversorgungskonzept (Bereich Wärme)
 - Die Immobilienstrategie
 - Die Klimaschutzstrategie
 - Die Klimaanpassungsstrategie
3. Massnahmen, die aus den Re-Audits der Energiestadtzertifizierung bekannt sind, sind gelistet und werden durch die Fachstelle Umwelt im Auge behalten. Ziel ist es, diese Punkte auch mit Blick auf die nächste Zertifizierung im Dialog mit den Entscheidungsträgern, der städtischen Verwaltung und der Energiekommission weiter voranzubringen.
4. Wie eingangs erläutert, strebt der Stadtrat mit seinen Legislaturzielen für die städtische Verwaltung, Immobilien und Betriebe eine Klimaneutralität bis 2040 an. Aus terminlichen und finanziellen Gründen ist es nicht möglich, die Klimaneutralität bereits bis 2030 zu erreichen.
5. Der von den Postulantinnen und Postulanten betreffend Klimaneutralität gewünschte Fokus (siehe Abschnitt I. Begehren und Begründung des Postulats) wird in der erarbeiteten kommunalen Klimastrategie und deren

Massnahmenvorschläge gespiegelt. Die Massnahmenblätter werden im Sinne einer rollenden Planung laufend aktualisiert und ergänzt. Damit können auch die weitere technische Entwicklung und die aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse einfließen.

6. *Die Fachstelle Umwelt konnte bereits in den ersten Monaten ihres Wirkens einige Impulse im Sinne des Postulats setzen und hat vom Stadtrat den Auftrag, an den Umwelt, Energie- und Klimathemen weiterzuarbeiten.*

Antrag:

Dem Einwohnerrat wird gestützt auf § 29 Abs. 3 der Gemeindeordnung beantragt, diesen Bericht gutzuheissen

Stadtkammann Daniel Mosimann: Geschätzte Damen und Herren vom Einwohnerrat, ihr habt die Beantwortung dieses dringlichen Postulats zugestellt bekommen. Ich denke es macht keinen Sinn, wenn ich diese Beantwortung vorlese, ausser es wird ausdrücklich gewünscht. Es ist so, dass wir aufgrund der Legislaturziele, zwischen Klimaanpassungsstrategie und Klimaschutzstrategie, welche wir erarbeitet haben, unterschieden haben. Wir kommen ganz zum Schluss dann noch im Traktandum Umfrage zu einer Information von Max Chopard, er ist der Leiter der Fachstelle Umwelt und wird diese beiden Strategien oder Massnahmen vorstellen. Seit 1. Juli 2023 haben wir diese Fachstelle Umwelt, besetzt. Die Arbeiten sind aufgenommen worden. Der erste Auftrag war die Vertiefung und Erarbeitung dieser Klimaschutz- und Klimaanpassungsstrategie. Einen ersten Quickwin den man erzielen konnte war das Projekt 3-2-1-heiss, was man realisiert hat, wo man mit Freiwilligen versucht hat herauszufinden, wo ist es in der Stadt angenehm und wo ist es unangenehm heiss. Gewisse Erkenntnisse konnten dann abgeleitet werden für diese Klimaanpassung. Dann die Solaroffensive, bei der man Privatpersonen anschreibt, welche Potential haben bei ihrer Liegenschaft eine PV-Anlage zu installieren und diese anstups und vielleicht motivieren kann in erneuerbare Energien zu investieren. Wir möchten als nächstes auch auf Inhaber von Gewerbeliegenschaften zugehen. Auch da sehen wir grosses Potential, welches noch nicht ausgeschöpft wurde.

Das ganze Thema "Energiestadt" ist etwas, was uns schon lange begleitet. Da ist man konstant daran mit der Energiekommission, welche den Horizont geöffnet hat und neben der Energiestadt auch andere Themen bearbeitet. Das alles ist jetzt möglich, wenn man einen Fachmann hat, welcher die Stelle leitet, und auch Inputs in die Energiekommission geben kann. Ein weiteres Thema, über welches wir hoffentlich im Sommer zusammen mit der SWL Energie AG berichten können, ist das Energieversorgungskonzept. Wie will man in Zukunft die Stadt Lenzburg mit Wärmeenergie versorgen. Wo soll diese Energiezentrale stehen und mit welchen Energien soll diese dann beliefert werden. Dieses Planungsinstrument soll uns auch in Zukunft bei der Realisierung mit der SWL helfen.

Die Immobilienstrategie ist immer wieder Thema. Man hat jetzt alle Gebäude und deren Zustände erfasst und kann daraus sehr viel ableiten. Vor allem auch für unsere städtischen Liegenschaften, wo man sieht, wo der Hebel angesetzt werden muss, um eine gute Wirkung zu erzielen.

Diese Arbeit hat mit der Besetzung der Fachstelle Umwelt Fahrt aufgenommen. Dieser Prozess steht aber noch am Anfang und wird uns beschäftigen, auch in der Budgetphase. Es wird daraus Massnahmen geben, welche man umsetzen will und welche etwas kosten. Da ist dann auch der Einwohnerrat als Gegenüber wieder gefragt, was will man aushandeln, was ist sinnvoll oder was erachtet der Einwohnerrat als sinnvoll. Ich möchte hier noch kurz auf den Artikel im Bezirksanzeiger von heute aufmerksam machen. Wir konnten die ersten IVECO Elektrofahrzeuge in Betrieb nehmen.

