

PROTOKOLL

der Sitzung des Einwohnerrates
vom 7. September 2018, 19.30 Uhr, im Rathaussaal

* * *

Traktanden:

1. Einbürgerungen
2. Baukredit für die Erneuerung der Schmutzwasserleitungen und den Neubau der Sauerwasserleitungen in der Vorstadt
3. Ersatzbeschaffung eines Atemschutzfahrzeugs und eines Tanklöschfahrzeugs für die Feuerwehr sowie Kredit für den Ausbau des Feuerwehrmagazins Umiken
4. Umsetzung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindestrassen
5. Motion Miro Barp betreffend Anschaffung eines Kunstrasenplatzes im Stadion Au für die Förderung der Bewegungs- und Sportmöglichkeiten von Kindern und Jugendlichen in Brugg und Umgebung (wird vom Stadtrat abgelehnt)
6. Motion Miro Barp betreffend Neugestaltung des Eingangsbereichs im Stadion Au (wird vom Stadtrat entgegengenommen)
7. Postulat Silvia Kistler betreffend Pauschale Parkierungsgebühr für Übernachtungsgäste (wird vom Stadtrat abgelehnt)
8. Interpellation Willi Wengi zum Regenbecken Altenburg

* * *

Vorsitz: Stefan Baumann, Präsident
Aktuar: Yvonne Brescianini, Stadtschreiber
Stimmzähler: Samuel Moor und Hanspeter Stalder



* * *

Präsenz: Es sind 45 Mitglieder anwesend. Entschuldigt haben sich Frau Doris Erhardt sowie die Herren David Hunziker, Jürg Hunziker, Matthias Ruede und Thomas Salm.

* * *

Das Protokoll der Sitzung vom 29. Juni 2018 wird wie folgt ergänzt:

Auf Antrag von Herrn Peter Haudenschild, S. 98, Votum Peter Haudenschild:

Herr Peter Haudenschild: Nur Ordnungsanträge auf Schluss der Diskussion benötigen eine Mehrheit von zwei Dritteln der gültigen Stimmen. Im vorliegenden Fall handelt es sich aber um einen Antrag auf Rückweisung, für dessen Annahme das Einfache Mehr genügt. Somit ist der Rückweisung zugestimmt worden.

Das Protokoll vom 29. Juni 2018 gilt damit als genehmigt.

* * *

Traktandum 1: Einbürgerungen

Herr Willi Wengi, Präsident der Finanzkommission: Die Finanzkommission hat die Unterlagen zu den vorliegenden sieben Einbürgerungsgesuchen geprüft und festgestellt, dass die Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller die rechtlichen Voraussetzungen für eine Aufnahme ins schweizerische Bürgerrecht erfüllen. Ebenso sind die Prüfkriterien der Finanzkommission erfüllt. Die Aufnahme ins Bürgerrecht der Einwohnergemeinde Brugg kann somit zugesichert werden. Im Namen der Finanzkommission bitte ich den Rat, den 12 Anträgen des Stadtrates zuzustimmen.

Aus Datenschutzgründen wurden aus diesem Dokument sämtliche personenrelevanten Daten entfernt.

Traktandum 2: Baukredit für die Erneuerung der Schmutzwasserleitungen und den Neubau der Sauberwasserleitungen in der Vorstadt

Herr Stadtrat Reto Wettstein: Ich präsentiere dem Rat heute Abend das Projekt Erneuerung der Schmutzwasserleitungen und Neubau Sauberwasserleitungen in der Vorstadt. Es handelt sich dabei um eine Restanz der letzten Sitzung, ausgelöst durch den partiellen Beschluss zum kantonalen Strassensanierungsprojekt in der Vorstadt. Die Massnahme 29 des neu überarbeiteten Generellen Entwässerungsplans (GEP), die Sanierung der Leitungen in der Vorstadt, wird vorgezogen.

Übergeordnetes Ziel des GEP ist die Trennung des verschmutzten vom unverschmutzten Wasser, welches hier umgesetzt werden soll. Insgesamt ist es ein effizientes Projekt, da die Werkleitungen der IBB und der Stadt koordiniert mit der Gesamterneuerung der Kantonsstrasse saniert werden können. Die Sanierung erfolgt in Etappen über die Jahre 2019 bis 2021. In einem ersten Schritt werden die Werkleitungen in den Nebenstrassen und in einem zweiten jene in der Hauptstrasse koordiniert mit dem Strassenbauprojekt erneuert. Die drei beteiligten Partner Stadt, IBB und Kanton arbeiten dabei eng zusammen.

Der Stadtrat beantragt dem Rat, dem Kredit von CHF 860'000 inkl. MwSt. zuzustimmen und diese GEP-Massnahme umzusetzen.

Herr Urs Keller: Ich spreche im Namen der FDP. Herr Stadtrat Reto Wettstein erwähnte bereits, dass dieses Projekt durch das Geschäft "Sanierung Kantonsstrasse im Bereich Vorstadt und Baslerstich" ausgelöst worden ist. Es scheint mir wichtig hervorzuheben, dass die Leitungen vor der oberirdischen Strassensanierung bedarfsgerecht erneuert werden. Vor Jahrzehnten war dies noch nicht der Fall. Die detaillierte Koordination von solchen Projekten ist ein grosser Fortschritt. Ich gehe davon aus, dass dies so gehandhabt wird, obwohl der Rat an der letzten Sitzung nicht alle Anträge bewilligt hat, und die Strasse nicht zweimal aufgerissen wird.

Positiv ist auch, dass die Sanierung der Werkleitungen der IBB Teil des Projekts ist und die IBB nicht losgelöst tätig werden muss. Die IBB ist ja auch mit rund CHF 1,5 Mio. gefordert. Die FDP unterstützt den Antrag des Stadtrates einstimmig.

Frau Julia Geissmann: Ich spreche im Namen der CVP. Wir erachten die koordinierte Ausführung der Neugestaltung und der Leitungssanierungen ebenfalls als sinnvoll. Wir begrüssen insbesondere, dass mit dem Bau der Sauberwasserleitung das unverschmutzte Wasser der Brunnen und Hausdächer getrennt abgeleitet wird. Vor nicht allzu langer Zeit führte der

Rat eine Diskussion zur Thematik der Misch- und Sauberwasserleitungen. Ich stelle fest:
Manchmal bewegt sich doch etwas.

Die CVP stimmt dem Antrag des Stadtrats zu.

Damit ist die Diskussion erschöpft.

In der Abstimmung wird dem Antrag des Stadtrates:

"Sie wollen für die Erneuerung der Schmutzwasserleitungen und den Neubau der Sauberwasserleitungen in der Vorstadt einen Kredit von CHF 860'000 inkl. MwSt., zuzüglich Teuerung ab April 2017 (ZH WBK-Index Basis 2010, 99,2 Punkte), bewilligen."

ohne Gegenstimme zugestimmt.