Alle Maschinen, welche da nun hinten drauf sind, vom Rasenmäher über den Fadenmäher bis zum Laubbläser sind nun elektrisch. Sie machen also nicht mehr so viel Lärm und stinken nicht mehr. Ich

denke, dies sind die klassisch guten Beispiele, welche man aufführen kann. Dies einfach als Ergänzung zu unserer Beantwortung.

Adrian Höhn (GLP): Geschätzter Stadtrat, besten Dank für die Beantwortung dieses dringlichen Postulats. Es hat ein oder zwei Punkte drin bei denen ich den Finger nochmal draufhalten möchte. Es beginnt am Anfang, und zwar Nettonull wird dies mittels Erhöhung von Handlungsfeldern sowie Prüfung und Umsetzung zielgerichteter Massnahmen bis 2040 angestrebt. Ursprünglich gefordert war 2030, okay ich kann sagen 2030 ist zeitlich nicht realisierbar, aber dann 2040 nur angestrebt, klingt für mich nach einem Hintertürchen. Es war schon unser Wunsch, dass man sagt es ist nicht nur angestrebt, sondern auch zu erreichen.

Die Strategie wird uns nachher noch vorgestellt, dazu muss ich nichts sagen. Wir hatten ein paar Projekte z.B. das 3-2-1 heiss Projekt und da steht drin, dass es Datensätze und einen Schlussbericht gab. Ist dieser öffentlich einsehbar? Dann haben wir die Solaroffensive. Die ist zwar gut angelaufen, es gab aber auch schon Feedbacks, dass die SWL die Anschlusskapazität bei gewissen Anlagen gar nicht hat. Da ist die Frage, wie stellt man das sicher, dass die SWL die Kapazität schnellstmöglich aufbaut und natürlich auch nicht sinnlos Ressourcen verschwendet, indem man Leute anschreibt und motiviert und anschliessend sagt es geht nicht, weil das Kabel zu dünn ist.

Noch zu den städtischen Liegenschaften.: Dort ist auch die Formulierung in meinen Augen ein bisschen lasch. Energetische Sanierungen sind zwingend in Betracht zu ziehen. Man muss es nicht nur vorsehen. Das sind unsere Immobilien, die brauchen einen Werterhalt und wir haben ein Klimaziel. Das muss man nicht vorsehen, da muss ein Plan her. Vielen Dank.

Christoph Nyfeler (FDP): Geschätzte Damen und Herren, herzlichen Dank für die Beantwortung. Es hat mir zu viel Strategie, wir haben das schon mehrmals erwähnt. Wir haben auch in der letzten Budgetberatung über Analysen, Strategiepapier und Möglichkeiten diskutiert und wir haben in diesem Rat gesagt nein, die Budgetposition von CHF 50'000 für eine externe Analyse sprechen wir nicht. Ich werde 2040 vielleicht nicht mehr im Einwohnerrat sein, aber wahrscheinlich noch in Lenzburg wohnen. Dann werde ich das heutige Protokoll lesen und schauen was passiert ist. Bitte reden wir nicht mehr von Strategien und Möglichkeiten, sondern von konkreten Projekten.

Ich nehme zwei Beispiele. Ich nehme die AZ zur Hilfe. 2008 ist die Gasheizung der HBL als uralt und dringend sanierungsbedürftig bezeichnet worden. 2021 durften wir lesen, dass die SWL CHF 4 Millionen investiert, um eine Holzschnitzelheizung zu bauen und 2024 dürfen wir lesen, dass sie nicht gebaut werden kann, weil mit einem Lastwagen nicht angeliefert werden kann. Da stelle ich mir die Frage, wer hat jahrelang etwas geplant und kam nicht auf die Idee zu überlegen, ob ein Lastwagen abliefern kann. Das ist mein grosses Bedenken bei solchen Strategiepapieren. Zwischen dem wollen und dem machen steht eine Riesendiskrepanz. Das zweite Beispiel ist ersichtlich auf der Homepage der SWL. Es ist zu sehen, wo überall Fernwärme installiert werden soll ab 2022. Also etwa die Hälfte von Lenzburg soll dann auf Holzschnitzelheizungen umgestellt werden können. Wenn wir als Beispiel den Zeitlauf der HBL-Holzschnitzelheizung anschauen sind wir 2040 garantiert weit von einer Klimaneutralität entfernt. Wir sind ja nicht nur in Lenzburg weit von einer Klimaneutralität entfernt, sondern wir sind auf Bundesebene weit davon entfernt klimaneutral zu sein. Weil es auch niemanden interessiert, egal welche politische Zusammensetzung gerade an der Macht ist. Also, weniger reden und wollen, mehr machen. Danke.

Stadtamman Daniel Mosimann: Ich habe noch zwei drei Ergänzungen. Wir haben das Ziel bis 2040, also wir zielen darauf ab. Der Bericht vom Projekt 3-2-1-heiss, da werden wir schauen, dass dieser einsehbar ist. Mit der SWL ist man auch wegen dem Energieversorgungskonzept im regen Austausch. Es ist richtig, diese Holzschnitzelheizung war in Planung auch beim Umbau vom Schulhaus Mühlematt war das ein Thema. Man hat dann aber gemerkt, dass dies immer grösser werden müsste und mehr Zulieferung bräuchte auch auf dem Schulweg was schwierig wird. Vielleicht war es nicht so schlecht, man hat nun die Erkenntnis, dass man nicht nur auf Holz setzen kann. Holz ist gut, aber es ist wichtig, dass man als Lenzburg diverse Energieträger hat und da gut aufgestellt ist. Das ist eine Aufgabe, an der wir gerade arbeiten. Ich denke wir können nach den Sommerferien den Einwohnerrat und die Öffentlichkeit über den aktuellen Stand informieren. Weiter haben wir ernst genommen, was der Einwohnerrat an der Budgetsitzung im letzten Herbst gesagt hat, eben zu viel Strategie zu wenig handeln. Wir kommen in der Umfrage zur Einbettung dieser Klimaschutz- und Klimaanpassungsstrategie im Gesamtkonzept und zu Massnahmen, welche getroffen werden können.

Einwohnerratspräsident Beat Hiller: Dann kommen wir zur Abstimmung. Dieses dringliche Postulat ist ein Antrag des Stadtrats an den Einwohnerrat gestützt auf Artikel 29 Absatz 3: Der Stadtrat beantragt diesen Bericht gut zu heissen. Wer dieses dringliche Postulat gutheisst, soll dies durch Aufstehen bestätigen.

Abstimmung

Abstimmungsergebnis: Annahme

Ja: 34

Nein: 0

Enthaltungen: 0

Das Postulat wurde einstimmig angenommen.

Einwohnerratspräsident Beat Hiller: Schön, haben wir hier Einstimmigkeit. Ich denke insbesondere bei der Verbindlichkeit, welche man bei diesem Thema erwartet, ist das wichtig. Dann kommen wir zum nächsten Geschäft. Es ist eine schriftliche Anfrage von Claudia Casanova, Die Mitte, zum Thema hindernisfreier Zugang zum Schulhaus Mühlematt, Bericht des Stadtrats. Der Stadtrat hat dazu keine weiteren Ergänzungen.

5 24/94) Schriftliche Anfrage: Claudia Casanova: Die Mitte: Hindernisfreier Zugang Schulhaus Mühlematt; Bericht des Stadtrats

Claudia Casanova (die Mitte): Sehr verehrte Damen und Herren von beiden Räten, liebe Kollegen und Kolleginnen, lieber Stadtrat, herzlichen Dank für die schriftliche Beantwortung. Ich bin nicht ganz glücklich über die Beantwortung. Das könnt ihr euch vorstellen. Erfreulicherweise gibt es ein paar Punkte, welche Hindernisfrei sind und welche der SIA-Norm entsprechen und diese erfüllen. Ich möchte nicht auf irgendwelchen Punkten rumreiten, möchte aber zwei Dinge konkret ansprechen. Das erste betrifft die Treppen im Schulhaus. Markierungsstreifen wurden in Anlehnung an den Bestandsbau nicht ausgeführt und die Situation entspricht damit nicht den Anforderungen gemäss SIA-Norm 500. Bei Bedarf wird die Markierung zu einem späteren Zeitpunkt angebracht. Wow,

super. Bei Bedarf, was heisst denn das? Wie wird dieser Bedarf abgeklärt? Habt ihr eine Ahnung wie viele Menschen auf diese Streifen angewiesen sind? Weshalb wird das Behindertengleichstellungsgesetz nicht einfach ohne Diskussion umgesetzt? Weshalb werden einzelne Punkte ausgelassen und weshalb ausgerechnet die Markierung von Treppenstufen, die sonst in allen öffentlichen Gebäuden vorhanden ist? Die Staatskanzlei Aarau hat solche Markierungen gemacht und auch die Stadtbibliothek. Jetzt muss ich einfach fragen, sind wir in Lenzburg anders? Nein, wir sind im gleichen Kanton und der Schweiz. Es gibt ein Bundesgesetz, welches seit 20 Jahren in Kraft ist. Das ist einfach wieder diese Willkür deren wir Menschen mit Behinderung tagtäglich begegnen. Das ist ja kein Einzelfall. Das begegnet uns immer wieder, dass bei Bauten gewisse Anforderungen nicht eingehalten werden. Am Schluss werden die Abnahmen eben nicht von ProCap gemacht. Die Vorgaben für Hindernisfreies Bauen kommen zwar von der ProCap, aber die Abnahme erfolgt dann durch eine Stadtverwaltung oder ein Bauherr, welche eigentlich genau Bescheid wissen müssten. Ich denke es liegt nicht daran, dass da Unwissen vorhanden ist, aber es werden bewusst gewisse Punkte ausgelassen. Wenn da jetzt steht die Treppenmarkierungen sind nicht gemacht worden in Anlehnung an den Bestandsbau dann fordere ich, dass alle drei Schulhäuser diese Markierungen haben müssen. Das ist das Gesetz, welches durchgesetzt werden muss.