Traktandum 3: Ersatzbeschaffung eines Atemschutzfahrzeugs und eines Tanklöschfahrzeugs für die Feuerwehr sowie Kredit für den Ausbau des Feuerwehrmagazins Umiken

Frau Stadtmann Barbara Horlacher: Die Feuerwehr Brugg hat aufgrund der Grösse und der räumlichen Gegebenheiten ihres Einsatzgebietes und der Verkehrsbelastung im Zentrum zunehmend Schwierigkeiten, die geforderten Leistungsnormen und Einsatzzeiten zu gewährleisten. Dies gilt insbesondere für die nördlich der Aare gelegenen Teile des Einsatzgebietes. Sie hat deshalb die auf Anfang 2020 im Zuge des Zusammenschlusses der Stadt Brugg mit der Gemeinde Schinznach-Bad anstehenden Veränderungen zum Anlass genommen, um ihr Standort- und Fahrzeugkonzept gesamthaft zu überdenken und neu zu strukturieren. Das neue, von der Feuerwehr vorgelegte und von der Aargauischen Gebäudeversicherung AGV gutgeheissene Gesamtkonzept weist folgende Eckpunkte auf:

- Der Hauptstandort am Stahlrain in Brugg wird beibehalten.
- Um die geforderten Einsatzzeiten für die Gemeinde Riniken und den Stadtteil Umiken gewährleisten zu können, wird das ehemalige Feuerwehrmagazin in Umiken reaktiviert, mit einem Tanklösch- und einem Personentransportfahrzeug ausgestattet und mit 20 Angehörigen der Feuerwehr besetzt.
- Ein analoger Aussenstandort wird im neuen Stadtteil Schinznach-Bad betrieben.
- Im bestehenden Aussenmagazin in Lauffohr wird neu ein Personentransportfahrzeug stationiert.

Die Umsetzung dieses Konzepts bedingt in den kommenden Jahren einerseits eine Reihe von Fahrzeugersatzbeschaffungen, andererseits bauliche Anpassungen bei den Aussenstandorten Umiken und Schinznach-Bad. In einem ersten Schritt werden dem Rat die Ersatzbeschaffung eines Atemschutz- sowie eines Tanklöschfahrzeuges sowie der Kredit für die Instandstellung des Feuerwehrmagazins Umiken beantragt. Detaillierte Angaben dazu sind im vorliegenden Bericht vom 30. Juli 2018 zu finden und wurden auch anlässlich der Fragestunde vom 21. August 2018 abgegeben. An dieser Stelle danke ich für das rege Interesse an dieser Fragestunde. Mein Dank geht auch an den Kommandanten, den Vizekommandanten sowie den Staboffizier der Feuerwehr – nicht nur für die tatkräftige und kompetente Unterstützung bei der Beantwortung der Fragen aus dem Rat, sondern vor allem auch für die Erarbeitung des vorliegenden Konzepts und der Vorlage. Auf diese gehe ich nicht

mehr weiter ein, nehme aber einige Punkte aus der Fragestunde und den Fraktionsberichten auf.

Ein erster Punkt betrifft die Aufforderung, sich für eine Erhöhung der AGV-Beiträge einzusetzen. Ich kann dem Rat versichern, dass es allen Beteiligten ein grosses Anliegen ist, zur Verfügung stehende Subventionen geltend zu machen. In diesem Sinn hat man sich erfolgreich dafür eingesetzt, dass der seit 2007 für die Feuerwehr Brugg aufgrund der Nicht-Fusion mit der Feuerwehr Windisch bestehende Malus, das heisst eines Abzugs von 15 % auf die AGV-Beitragssätze, aufgehoben wurde. Seit diesem Jahr erhält die Feuerwehr Brugg wieder die vollen AGV-Beiträge.

Gerne gehe ich auch auf die gewünschte Berechnung der Pro-Kopf-Kosten, die sich aufgrund der Vorlage pro Einwohnerin und Einwohner von Brugg und Riniken ergeben, ein. Wir haben eine entsprechende Berechnung durchgeführt und diese Pro-Kopf-Kosten der Feuerwehr Brugg/Riniken aus der jährlichen WOV-Tranche, den ausserhalb der WOV-Tranche anfallenden Personalkosten und den für bisherige Investitionen und Gebäude anfallenden Abschreibungen berechnet. Sie machen CHF 61.50 pro Einwohnerin und Einwohner aus. Als Folge der heute beantragten Fahrzeugbeschaffungen erhöht sich dieser Betrag auf CHF 64 pro Einwohnerin und Einwohner beziehungsweise auf CHF 68 CHF, wenn auch die durch die Instandstellung des Aussenstandortes Umiken entstehenden Kosten miteingerechnet werden. Wie gewünscht haben wir auch die jährlichen Pro-Kopf-Kosten der Feuerwehr Habsburg/Hausen/Windisch berechnet. Diese belaufen sich auf rund CHF 53.50 pro Einwohnerin und Einwohner. Die für die Feuerwehr Brugg/Riniken höheren Pro-Kopf-Kosten lassen sich teilweise auf die Professionalisierung und die damit zusammenhängenden höheren Personalkosten zurückführen. Gleichzeitig gilt es beim Vergleich der Pro-Kopf-Kosten aber zu beachten, dass diese wesentlich von Grösse und Beschaffenheit des Einsatzgebietes sowie von Zusammensetzung und Alter der Fahrzeugflotte und Gebäude der jeweiligen Feuerwehren abhängen, und deshalb nicht ohne eine differenzierte Betrachtung miteinander verglichen werden können.

Wichtig ist mir auch, nochmals zu betonen, dass die Reaktivierung des Magazins in Umiken in keinem Zusammenhang mit dem Zusammenschluss von Brugg und Schinznach-Bad steht. Die Notwendigkeit ergibt sich einzig aus der räumlichen Situation sowie der zunehmenden Verkehrsbelastung im Zentrum. Diese machen es bereits heute schwierig, für nördlich der Aare gelegene Einsatzgebiete die geforderten Einsatzzeiten einhalten zu können. Aufgrund des zu erwartenden zunehmenden Verkehrsaufkommens wird sich diese Situation in Zukunft noch verschärfen.

Der Stadtrat unterstützt das von der Feuerwehr vorgelegte neue Standort- und Fahrzeugkonzept. Die veränderten Rahmenbedingungen zwingen die Feuerwehr Brugg/Riniken, ihre bestehenden Konzepte zu überdenken und neue Wege zu gehen. Die Feuerwehr legt uns

ein Standort- und Fahrzeugkonzept vor, das diesen veränderten Rahmenbedingungen Rechnung trägt und bestehende Ressourcen und anstehende Ersatzbeschaffungen nutzt, um mit verhältnismässig geringem Aufwand eine markante Verbesserung der aktuellen Situation zu erreichen.

Die beantragten Neu- und Ersatzbeschaffungen wurden mit Bedacht und unter Berücksichtigung der aktuellen und zukünftigen Anforderungen geplant. Die Investition ist langfristig ausgelegt. Die Beschaffungen sowie die baulichen Massnahmen erfüllen die wirtschaftlichen und funktionalen Aspekte bestmöglich und stellen sicher, dass die Feuerwehr ihren Auftrag wie bisher vollumfänglich wahrnehmen kann.

Ich bitte den Rat deshalb, den vorliegenden Anträgen des Stadtrates zuzustimmen.

Herr Roland Leupi: Ich spreche im Namen der FDP. Als erstes möchte ich mich für den detaillierten Bericht bedanken. Er zeigt ein umfassendes Bild der organisatorischen und operativen Planung wie auch von den mittelfristigen Fahrzeugbeschaffungen. Im Bericht sind viele Themen aufgeführt, nicht alle sind aber Bestandteil dieses Traktandums. Wie Frau Stadtmann Barbara Horlacher bereits erwähnte, wurde alles, was mit der Fusion mit Schinznach-Bad in Zusammenhang steht, bereits separat diskutiert, budgetiert und beschlossen. Andere Punkte wie zum Beispiel einige der erwähnten Fahrzeugbeschaffungen werden uns wahrscheinlich in zukünftigen Sitzungen beschäftigen.