Vielleicht ist es abstrakt für euch, ihr könnt euch vielleicht nicht vorstellen, weshalb es diese Markierungsstreifen braucht. Aber es ist ja nicht so, dass diese nur Schülerinnen und Schülern helfen, die nicht gut sehen. Es gibt auch Lehrpersonen, Eltern, Menschen, die ein- und ausgehen im Schulhaus und diese Streifen als Hilfe benötigen. Der Boden ist relativ monoton, so schlimm wäre das nicht, wenn da ein wenig Kontrast reinkäme. Kinder sind hastig unterwegs. Es hätte sicher auch einen Sicherheitsaspekt, wenn man diese Norm erfüllen würde.

Der zweite Punkt dreht sich um Besucherparkplätze, da geht es mir um die Formulierung. Einer dieser Besucherparkplätze müsste behindertengerecht und auch entsprechend ausgewiesen sein. Ich habe auf dem ganzen Areal noch keinen einzigen solchen Parkplatz gesehen. Nicht erfüllt, die fünf Parkplätze beim Angelrain entsprechen nicht den Anforderungen gemäss Ziff. 17. Weitere anrechenbare Parkplätze von welchen zwei den Anforderungen entsprechen befinden sich in unmittelbarer Nähe bei der katholischen Kirche. Wie bitte? Wenn Sie ein Mensch im Rollstuhl sind, müssen Sie in der katholischen Kirche parkieren, um ins Schulhaus Angelrain zu kommen? Das geht nicht und das beanstandete ich auf jeden Fall. Wir fordern einen Behindertenparkplatz im Schulhaus Angelrain. Meine Vorgängerin, Iris Bachmann, wollte auch schon mal ins Schulhaus Angelrain, sie kam nicht rein. Ich kenne den genauen Grund nicht, vielleicht hat sie die Tür nicht aufgebracht aber wir wissen, wie Iris mit dem Handrollstuhl unterwegs ist. Vielleicht ist es euch nicht bewusst, dass es Eltern gibt, die im Rollstuhl sitzen und deren Kinder ins Angelrain in die Schule gehen. Natürlich können wir mit dem elektrischen Rollstuhl vor dem Schulhaus parkieren und wir sind nicht auf einen Parkplatz angewiesen. Ich sage das nur, um darzustellen wie viele Menschen von einer Behinderung betroffen sind. Wir sind nämlich nicht angeschrieben, wir passen uns immer den Gegebenheiten an. Wir haben das die letzten 150 Jahre immer so gemacht. Während in anderen Ländern längstens die Barrieren für Menschen mit Behinderung gefallen und schon längst alle Schulhäuser zugänglich und offen sind für alle Kinder und Inklusion praktiziert wird, hinken wir hier in Schweiz noch immer hinterher. Ich finde es toll, dass wir in Lenzburg Klimaziele haben und dass wir uns einsetzen für die Klimaneutralität und eine Klimastadt sind. Wie wäre es denn, wenn wir eine Inklusionsstadt sein würden? Dies nur als Denkanstoss.

Ich fordere die Anpassung betreffend Markierung der Treppen sowie einen Behindertenparkplatz beim Schulhaus Angelrain. Vielen Dank.

Vizeamman Andreas Schmid: Danke Claudia für deine Rückmeldung. Ich habe bewusst darauf verzichtet im Vorfeld ein Votum abzugeben ich wollte die Gelegenheit nutzen, um auf deine Äusserungen zu reagieren. Ich will allgemein sagen, dass wir in unseren städtischen Liegenschaften seien das Schulhäuser, öffentliche Verwaltung etc. nicht das Ziel verfolgen die SIA-Norm 500 nicht einzuhalten. Wir wollen uns dem verpflichten und für uns ist auch klar, dass diese Norm gesetzlich vorgeschrieben ist. In diesem speziellen Fall von diesem Schulhaus war man am Anfang noch nicht so sensibel auf diese Norm. Das kommt auch daher, dass man sich wirklich stark an diesem Bestandesbau orientiert hat. Deshalb kommt das ganze Schulhaus auch sehr einheitlich daher. Es gab gewisse Elemente der SIA-Norm 500, welche im Bestandesbau nicht vorhanden waren, das sind die Abweichungen, welche ausgeführt sind, und man hat darauf verzichtet, diese zu machen. Ich glaube der Kompromiss, welchen wir vorgeschlagen haben, ist bei Bedarf die Markierungen nachzuholen. Ja, ich kann nachvollziehen, dass es bereits heute Menschen gibt, welche das Schulhaus betreten und der Bedarf schon jetzt da ist. Wenn wir Rückmeldungen erhalten, dass diese Markierungen sinnvollerweise angebracht werden sollten, dann werden wir uns nicht dagegen wehren. In diesem Zusammenhang möchte ich noch auf etwas anderes hinweisen. Eines der nächsten Schulbauprojekte ist die Bleiche. Wir hatten gerade letztes Baukommissionssitzung und uns diesem Thema angenommen. Mit einer Checkliste von ProCap sind wir jeden einzelnen Punkt durchgegangen und haben Entscheide gefällt oder Wege gefunden wie wir auch in einem Gebäude wie der Bleiche dies umsetzen können. Wir werden bei zukünftigen Projekten ein besonderes Augenmerk draufhaben, dass diese SIA-Norm 500 umgesetzt werden kann.

Dann zum Thema Behindertenparkplatz. Das ist vielleicht ein wenig missverständlich dargestellt in der Beantwortung. Die fünf Parkplätze in unmittelbarer Nähe zum Schulareal sind alles reservierte Parkplätze für die Mitarbeitenden der Schule. Es sind also explizit keine Besucherparkplätze auf dem Schulareal. Die Besucherparkplätze für das Schulareal sind entweder beim Kino Urban oder eben bei der katholischen Kirche. Wir haben keine Besucherparkplätze auf dem Schulareal Angelrain. Es war uns ein grosses Anliegen in diesem Projekt, dass wir keinen motorisierten Verkehr auf dem Schulareal haben. Wir haben teilweise Anlieferungen aber auch die Schule will keine weiteren Fahrzeuge auf dem Schulareal. Ich denke, wenn wir anfangen Besucherparkplätze auf dem Schulareal zu realisieren dann erfüllen wir unser Ziel nicht. Ich glaube es ist wichtig, dass es Behindertenparkplätze gibt, da wo es Besucherparkplätze hat. Ich glaube, wenn der Weg nicht machbar ist vom Behindertenparkplatz ins Schulareal, dann finden wir eine Lösung, dass man zufahren und Aussteigen kann.

Ivanka Bašić (SP): Geschätzte Anwesende, geschätzter Herr Präsident, ich mache es kurz. Ich möchte Claudia in ihrem Anliegen unterstützen. Ich bin sprachlos. Wenn man Inklusion leben will, dann findet man einen Weg und wenn man sie nicht leben will, dann findet man Ausreden. Ich bin wirklich bei dir Claudia ich will mich dafür einsetzen, dass Menschen mit Behinderung nicht als Randgruppe bezeichnet und diskriminiert werden. Ich als gesunde Person muss niemandem danken, wenn ich ein Schulhaus oder eine öffentliche Institution betreue. Ein Mensch mit Behinderung muss das immer tun, ob jetzt die Tür aufgehalten wird oder mit dem Rollstuhl geholfen wird oder was auch immer. Danke für die Aufmerksamkeit.

Claudia Casanova (Die Mitte): Danke Andi für deine Ausführungen. Aber es zeigt mir einmal mehr, es ist ein Haltungsproblem. Wenn dann jemand mal dieses Schulhaus betritt, dann finden wir eine Lösung. Das ist einfach nicht richtig. Das ist Diskriminierung. Ich möchte in das Schulhaus, oder in ein öffentliches Gebäude, oder auch in das Rathaus was auch nicht ganz hindernisfrei ist, und ich will

mich vorher nicht anmelden und fragen, ob es dann genehm ist, wenn ich komme. Es geht mir darum, dass es ein Haltungsproblem ist. Wir können nicht wenn dann mal das Bedürfnis da ist gelbe Linien zeichnen. Es muss da sein, per Gesetz. Das ist eine Auflage. Ich weiss, es ist ein Paradigmenwechsel aber wir werden aufstehen und jedes Mal unsere Stimme erheben, wenn solche Probleme auftauchen.

Einwohnerratspräsident Beat Hiller: Vielen Dank, ich denke es ist nicht der einzige Ort an dem Menschen mit dem Rollstuhl oder Sehbehinderte nicht weiterkommen. Es liegt aber an uns allen diesbezüglich, wie du sagst einen Paradigmenwechsel oder einfach eine entsprechende Haltung einzunehmen.

Dann kommen wir zu der Beantwortung der mündlichen Anfrage von Christoph Nyffeler betreffend Elterntaxi.

6 (24/98) Mündliche Anfrage: Christoph Nyffeler; Elterntaxi; Beantwortung

Stadtrat Sven Ammann: Besten Dank Christoph für diese Anfrage, welche du im letzten Jahr noch gestellt hast. Es sitzen mehrere Leute hier drin welche Kinder haben und ich habe im Dezember gesagt, dass wir dran sind. Ich habe auch ein bisschen Optimismus versprüht und gehofft wir hätten etwas in der Hand. Es ist leider so, dass Lenzburg, wie auch unzählige andere Gemeinden die Eltern Taxis nicht verbieten können. Es ist einfach nicht möglich. Wir können niemandem verbieten sein Kind in die Schule zu fahren. Der Parkplatz ist einfach an einem sehr bescheidenen Ort. Was haben wir gemacht? Die Option einer Barriere ist aussichtslos, denn dann wäre das Ein- und Ausfahren noch schlimmer als jetzt. Wir haben ein Linksabbiegeverbot geprüft. Man straft damit aber 99 % der Personen, die den Parkplatz nutzen. Kinobesucher, welche um 22.30 Uhr den Parkplatz verlassen, oder diejenigen von euch, die heute das Auto dort haben, müssten ebenfalls rechts abbiegen. Was passiert, man fährt hoch zur ehem. Buchhandlung Otz und dreht da. Dann verlagert man das Problem nach weiter oben, wo es ebenfalls eine Fussgängerquerung hat.