Der Inhalt dieses Traktandums sind nur die beiden Ersatzbeschaffungen eines Tanklösch- und eines Atemschutzfahrzeugs sowie der Ausbau und die Reaktivierung des Feuerwehrmagazins Umiken. Dieses Magazin soll wegen des gesteigerten Verkehrsaufkommens reaktiviert werden. Vor allem für die Feuerwehrangehörigen, die aus dem Gebiet nördlich der Aare kommen, wird es bei einem Alarm immer schwieriger, innerhalb der geforderten Zeit in das Magazin Stahlrain einzurücken, sich auszurüsten und an den Einsatzort zu fahren. Für das erste Fahrzeug gilt bekanntlich die Einsatznorm von maximal 10 Minuten vom Alarm bis zum Eintreffen vor Ort. Das ist eine kurze Zeit. Und für Riniken kann sie aktuell nicht eingehalten werden. Damit das Magazin Umiken bei einem Alarm sinnvoll genutzt werden kann, muss ein Tanklöschfahrzeug dort stationiert sein, damit die Einsatzkräfte schnell mit Löschmitteln vor Ort sind. Die Feuerwehr Brugg verfügt aktuell über zwei Tanklöschfahrzeuge. Das ältere ist mit seinen 24 Jahren am Ende seiner Lebensdauer angelangt und soll ersetzt werden. Das Ersatzfahrzeug soll in Umiken stationiert werden. Dieses Vorgehen ist mit der Aargauischen Gebäudeversicherung abgesprochen. Das Fahrzeug wird von der AGV nur subventioniert, wenn es gemäss dem geplanten Vorgehen in einem Aussenstandort stationiert wird.

Der Ersatz des Atemschutzfahrzeugs ist unabhängig vom Standort Umiken, er erfolgt einzig wegen des Alters des Fahrzeugs.

Über alles betrachtet findet die FDP das geplante Vorgehen zweckmässig und weitsichtig, um trotz der zunehmenden Verkehrsprobleme die Einsatznorm im gesamten betreuten Gebiet einhalten zu können. Wir finden es wichtig, dass allen Einwohnerinnen und Einwohnern eine gute Sicherheitsabdeckung geboten wird, nicht nur jenen im Zentrum.

Die FDP wird allen drei Anträgen zustimmen.

Frau Regula Zwicky: Ich spreche im Namen der CVP. Unsere Feuerwehr benötigt eine gute Lösung für Einsätze bei schwierigen Verkehrssituationen, wie sie in unserer Stadt herrschen. Das wird rein geographisch die noch grössere Herausforderung nach dem Gemeindezusammenschluss mit Schinznach-Bad. Zudem muss die Feuerwehr die Vorgaben der Aargauischen Gebäudeversicherung erfüllen und im Ernstfall mit einer ausreichenden Mannschaft und gutem Einsatzmaterial möglichst schnell vor Ort sein.

Um dies zu gewährleisten, stimmen wir der Ersatzbeschaffung des Atemschutz- und des Tanklöschfahrzeuges sowie dem Kredit für den Ausbau des Feuerwehrmagazins Umiken zu.

Frau Alessandra Manzelli: Ich spreche im Namen der SP. Wir schätzen die enorme Planungsarbeit, welche das Kommando und die Beschaffungskommission geleistet haben. An dieser Stelle noch einmal vielen Dank dafür.

Die Fusion mit Schinznach-Bad und die nicht erreichbaren Leistungsnormen im Bereich Riniken zwingen die Feuerwehr Brugg zur Einführung eines neuen Konzepts. Es gibt wohl keine Feuerwehr, die freiwillig mit mehreren Standorten arbeitet. Wir sind der Meinung, dass bei der Untersuchung der Sachlage und der Erarbeitung des neuen Konzepts alle Möglichkeiten sorgfältig geprüft und gegeneinander abgewogen worden sind. Die präsentierte Lösung mit drei respektive vier Standorten scheint die bestmögliche zu sein, auch wenn noch viel Planungsarbeit notwendig sein wird, bis das Konzept wirklich einsatzbereit ist.

Die SP unterstützt die Umsetzung dieses Projekts und stimmt den Anträgen 2 und 3 zur Beschaffung eines Tanklöschfahrzeugs und zum Umbau des Magazins in Umiken zu. Weil es sich bei Antrag 1 um die notwendige Ersatzbeschaffung eines Atemschutzfahrzeuges handelt, stimmen wir diesem Antrag ebenfalls zu.

Herr Daniel Zulauf: Ich spreche im Namen der SVP. Das Argument der Alarmierungszeiten ist uns bekannt und bewusst. Aber wenn noch mehr Lichtsignale für den ÖV gebaut, Quar-

tierstrassen gesperrt und mit Fahrverboten und Kameras ausgerüstet werden, werden die Angehörigen der Feuerwehr Schwierigkeiten haben, die Alarmierungszeiten einhalten zu können.

Wir schätzen das gesamte Projekt ebenfalls, die aufgeführten Argumente sind uns bekannt. Deshalb wird die SVP den Anträgen zustimmen.

Herr Adriaan Kerkhoven: Die Grünliberalen sehen einen Vorteil in der Dezentralisierung durch die Minimierung des Risikos und die Verbesserung der Einsatzbereitschaft der Feuerwehr. Es wäre ja denkbar, dass allenfalls weitere Gemeinden mit Brugg fusionieren – dann wäre eine starke Feuerwehr sowieso gut.

Dass wir die Brücke nicht besser nutzen können, hat allerdings mehr mit dem Transitverkehr zu tun als mit unserem hausgemachten Verkehr. Im Bericht steht, dass eine weitere Zunahme des Verkehrs um 50 % erwartet wird. Da sind wir gefordert Lösungen zu finden, damit wir in Brugg noch zueinander fahren können.

Damit ist die Diskussion erschöpft.

In der Abstimmung wird dem Antrag 1 des Stadtrates:

"Sie wollen für die Beschaffung eines neuen Atemschutzfahrzeugs inkl. Rollmodul für die Feuerwehr einen Bruttokredit von CHF 160'000 bewilligen."

ohne Gegenstimme zugestimmt.

Dem Antrag 2:

"Sie wollen für die Beschaffung eines neuen Tanklöschfahrzeuges (TLF2, 12 Tonnen) am Standort Umiken für die Feuerwehr einen Bruttokredit von CHF 430'000 bewilligen."

wird ohne Gegenstimme zugestimmt.

Dem Antrag 3:

"Sie wollen für die Reaktivierung des Feuerwehrlokals in Umiken einen Gesamtkredit von CHF 340'000, zuzüglich Teuerung ab Juni 2018 (Zürcher Index der Wohnbaupreise; Basis April 2010 = 100.0) bewilligen."

wird ohne Gegenstimme zugestimmt.

Traktandum 4: Umsetzung von Tempo 30-Zonen auf Gemeindestrassen

Herr Stadtrat Reto Wettstein: Ich darf dem Rat heute Abend dieses brisante politische Thema präsentieren. Der Stadtrat hat die Kompetenz zur Signalisation einer Tempo 30-Zone, aber die Gewährung des Kredits für die Umsetzung liegt in der Kompetenz des Einwohnerrates. Der Stadtrat unterbreitet dem Rat deshalb einen Kreditantrag über CHF 272'000. Diese Summe umfasst alle Signalisationen ohne bauliche Massnahmen für eine quartierweise Einführung von Tempo 30-Zonen in drei Etappen.

In einem ersten Schritt wurden die Quartiere West, Zentrum und Lauffohr definiert und diese in einem zweiten Schritt von einer Kommission, in welcher auch Vertreter der Quartiere Einsitz hatten, überprüft. Bei den Quartiervertretern handelte es sich in der Regel um die Präsidenten oder deren Stellvertreter des jeweiligen Quartiervereins. Weiter waren die IG Verkehrssicherheit, die Regionalpolizei und die Abteilung Planung und Bau in der Kommission vertreten. Beraten wurde sie von Verkehrsplaner Thomas Belloli.