Ich habe auch mit Stefan Roth, dem langjährigen Verkehrsinstruktor der Polizei gesprochen. Er meinte er sei schon sehr oft zu den Eltern hin, welche ein Kind ausgeladen haben, aber sie sind nicht einsichtig. Die Polizei versucht es nur noch über die Kinder. Dass die Kinder den Eltern sagen, bitte fahrt mich nicht. Mein Schulweg ist cool und ich erlebe da etwas mit meinen Freunden. Ich hatte auch mit der Schulleitung viele Gespräche. Auch sie werden die Eltern darauf ansprechen. Sie müssen aber da Rücksicht auf das Verhältnis mit den Eltern nehmen. Man muss dieses Verhältnis aufrechterhalten und sie nicht vorwurfsvoll angehen. Auch da führt der Weg über die Kinder. Es wird thematisiert in allen Klassen und an jedem Elternabend. Auch ich, und viele andere im Saal hier, haben das sicherlich schon an einem Elternabend gehört. Was mir aber versprochen wurde, die Schulleitung wird das Infoschreiben vom BFU per Klapp nächstens wieder einmal teilen. Darin ist beschrieben, wie wertvoll der Schulweg ist und dass Elterntaxi den Kindern diese Erfahrung raubt.

Dann werden wir im Budget 2025 einen Kostenpunkt drin haben zum Thema Schulwegsicherheitsprüfung. Auch da werden wir das Thema Elterntaxi nochmals ansprechen.

Die Schulleitung wird ebenfalls mit dem BFU-Infoschreiben noch mitteilen, dass man am Turnerweg zwei Parkplätze hat bei denen man zufahren und die Kinder ausladen kann. Dann haben sie halt 100m Weg bis zur Schule. Wir hoffen, dass da dann vermehrt angehalten wird. Auch zum Thema Baustelle weiss die Schulleitung von keinem Vorfall, dass etwas passiert ist. Wir hoffen wirklich, es

passiert auch weiterhin nichts. Es ist für uns ebenfalls sehr unbefriedigend. Aber wir haben keine Möglichkeit dies zu kontrollieren.

Christoph Nyfeler (FDP): Vielen Dank für die ausführliche Beantwortung. Ich denke, wenn man rechtlich keine Instrumente hat, dann wird es schwierig. Allenfalls gibt es Signalisationsmöglichkeiten. Wenn ich es richtig im Kopf habe, steht glaube ich seit der Anfrage eine Tafel "Achtung Schulweg" da. Vielleicht kann man das sogar am Boden noch markieren. Ich denke der Ansatz, dass man über die Kinder gehen muss, ist sicher der Richtige, vielleicht sind 12-jährige Kinder vernünftiger als die Eltern. Danke.

Einwohnerratspräsident Beat Hiller: Wie bereits angetönt, die mündliche Anfrage von Regula Züger vertagen wir auf die nächste Sitzung, wenn Regula anwesend ist. Jetzt hat Dani im Rahmen vom Traktandum "Umfrage" einige Slides zum Thema Umwelt zum Zeigen.

7 Umfrage

Stadtkammann Daniel Mosimann: Noch einmal, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, ganz kurz es passt zum Postulat, welches wir vorhin behandelt haben, die Klimastrategie. Wir haben eine Erde und wenn wir alle so leben würden wie wir, dann bräuchten wir 2.8 blaue Kugeln. Gerne stelle ich das anhand dieser Präsentation kurz vor.

AUFTRAG

Politische Weichenstellungen

Handlungsauftrag

- 1 **2017: Abstimmung Energiestrategie 2050** (Förderung Energieeffizienz und Erneuerbare, Senkung CO₂, schrittweiser Atomausstieg)
JA in Lenzburg mit 59.5% (CH 58.2%)
- 2 **2021: Einwohnerrat überweist Motion – Erstellen von Photovoltaikanlagen in Lenzburg**
Eingereicht von Mitte, SP, Grüne, EVP, GLP und FDP > PV-Anlagen auf allen geeigneten städtischen Liegenschaften und Private motivieren.
- 3 **2022: Einwohnerrat überweist dringliches Postulat – Prüfung zielführender Massnahmen zur Lenzburger Klimaneutralität**
Eingereicht von FDP, Mitte, EVP, GLP und SVP > Zielgebiet städtische Verwaltung und Betriebe.
- 4 **2022 – 2025: Legislaturziele des Stadtrates**
Lenzburg verfügt über eine Klimastrategie. Die Erreichung von „Netto Null“ wird bis 2040 angestrebt.
- 5 **2023: Initialisierung Fachstelle Umwelt**
Kernaufgaben: Energiestadt, kommunales Förderprogramm Energie und Aufgleisung Klimastrategie.
- 6 **2023: Abstimmung Klimagesetz** (Klimaneutral bis 2050)
JA in Lenzburg mit 67,4% (CH 59%)
- 7 **2024: Der Stadtrat verabschiedete im März die erarbeiteten kommunalen Strategien zu Klimaschutz- und Klimaanpassung**
Die Klimastrategien umfassen auch ein erstes Paket von 30 Massnahmen. Davon 20 zum Klimaschutz und 10 zur Klimaanpassung.

ZIELE

Lenzburg wirkt engagiert für das Klima

Auszug aus den Legislaturzielen 2022 - 2025



Ziele

Lenzburg *punktet* mit einer städtischen Strategie zu Klimawandel und -anpassung und leitet daraus einen Massnahmenkatalog ab.

- Lenzburg verfügt über eine Klimastrategie.
- Die Erreichung von „Netto Null“ wird bis 2040 angestrebt.

3 Klimastrategie

UMFELD



4 Klimastrategie

MASSNAHMEN

Klimaschutz- und Klimaanpassung für Lenzburg

Fokus: Handlungsebene städtische Verwaltung, Immobilien und Betriebe

Klimaschutz (Dekarbonisierung)

1. Machbarkeitsstudie Solarnutzung bei stadteigenen Liegenschaften
2. Heizungsersatz und Sanierung des Gebäudeparks
3. Ersatz von Ölheizungen (im speziellen)
4. Städtischer Fahrzeugpark (Werkhof und Forst)
5. Fuss- und Veloverkehr attraktiver gestalten
6. Zusätzliche Begegnungszonen
7. Parkleitsystem (Vermeidung von Suchverkehr)
8. LED-Beleuchtung (Verwaltung, Schule, Sportanlagen)
9. Energiestadt Gold Label prüfen
10. Kommunale Förderbeiträge im Energiebereich
11. Merkblatt Solaranlagen, inkl. PV-Balkonanlagen
12. Mehrweggeschirr
13. Richtlinien für nachhaltige Beschaffung
14. Richtlinien für Energieeffizienz in öffentlichen Gebäuden
15. Beleuchtung öffentlicher Gebäude und Bodenleuchten
16. Hahnenwasser / Wassersprudler in der Verwaltung
17. Klimaschonende Anlagestrategie
18. Strassenbeläge klimaverträglicher gestalten
19. Umsetzung kommunales Energieversorgungskonzept
20. Monitoring Energiebilanz / Absenkpfad

5 Klimastrategie

Klimaanpassung (Hitze/Trockenheit)

1. Klimaangepasste Siedlungsentwicklung
2. Checkliste für nachhaltige urbane Plätze
3. Stadtbegrünung und Biodiversitätsförderung
4. Durchlässige Bodenbeläge / Entsiegelung
5. Sickerbrunnen
6. Gewässerräume in Lenzburg
7. Forst im Lenzburger Wald
8. Kommunale Messstation (Temperatur/Niederschlag)
9. Geburtsbäume
10. Sensibilisierung und Information

«Lenzburg wirkt
engagiert für das
Klima.»

 Stadt Lenzburg

ABLAUF

Heute und darüber hinaus

Schritte zur kommunalen Klimastrategie mit Massnahmen:

- In zweiter Hälfte 2023 erfolgt: Grundlagenarbeit durch die Fachstelle Umwelt
- Im Dezember 2023 erfolgt: Verwaltungsintern Massnahmenbesprechung mit Abteilungsleitungen
- Im Frühling 2024 erfolgt: Bereinigungsprozess und Verabschiedung durch den Stadtrat

Aktuelles und weiteres Vorgehen:

- Interne und externe Kommunikation
- Massnahmenumsetzung einleiten

Monitoring:

- Der Stand der Zielerreichung wird jährlich erfasst und in 3 Etappen in einem Zwischenbericht (2025, 2030, 2035, 2040) bilanziert und öffentlich publiziert.

Koordinationsstelle:

Abteilung Tiefbau & Verkehr
Fachstelle Umwelt
Max Chopard-Acklin
max.chopard@lenzburg.ch
Direkt: 062 886 45 26
Natel: 079 786 22 29