Tempo 30-Zonen in den Quartieren sind ein altes Anliegen. Schon im regionalen Entwicklungsleitbild, das als Vorstufe der Revision der Bau- und Nutzungsordnung und des kommunalen Gesamtplans Verkehr KGV entstanden ist, ist dieses Anliegen eingebracht worden. Es entspricht auch dem Zeitgeist. Dafür gibt es eine einfache Erklärung: Bei mehr Verkehr auf den Strassen und mehr Bewohnerinnen und Bewohnern in den Quartieren wird Sicherheit zum Thema. Zur Schaffung von Sicherheit muss aber das Gefahrenpotenzial reduziert werden, sprich der motorisierte Verkehr muss langsamer fahren. Der Stadtrat sieht die Einführung von Tempo 30-Zonen in den Quartieren als Chance zur Reduktion des Gefahrenpotenzials und will sie nutzen.

Die FDP machte im Rahmen der Einwohnerrats-Wahlen eine nicht repräsentative Umfrage. Dem Generalanzeiger lag ein Fragebogen mit folgenden drei Fragen bei: Sind Sie für Tempo 30 in der ganzen Stadt? Nur in den Quartieren? Oder im Zentrum? Der Rücklauf betrug knapp 400 Bogen. 70 % befürworteten Tempo 30 in den Quartieren, 60 % im Zentrum. Die grosse Mehrheit der Antwortenden befürwortete also das Ansinnen.

Der Stadtrat ist überzeugt, auf dem richtigen Weg zu sein, und bittet den Rat um Genehmigung des Kredits.

Herr Patrick von Niederhäusern: Ich spreche im Namen der SVP. Tempo 30 erhöht die Sicherheit. Die Unfallzahl lässt sich um rund ein Drittel reduzieren und die Zahl der Verletzten um rund 40 %. Das wollen wir alle. Wir alle wollen, dass unsere Kinder ihren Schulweg ungefährdet zurücklegen können. Sofern sie ihn tatsächlich noch zu Fuss gehen... Und wir wollen, dass unsere Eltern gefahrlos eine Strasse überqueren können, am besten natürlich über

einen Fussgängerstreifen. Seit kurzem wird aber in der Brugger Verkehrspolitik mit dem eisernen Besen gekehrt. Fahrverbot an der Habsburgerstrasse, Fahrverbot an der Sommerhaldenstrasse, neu geplant ein Fahrverbot in Lauffohr und nun auch noch flächendeckende Tempobeschränkungen. Selbstverständlich nur für die Motorfahrzeuge, nicht für die Elektro-Fahrräder. Wir haben uns gefragt, was die eingangs erwähnten relativ ausgedrückten Werte in absoluten Zahlen bedeuten, und ob die Einschränkung unserer motorisierten Bürger gerechtfertigt ist.

Erster Punkt: Sicherheit. Ein Drittel weniger Unfälle. Die Unfallstatistik des Astra zählt für das Stadtgebiet Brugg ohne Hauptstrassen vom 1. Januar 2013 bis 31. Dezember 2017 – also über einen Zeitraum von fünf Jahren – 54 Verkehrsunfälle. 21 davon erforderten keine Verletzten, es verbleiben 34 Unfälle mit verletzten Personen. Pro Jahr entspricht dies rund 7 Unfällen. Wir sind den Unfallursachen auf den Grund gegangen. Zu geringer Abstand: 2. Alkohol- oder Drogeneinfluss: 8. Unaufmerksamkeit des Lenkers: 4. Ablenkung durch Natel: 2. Nichtgewähren des Vortritts: 11. Auf-die-Fahrbahn-springen des Opfers: 2. Bedienfehler des Fahrzeuglenkers: 4. Ärztlicher Grund/Schwächezustand: 1. Das ergibt 34. Habe ich eine Kategorie vergessen? Ja genau, die zu hohe Geschwindigkeit. Zu hohe Geschwindigkeit: 0. Kein einziger Verkehrsunfall mit Verletzten der letzten fünf Jahre ist auf übersetzte Geschwindigkeit zurückzuführen. Es ist ein Irrglauben zu denken, dass die Fahrzeuglenker mit 50 km/h durch ein Quartier fahren. Eine Geschwindigkeitsmessung der Repol aus dem Jahr 2016 an der Laurstrasse ergab, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge

38 km/h bis 40 km/h betrug. Die heutigen e-Bikes fahren etwas schneller. Die flächendeckende Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h kann somit gar nicht zu einer Reduktion der Verkehrsunfälle führen. Das ist statistisch erwiesen. Sie ist für die Unfallursachen auf den Brugger Quartierstrassen nicht relevant und die Fahrzeuglenker verhalten sich dort, wo sie überhaupt noch durch Quartiere fahren dürfen, angemessen.

Zweiter Punkt: Trügerische Sicherheit. Tempo 30-Zone – das tönt für viele nach Begegnungszone. In der Zone 30 haben aber Fahrzeuge von rechts Vortritt. Wir erinnern uns: Nichtgewähren des Vortritts ist die häufigste Unfallursache. Weil es fast keine Fussgängerstreifen gibt, dürfen die Fussgänger die Fahrbahn überqueren, wo immer sie wollen. Sie haben aber keinen Vortritt. Wir erinnern uns noch einmal: Nichtgewähren des Vortritts – die häufigste Unfallursache. Auch können Kinder auf der Strasse spielen, sollten den Verkehr aber nicht stören. Was ist es jetzt – eine Strasse oder ein Spielplatz?

Dritter Punkt: Weniger Lärm und damit mehr Ruhe für die Anwohner. In einer stillen Minute könnte man sich allerdings auch fragen, ob ein moderner Automotor bei Tempo 50 Ecodrive tatsächlich sehr viel lauter schnurrt als bei Tempo 30. Fast drängender wäre die Frage, ob

nicht wenigstens ein paar Verkehrsachsen noch für den Verkehr da sein sollten. Zumindest solange mehr als vier Fünftel aller Schweizer Haushalte eines oder mehrere Autos haben. Aus diesen Gründen ist die SVP der Überzeugung, dass diese Vorlage nicht dem Willen der Bürger entspricht. Verkehrssicherheit sieht anders aus. Wir lehnen die Vorlage deshalb ab.

Frau Barbara Geissmann: Ich spreche im Namen der CVP. Wir sind erfreut, dass der Stadtrat ein Anliegen der ganzen Bevölkerung von Brugg proaktiv und zügig angehen will. Er legt ein Konzept für eine flächendeckende Tempo 30-Zone in allen Quartieren beziehungsweise auf allen Gemeindestrassen vor. In unseren Augen erhöht dies die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Lebensqualität aller Anwohner klar. Der Umsetzungszeitraum von 3 Jahren scheint auf den ersten Blick etwas lang, wir erachten ihn aber als realistisch. Es ist sinnvoll, genügend Zeit für die Bearbeitung allfälliger Einsprachen einzuplanen. Es ist durchaus denkbar, dass der budgetierte Aufwand dafür nicht ausreichen wird. Falls die Umsetzung wider Erwarten schneller vonstattengehen könnte, hoffen wir, dass dies auch passiert. Die CVP begrüsst, dass die neuen Geschwindigkeitsbegrenzungen ohne bauliche Massnahmen geplant sind. Sie sind dadurch nicht nur bedeutend kostenfreundlicher, sondern auch schneller umsetzbar. Die CVP dankt dem Stadtrat und allen Mitwirkenden der Projektkommission für die durchdachte Planung und die informative und ausführliche Dokumentation. Wir werden dem Antrag zustimmen.

Frau Franziska Rabenschlag: Ich spreche im Namen der SP. Tempo 30 hat vor allem drei Vorteile. Meine Vorrednerin erwähnte bereits die Sicherheit. Es ist erwiesen, dass durch die Temporeduktion Unfälle weniger gravierend sind und die Unfallrate gesenkt wird. Tempo 30 verändert auch das soziale Verhalten; die Verkehrsteilnehmer müssen miteinander in Kontakt treten und können nicht einfach ihrer Spur folgen. Schliesslich wird durch die Temporeduktion die Lärmbelastung deutlich gesenkt; es ist auch bezüglich Lärm ein Unterschied, ob Tempo 50 oder Tempo 30 gefahren wird.

Der Umsetzungsplan wurde sehr sorgfältig ausgearbeitet. Es wurde für drei Quartiere detailliert geprüft, wo, wie und wann die Umsetzung erfolgen kann. Auch die Bevölkerung wird angehört. Wir sehen in diesem Vorgehen nur Vorteile.

Die SP stimmt der Vorlage einstimmig zu.

Herr Yves Gärtner: Ich spreche im Namen der Grünen. Wir befürworten die Temporeduktion ebenfalls.

Ich höre immer wieder das Argument, dass man mit Tempo 30 weniger schnell vorwärts komme. Ich habe mir einmal den Stadtplan von Brugg angeschaut und herausgefunden,

dass man maximal etwa 1 km am Stück auf den von Tempo 30 betroffenen Strassen fahren kann. Ohne die Brems- und Beschleunigungsmanöver zu berücksichtigen, ergibt das einen Zeitverlust von etwa 40 Sekunden auf 1 km. Wir betrachten diesen Nachteil als vertretbar. Die Grünen sind entschieden der Meinung, dass die Sicherheit durch Tempo 30 zunimmt. Bei Tempo 30 beträgt der Bremsweg bis zum Stillstand des Fahrzeuges inklusive Reaktionszeit des Fahrers etwa 14 m. Bei Tempo 50 fängt der Fahrer nach etwa 14 m an zu bremsen. Auch wenn die Unfallursache fehlende Aufmerksamkeit oder das Nichtgewähren des Vortritts oder gar der Einfluss von Alkohol und Drogen ist, dient es der Sicherheit sehr wohl, wenn der Bremsweg kürzer ist.

Die Grünen werden dem Antrag deshalb zustimmen.

Herr Michel Indrizzi: Ich spreche im Namen der FDP. Die Fraktion hat diesen brisanten Antrag zur Umsetzung von Tempo 30 auf den Gemeindestrassen intensiv diskutiert. Wir nehmen zur Kenntnis, dass intelligent eingesetzt Tempo 30 einen Sicherheitsgewinn sowie eine leichte Lärmreduktion bringen kann. Leider will das Konzept praktisch flächendeckend auf dem gesamten Gemeindegebiet Tempo 30 einführen. Das widerspricht jedoch dem, was in der Begleitgruppe des KGV behandelt wurde und vor allem widerspricht es dem Volkswillen. Die Umfrage der FDP ergab auch, dass die Teilnehmenden keine flächendeckende Einführung von Tempo 30 wollten. Die Bürger wollen, dass dieses Instrument intelligent eingesetzt und vor allem an Gefahrenstellen Tempo 30 ausgeschildert wird.

In der durch den Stadtrat eingesetzten Projektkommission Verkehr waren die Quartiere sehr gut repräsentiert, wenn nicht sogar übervertreten. Gewerbe, Industrie und Parteien fehlten dagegen gänzlich. Kurz gesagt: eine sehr fragwürdige Zusammensetzung. Leider wurde es verpasst, Schwerpunkte zu setzen. Stattdessen wurde das Giesskannenprinzip gewählt, wodurch die Vorlage sehr oberflächlich wirkt. Mit einem guten Konzept besteht die Chance, das Geld an echten Gefahrenstellen einzusetzen. Auf den meisten Quartierstrassen kann heute schon nicht mehr als Tempo 30 gefahren werden. Es gibt keinen Automobilisten, der mit Tempo 50 durch diese Strassen brettert. Wir haben es gehört: die Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt etwa 38 km/h. Ich wohne in der Nähe der Sommerhaldenstrasse. Auf dieser Strasse könnte man sehr gut 100 km/h schnell fahren. Aber auch dort fährt niemand mit 50 km/h – mit Ausnahme des Postautos. Ist es wirklich sinnvoll – und wir sprechen nicht darüber, ob Tempo 30 an sich sinnvoll ist – ist es wirklich sinnvoll, Geld für einen Schilderwald und die Verinselung von Gemeindestrassen auszugeben, wenn es nicht notwendig ist? Es geht um CHF 272'000, und wir haben von der CVP gehört, dass dieser Betrag wahrscheinlich nicht reicht. Wir sind der Ansicht, dass dies nicht sinnvoll ist.

Zudem bestehen offene Fragen: Können die Postautos mit der Umsetzung von Tempo 30 ihren Fahrplan noch einhalten? Wie kann die Sicherheit gewährleistet werden, wenn künftig E-Bikes den motorisierten Individualverkehr auf den Gemeindestrassen überholen?

Die FDP lehnt die Vorlage ab.

Herr Markus Lang: Ich spreche im Namen der GLP. Die GLP unterstützt den vorliegenden Antrag.

Bei der Durchsicht der Vorlage stellten wir fest, dass sich der Antrag eng an die bfu-Empfehlungen hält. Diese Empfehlungen sind das Resultat von langjährigen Beobachtungen und statistischen Auswertungen. Zum Glück sind in Brugg in den vergangenen fünf Jahren keine schweren Unfälle passiert. Aber wir müssen bei einer solchen Vorlage in die Zukunft schauen und die Voraussetzungen schaffen, dass dieses Risiko nach Möglichkeit auch für die Zukunft minimiert wird. Das ist der entscheidende Punkt.

Kurz zu meinem Vorredner: Aus der Vorlage habe ich nicht herausgelesen, dass Sammelstrassen wie beispielsweise die Badstrasse zwingend mit Tempo 30 versehen werden müssen. Der Prozess geht weiter, es geht heute um den Grundsatzentscheid und nicht darum, das Projekt im Detail zu besprechen. Im Rahmen der Mitwirkung der Bevölkerung in den Quartieren können solche Fragen besprochen werden.

Warum ist eine flächendeckende Umsetzung sinnvoll? Aus unserer Sicht darf es bei der Umsetzung keine Diskriminierung geben. Die beste Wirksamkeit wird erzielt, wenn Tempo 30 flächendeckend und nicht strassenweise umgesetzt wird. Bei einigen Strassen gibt es noch Klärungsbedarf, aber ich bin überzeugt, dass sich diese Fragen im Rahmen der Mitwirkung lösen lassen.

Die Sicherheit wird ganz klar erhöht. Wenn sich – wie ebenfalls bereits angesprochen – ein grosser Teil der Unfälle auf Nichtgewähren des Vortritts zurückführen lässt, macht es eben doch einen Unterschied, wenn die Durchschnittsgeschwindigkeit dank Tempo 30 etwas tiefer ist.

Die GLP empfiehlt den Antrag zur Annahme.

Herr Michel Indrizzi: Zu dieser Vorlage gab es einen Konzeptplan, der von der Homepage heruntergeladen werden konnte und auch für die GLP zugänglich gewesen wäre.

Herr Konrad Zehnder: Ich spreche im Namen der EVP. Wir finden es sinnvoll, wenn der Zuwachs an Sicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer und die Lebensqualität der Bewohner dieser Quartiere höher gewichtet werden als der minimale Zeitgewinn bei Beibehaltung von Tempo 50. Besonders begrüssenswert finden wir, dass es keine oder höchstens

minimale bauliche Massnahmen braucht. Vor Jahren war dies noch anders – glücklicherweise wurde man diesbezüglich vernünftiger.

Die vier grössten Aargauer Gemeinden Aarau, Baden, Wettingen und Wohlen führten Tempo 30 bereits ein. Auch Windisch hat die Temporeduktion eingeführt. Es ist höchste Zeit, dass auch Brugg Tempo 30 einführt.

Es ist ein altes Anliegen der EVP, wir unterstützen die Vorlage.

Herr Stadtrat Reto Wettstein: Gerne beantworte ich die Frage, ob die Postautos ihren Fahrplan künftig noch werden einhalten können. Die Fahrpläne werden jährlich überarbeitet. Sind Veränderungen der Gegebenheiten bekannt, wird dies bei der Planung berücksichtigt. Ausserdem ist, wie wir gehört haben, der Zeitverlust minimal. Das Wichtigste für ein gutes Vorkommen und rechtzeitiges Eintreffen beim Bahnhof ist, dass der Verkehr fliesst. Darum bin ich dankbar für das Votum der FDP, auch wenn es diskreditierend gemeint war – bei einer Giesskanne fliesst das Wasser zumindest, und genau das wollen wir auch beim Verkehr. Ich bitte den Rat, der Vorlage zuzustimmen.

Herr Peter Haudenschild: Ich habe einige Stichworte aus den verschiedenen Voten herausgehört: Tempo 30-Zonen seien modern, sie gehörten heute dazu; verschiedene Städte und Gemeinden hätten welche, also müssten wir sie auch einführen; wir könnten auf das vertrauen, was die anderen tun; es sei a priori gut. Wir setzen Tempo 30 auch gleich noch pauschal um, zumindest quartiermässig.

Eine pauschale Ferienreise ist eine gute Sache. Aber bei einer Verkehrsfrage eine quartierweise Pauschallösung umzusetzen, kann es nicht sein. Dazu zwei Beispiele. In Tempo 30-Zonen gibt es ausser in ganz wenigen Ausnahmefällen, die speziell bewilligt werden müssen, keine Fussgängerstreifen. Dies ist auch aus den Plänen ersichtlich. Beim Eisiplatz gibt es heute drei Fussgängerstreifen, die sehr sinnvoll sind, vor allem an Markttagen. Diese drei Fussgängerstreifen werden gestrichen, man kann dann die Strasse überall queren. Glaubt wirklich jemand, dass es sicherer wird, wenn man die Strasse überall queren kann? Ich spreche vor allem für die Senioren, die sehr froh um die Fussgängerstreifen sind. Umfragen ergaben, dass sich 60 % der Fussgänger in den Tempo 30-Zonen wieder Fussgängerstreifen wünschen. Das ist aber rechtlich nicht möglich. Es kann für mich keine Lösung sein, die drei Fussgängerstreifen beim Eisi zu streichen. Um die Kurve wird dort heute schon weniger als 30 km/h gefahren, dafür braucht es keine Tempo 30-Zone.

Zweites Beispiel. Der Sicherheitsgewinn ist eine absolut theoretische Betrachtung und ich bin etwas enttäuscht, dass sich der Stadtrat darauf abstützt. 50 km/h gegenüber 30 km/h ergibt minus 20 km/h, was wiederum weniger Unfälle ergibt beziehungsweise die Unfallschwere reduziert. In Köniz hat das Büro Metron Untersuchungen vorgenommen. Obwohl

die Könizer Ergebnisse natürlich nicht einfach auf unsere Quartiere angewendet werden können, sind sie interessant. Die Metron fand heraus, dass die effektive Reduktion des Tempos nicht

20 km/h beträgt, sondern während des Tages zum Teil sogar 0. Mit anderen Worten: Trotz der Einführung von Tempo 30-Zonen wurde nicht langsamer gefahren. Im Maximum betrug die Reduktion der Geschwindigkeit 5 %. Dies ist Fakt, und ich halte mich lieber an Fakten als an theoretische Betrachtungen.

Diese pauschale Lösung kann nicht die Lösung für Brugg sein. Sie bringt nicht die Sicherheit, die wir in Brugg benötigten. Als Beispiel die Laurstrasse: Kreuzen sich dort ein Lastwagen und ein Postauto ist nicht das Tempo das Problem, sondern der fehlende Platz, der den Lastwagen zu einem Ausweichmanöver aufs Trottoir zwingt. Die Reduktion auf Tempo 30 ändert daran nichts. Ein weiteres Beispiel ist die Bahnhofstrasse, bei der das Trottoir oft durch Fahrzeughecks überstellt ist – auch dies wird durch eine Tempo 30-Zone nicht gelöst. Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen müssen nach wie vor auf die Fahrbahn ausweichen.

Diese Pauschallösung kann es nicht sein. Ich bin enttäuscht, dass der Stadtrat keine adäquatere Lösung für Brugg gefunden hat, und bitte den Rat, für eine bessere Lösung die Vorlage heute Abend abzulehnen.

Frau Alessandra Manzelli: Die Infoveranstaltung zu Tempo 30 stand auch allen Mitgliedern der FDP-Fraktion offen. Dort wurde meines Erachtens nachvollziehbar erklärt, warum die Fussgängerstreifen entfernt werden. Ohne die ganze Diskussion wieder aufrollen zu wollen möchte ich anmerken, dass dies nicht in Stein gemeisselt ist. Wir hörten, dass sie in einer Testphase entfernt werden sollen; sie sind aber auch sehr schnell wieder aufgemalt. Es wäre schade, wenn das Projekt nur an diesem Punkt scheiterte.

Herr Peter Haudenschild: Es gibt Gesetze und Verordnungen zur Frage, wo und unter welchen Bedingungen Fussgängerstreifen platziert werden dürfen. Jene beim Eisi werden nicht bewilligt, das ist klar.

En passant ein Hinweis für die Velofahrer: In den Unterlagen steht, dass es vielleicht auch keine Rechtsvortrittsregelung an der Bodenackerstrasse geben wird. Aber es wird einen Rechtsvortritt geben, das ist ebenfalls eine Vorschrift. Die Ausnahme wird von niemandem bewilligt, weder vom Kanton noch vom Bund. Das ist eine deutliche Verschlechterung für eine der wenigen Velostrassen, die wir heute schon haben, eine Verschlechterung für die Velofahrer. Ich verstehe nicht, wie man dieser Regelung aus der Sicht Langsamverkehr zustimmen kann.

Damit ist die Diskussion erschöpft.

In der Abstimmung wird dem Antrag des Stadtrates:

"Sie wollen für die Umsetzung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen einen Kredit von CHF 272'000, zuzüglich Teuerung ab April 2017 (ZH WBK-Index Basis 2010, 99.2 Punkte), bewilligen."

mit 25 Ja zu 18 Nein zugestimmt.

Traktandum 5: Motion Miro Barp betreffend Anschaffung eines Kunstrasenplatzes im Stadion Au für die Förderung der Bewegungs- und Sportmöglichkeiten von Kindern und Jugendlichen in Brugg und Umgebung (wird vom Stadtrat abgelehnt)

Herr Miro Barp: Ich ziehe die Motion Kunstrasenplatz im Stadion Au zurück.

Es kann nicht bestritten werden, dass die Stadt Brugg ihre sportliche Infrastruktur ausbauen muss. Es darf nicht sein, dass Kinder jahrelang warten müssen, bis sie in ein Training aufgeboden werden können. Aus dieser Erkenntnis entstand die Motion. Die Motion wurde von 28 Einwohnerrätinnen und -räten unterzeichnet, die ihr damit auch zustimmten. Sie spaltete jedoch die Parteien. Dies war nicht das Ziel dieser Motion.

Sie hatte aber in dreifacher Hinsicht positive Auswirkungen, auf die ich kurz eingehen möchte. Erstens führte sie über die Parteigrenzen hinweg zu intensiven Gesprächen und einem sachlichen Austausch zum Thema Kunstrasenplatz. Zweitens besteht ein breiter Konsens über das Bedürfnis nach einem Kunstrasenplatz, aber es bestehen unterschiedliche Meinungen bezüglich dem Ort, an welchem er platziert werden sollte. Drittens – was mich besonders freute – liess sich eine Person in den Gesprächen umstimmen für einen Kunstrasenplatz.

Aus diesem Grund haben wir uns entschieden, die Motion in der vorliegenden Form zurückzuziehen. An ihrer Stelle reichen wir eine andere Motion ein, die parteiübergreifend erarbeitet worden ist. Sie fordert eine umfassende Überprüfung der sportlichen Infrastruktur. Wir hoffen, damit einen wesentlichen Beitrag für die Kinder- und Jugendförderung in Brugg leisten zu können.

Traktandum 6: Motion Miro Barp betreffend Neugestaltung des Eingangsbereichs im Stadion Au (wird vom Stadtrat entgegengenommen)

Frau Stadtmann Barbara Horlacher: Die Motion verlangt, dass dem Rat Bericht und Antrag für eine zweckmässige und ansprechende Gestaltung des Eingangsbereichs im Stadion Au zu unterbreiten sei. Der Stadtrat kann den in der Motion aufgeführten Begründungen folgen und sieht ebenfalls Handlungsbedarf. Die Thematik der Sanierung respektive der Umgestaltung besteht schon länger. Der Stadtrat ist deshalb bereit, die vorliegende Motion entgegenzunehmen.

Eine Abstimmung über die Motion entfällt, da diese vom Stadtrat entgegengenommen wird.

Traktandum 7: Postulat Silvia Kistler betreffend Pauschale Parkierungsgebühr für Übernachtungsgäste (wird vom Stadtrat abgelehnt)

Frau Stadtmann Barbara Horlacher: Die Postulantin fordert in ihrem Vorstoss eine Änderung des Gebührenreglements über die Benutzung der öffentlichen Parkplätze, das Parkieren auf öffentlichem Grund und die Ersatzabgabe. Für Gäste von Hotels, Pensionen, B&B und so weiter soll eine pauschale Parkierungsgebühr von CHF 12 pro 24 Stunden eingeführt werden.

Der Stadtrat lehnt diese Forderung ab. Dies deshalb, weil das Ausstellen solcher Dauerparkkarten zu einer Ungleichbehandlung und Benachteiligung kurzzeitiger Besucher des Zentrums und anderer Gewerbebezüge als der Hotellerie führt.

Bereits heute bietet die Stadt Brugg gute und günstige Parkmöglichkeiten an. So ist zum Beispiel das Parkieren auf öffentlichen Parkplätzen auch im Zentrum nachts sowie sonntags gebührenfrei. Ausserdem kann auf den Parkplätzen am Rand des Zentrums – zum Beispiel auf der Schützenmatt, am Rosengarten oder an der Ländistrasse – bereits heute über einen längeren Zeitraum parkiert werden. In Kombination mit den gebührenfreien 12 Nachtstunden und weil der gesamthaft eingeworfene Geldbetrag nach den Nachtstunden weiter angerechnet wird, ist dies auch länger als 24 Stunden möglich. So kann man zum Beispiel auf der Schützenmatt unter der Woche, wenn man sein Auto um 7 Uhr morgens abstellt und 12 Franken einwirft, 27 Stunden parkieren. 15 Stunden à CHF 0.80 plus 12 gebührenfreie Nachtstunden. An den Wochenenden oder je nach Zeitpunkt der Parkplatzbelegung sogar noch länger. Wird der Parkplatz zum Beispiel abends um 16 Uhr belegt und es werden 12 Franken eingeworfen besteht die Parkberechtigung bis um 7 Uhr des übernächsten Tages, also insgesamt 39 Stunden.

Auch das Parkhaus Eisi im Zentrum bietet diverse gute Angebote an, die Betreiber von Hotels, Pensionen und B&B nutzen können. Die Regionalpolizei bietet ihnen individuelle Beratungen dazu an. Aktuell ist man zum Beispiel mit einem Hotelbesitzer in Diskussion beziehungsweise vor dem Abschluss einer Hotellösung. Angedacht ist eine sogenannte Poollösung. Das Hotel könnte 5 Parkplätze im Parkhaus Eisi mieten und erhielte dafür 15 Ein- und Ausfahrtskarten, die alle für den bezahlten Zeitraum gültig wären. Es könnten jedoch immer nur 5 Fahrzeuge gleichzeitig parkiert werden.

Aus diesen Gründen lehnt der Stadtrat das Postulat ab.

Frau Silvia Kistler: Ich danke für diese Ausführungen.

Die erwähnte Hotelpool-Lösung dürfte ein Hotel betreffen, welches jetzt noch im Bau ist. Mit dem bestehenden Hotel konnte nämlich keine Lösung gefunden werden. Warum nicht das eine tun und das andere nicht lassen?

Kommt ein Gast abends um 17:00 Uhr an und reist frühmorgens ab, gibt es kein Problem, die Zeit von 19:00 Uhr bis 7:00 Uhr ist ja kostenlos. Kommt er aber nachmittags an und bleibt bis zum nächsten oder übernächsten Tag, bleibt ihm nur die Benutzung des Parkhauses. Andernorts ist es nämlich verboten, 24 Stunden zu parkieren. Beim Rosengarten beispielsweise steht ein Tafel: Parkverbot morgens von 4:00 Uhr bis 9:00 Uhr. Wie fühlt es sich für den Gast wohl an, wenn er morgens um 4:00 Uhr sein Auto umparkieren muss?

Parkkarten, vom jeweiligen Hotel datiert und im Voraus bei der Regionalpolizei bezogen, wären eine Lösung. Es gibt übrigens bereits eine 5 Franken-Karte für Lieferwagen, weil diese nicht ins Parkhaus fahren können.

Parkkarten wären kein Geschenk an die Hotellerie und auch kein Verlustgeschäft für die Stadt. Die Parkplätze beim Roten Haus können über 12 Stunden stündlich mit CHF 1 gefüttert werden, nachts sind sie kostenlos. Es ist also völlig unerheblich, ob eine Karte abgegeben wird und oder der Platz regulär belegt ist.

Ein Thema ist die Gleichstellung mit privaten Haushaltungen und Unternehmen. Die privaten Parkplätze werden spätestens mit der neuen BNO gelockert. Es ist auch nicht dasselbe, weil der Private oder das Unternehmen seinen Bedarf kennt; es weiss, über wie viele Fahrzeuge es verfügt und wie viele Gäste kommen. Ein Hotel dagegen hat vielleicht über eine Woche keine Gäste, die mit Autos anreisen, und dann wieder für eine oder zwei Nächte 5 Fahrzeuge. Muss dafür ein fester Platz gekauft oder gemietet werden, ist dies ein hoher Betrag. Für ein exklusives Hotel ist das vielleicht möglich, aber für andere liegt es nicht drin, CHF 20 für pro Tag für einen Parkplatz zu zahlen. Private können dagegen eine Laternengaragen-Karte beziehen.

Die Hotellerie in Brugg ist ein zartes Pflänzchen, dem wir Sorge tragen müssen. Wir hatten keine Freude, als das Rote Haus geschlossen war. Nun ist es wieder offen. Dahinter stecken ein grosses Engagement und viel ehrenamtliche Arbeit. Es besteht eine aktive Zusammenarbeit mit der Stiftung Wendepunkt, um es Menschen zu ermöglichen, wieder im Berufsleben Fuss zu fassen. Und bei CHF 138 für zwei Personen im Doppelzimmer inklusive Frühstück ist es schwierig, auch noch CHF 20 pro Nacht für einen Parkplatz zu erübrigen. Und die Gäste zahlen nicht CHF 30, um 24 Stunden parkieren zu können – sie steigen in ihr Auto und fahren nach Baden, da sind die Parkplätze günstiger und es herrscht erst noch mehr Betrieb. Ich weiss eigentlich gar nicht, warum es so schwierig ist, hier eine gute Lösung zu finden. Nach meinem Verständnis müsste die Verwaltung mit den Unternehmen an einen Tisch sitzen und einen Weg finden können.

Eine Parkuhr ist eine Visitenkarte. Gäste fahren in eine Stadt, parkieren ihr Auto, gehen zur Parkuhr und erschrecken ob der hohen Tarife. Sie erhalten den Eindruck, dass nicht erwünscht ist, dass sie bleiben und Geld ausgeben. 1811 wurden die Stadttore geöffnet für eine offene, unternehmerische Stadt. Was sind wir heute?

Das Postulat lässt Spielraum offen, vielleicht findet der Stadtrat eine bessere Lösung. Offenbar ist man flexibel. Der Rat vergibt sich nichts, in dem er das Postulat überweist. Ich bitte den Rat, das Postulat zu überweisen – für das Image der Stadt Brugg.

Herr Markus Lang: Ich spreche im Namen der GLP, der Fraktion der Grünliberalen. Ich betone das "liberal", denn wir sind der Ansicht, dass wir uns nicht in privatwirtschaftliche Angelegenheiten einmischen sollten. Ein Hotelbetreiber ist in der Lage, eine Lösung für dieses Problem zu finden, die für seinen Betrieb passt. Im grössten Hotel von Brugg beispielsweise ist kein Bedarf nach Parkkarten vorhanden, es werden private Parkplätze zur Verfügung gestellt beziehungsweise andere Lösungen mit Parkhäusern in der Umgebung gesucht. Ich empfehle dem Rat, den Antrag abzulehnen.

Urs (Björn) Bürkler: Ich spreche im Namen der Grünen. Grundsätzlich befürworten wir eine Unterstützung des Standortes Brugg und des Tourismus, aber es gäbe bestimmt bessere Wege dafür. Das eine Argument ist die Subventionierung der Privatwirtschaft – ich habe keine Ahnung, warum ausgerechnet die Freisinnigen dies in diesem Fall wollen. Ausserdem gibt es wirklich eine eklatante Ungleichbehandlung, nämlich von Personen, die mit dem öffentlichen Verkehr anreisen. Sollte so etwas eingeführt werden, müssten jene Gäste, die mit der Bahn oder dem Bus nach Brugg kommen, eine Vergünstigung oder einen Gutschein erhalten, weil das Bahnbillet ebenfalls nicht gratis ist. Dies ist eine eklatante Ungleichbehandlung, und es macht einfach keinen Sinn so. Wenn, dann müssten wirklich alle gleich behandelt und auch Massnahmen für diese Gäste ergriffen werden.

Die Grünen empfehlen das Postulat zur Ablehnung.

Frau Alessandra Manzelli: Ich spreche im Namen der SP. Das Postulat möchte, dass Gäste von Hotels, Pensionen und B&B in der Stadt Brugg zu einem vergünstigten Tarif oberirdisch parkieren können. Für CHF 12 pro Tag könnten sie Parkplätze mit Parkuhren oder in der blauen Zone nutzen. Brugger Einwohnerinnen und Einwohner können diese Plätze aber nur beschränkt nutzen, nämlich für die jeweils angegebene maximale Dauer von einer halben Stunde oder eineinhalb Stunden. Wir sind der Ansicht, dass es nicht Aufgabe der Stadt ist, den Hoteliers solche Angebote zu finanzieren. Und wenn, dann sicher nicht oberirdisch auf Parkplätzen, die ältere Personen benötigen, wenn sie zum Einkauf, zum Coiffeur oder zum

Arzt gehen. Sollte ein solches Angebot eingeführt werden, dann im Parkhaus Eisi, in dem es zu jeder Tageszeit genügend Platz hat.

Wir sind der Meinung, dass die Hoteliers den Gästen eine solche Lösung aus eigenem Antrieb anbieten könnten. Dazu eine kleine Rechnung: Eine Monatskarte des Parkhauses Eisi für eine 24 Stunden-Nutzung kostet CHF 140. Bei einer Jahreskarte gibt es 12 für 11 Monate, sie kostet also CHF 1'540 pro Jahr. Verteilt auf 365 Tage ergibt dies Kosten von CHF 4.22 pro Tag. Bei der Weitergabe einer solchen Karte für CHF 12 pro Tag müsste das Hotel die Karte an 128,3 Tagen vermieten können, um kein Minus zu generieren. Das entspricht etwa 35 % aller Tage des Jahres. Wenn nun also tatsächlich eine derart grosse Nachfrage bestehen würde, wie aus dem Postulat herauszulesen ist, hätten sich die Hoteliers schon längst selbst geholfen und sich im Parkhaus Eisi eine solche Parkkarte organisiert.

Wir sind der Meinung, dass Gäste, die mit dem Auto anreisen, auf Parkplätze im Hotel oder im Parkhaus Eisi zurückgreifen können. Es ist unserer Ansicht nach Aufgabe der Hoteliers, selbst eine Dauerparkkarte zu kaufen, wenn ein solches Bedürfnis tatsächlich besteht. Jemandem, der Brugg mit dem Auto besucht und wirklich keinen Parkplatz bezahlen möchte steht es frei, sein Fahrzeug beim Hallenbad abzustellen und zurück in das Städtchen zu spazieren.

Aus diesen Gründen lehnen wir das Postulat ab.

Frau Silvia Kistler: Ich möchte zwei Punkte richtigstellen. Es geht nicht um eine Vergünstigung, es käme auf das Gleiche hinaus, wenn jemand jede Stunde einen Franken in die Parkuhr einwerfen würde. Betroffen ist beispielsweise das Rote Haus, bei dem es einfach keine Parkplätze hat. Das Postulat ist bewusst weit gefasst, damit auch andere dieses Angebot nutzen könnten. Es sind nicht 35 % des Jahres, an denen dort kein Auto steht, es sind viel weniger. Es geht um die wenigen Male, bei denen ein Gast auf den Platz angewiesen wäre und feststellen muss, dass Brugg nichts für ihn ist.

Frau Joya Süess: Ich spreche im Namen der EVP. Wir schliessen uns der Postulantin an. Dies wird die Stadt Brugg nicht viel kosten, es ist aber ein Zeichen, dass man offen ist für Gäste. Denken wir an eine Familie, welche die Schweiz erkunden geht und für zwei, drei Tage einen Abstecher nach Brugg macht. Sie reist mit einem Auto voller Gepäck und einem Kinderwagen an. Ihr