6 Klimastrategie



 Stadt Lenzburg

Max Chopard: Geschätzter Stadtammann, geschätzte Räte, liebe Anwesende, die so lange ausgeharrt haben, herzlichen Dank, dass ich hier ein paar Worte sagen darf. Ich habe am 1. Juni 2023 meine Stelle angetreten und wenn ich mich richtig erinnere, bereits am 2. Juni unter anderem

diesen Auftrag gefasst. Was haben wir gemacht. Wir haben eine Auslegeordnung gemacht. Der Stadtmann hat die politische Auftragslage dargestellt, es gab Volksabstimmungen und es gab Vorstösse aus dem Einwohnerrat. Daraus ergaben sich diese Legislaturziele. Dazu gab es ein Umfeld, in dem das eingebettet ist. Wir haben vom Bund Vorgaben, welche selbstverständlich auch für Lenzburg gelten. Auch der Kanton hat eine Klimastrategie mit Klimaschutz und Klimaanpassung, hat also den gleichen Weg gewählt wie jetzt Lenzburg. Wir haben den Fokus auf die stadteigene Verwaltung, Betriebe und Immobilien. Das ist dort, wo der Stadtrat und auch der Einwohnerrat direkt einwirken kann. Aus diesem Fokus heraus haben wir die jeweiligen Startmassnahmen. Das sind nur Startmassnahmen. Diese 30 Massnahmen werden nicht reichen, um bis 2040 Klimaneutral zu sein. Dieser Prozess muss weitergehen. Wir haben ein Energieleitbild aus der Energiekommission, welches 2023 erarbeitet wurde und hier neben den Legislaturzielen eingeflossen ist. Dann gibt es noch das Energieversorgungskonzept. Da geht es um die Frage, wie man künftig die Stadt Lenzburg mit Energie versorgen wird.

Beim Klimaschutz geht es weg vom Verbrennen von Öl und Erdgas hin zu erneuerbaren Energien. Dies hat vor allem im Bereich Wärme und Mobilität eine Auswirkung. Dazu haben wir 20 Startmassnahmen verabschiedet. Diese Massnahmen wurden auch in der Verwaltung diskutiert, dazu komme ich später noch. Im Bereich Klimaanpassung geht es um die real schon stattfindenden Klimaveränderungen, welche wir bereits spüren. Die Prognosen gehen auch in die Richtung der Zunahme von Klimaveränderungen, da geht es um Themen wie Überhitzung im städtischen Raum, Fragen von Wasserhaushalt oder Stadtgrün etc. Lenzburg wirkt engagiert für das Klima, das war die Vorgabe des Stadtrats auch aufgrund von Vorstössen aus dem Einwohnerrat. Diese Massnahmen orientieren sich an dem, immer mit dem Fokus Handlungsebene städtische Verwaltung, Immobilien und Betrieb. Wo stehen wir heute und wo wollen wir hin. In der zweiten Hälfte von 2023 haben wir Grundlagen erarbeitet. Diese wurden Ihnen im CMI hochgeladen und sind einsehbar. Dann im Dezember 2023, das habe ich vorhin angesprochen, sind wir mit allen beteiligten Abteilungsleitenden zusammengesessen und haben geschaut, wie die Massnahmen umsetzbar sind. Wir sind da auch auf Feedbacks eingegangen.

Im Frühling 2024 kam die Verabschiedung im Stadtrat und der Bereinigungsprozess. Auch da hat man verschiedene Dinge abgewogen und noch angepasst. Dann sind wir die interne Kommunikation mit der Verwaltung angegangen, auch da ist es wichtig, dass wir die mitnehmen, denn die müssen es am Schluss umsetzen.

Natürlich auch heute Abend mit dieser Kommunikation im Einwohnerrat ist es wichtig, dass sie wissen, was ist die Idee und was sind die Massnahmen, welche quasi morgen eingeleitet werden. Rund ein Drittel dieser 30 Massnahmen sind Sofortmassnahmen, welche ab jetzt umgesetzt werden. Dann hat es auch budgetrelevante Massnahmen, welche alle im Verlauf der nächsten Jahre wieder hier in den Rat kommen, weil sie bewilligt werden müssen.

Es gibt ein Monitoring, wir haben also nicht einfach ein Papier für die Schublade erstellt. Es gibt ein jährliches internes Monitoring in der Verwaltung. Ich werde jährlich diese Ziele bei den Abteilungsleitenden prüfen. Jedes Ziel ist einer Abteilung angehängt und hat einen Zeitrahmen und eine klare Stossrichtung. Dies wird überprüft und ab 2025 gibt es 5-jährlich einen Monitoringbericht der auch veröffentlicht wird und diskutiert werden kann. Man will da aufzeigen, ob es weitere Massnahmen braucht oder nicht und wenn ja, welche.

Das ist das Wichtigste in Kürze. Ich möchte zusammenfassend noch einmal sagen, wir haben eine Klimaschutz- und eine Klimaanpassungsstrategie. Wir haben total 30 Startmassnahmen, welche erweitert werden können. Dann haben wir ein Monitoring und eine Fortschrittskontrolle. Diese Papiere wurden freigeschaltet und können angeschaut werden und ich bin selbstverständlich ab morgen erreichbar für Nachfragen oder Anregungen. Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

Einwohnerratspräsident Beat Hiller: Dann öffne ich das Traktandum Umfrage, gibt es weitere Wortmeldungen? Das scheint nicht der Fall zu sein, ich bedanke mich bei allen für die angeregte Sitzung heute Abend und wünsche allen auch bei nicht optimalem Wetter einen guten Frühling und bis zur nächsten Einwohnerratssitzung wieder hier in diesem Saal.

NAMENS DES EINWOHNERRATS

Der Präsident:



Die Protokollführerin:

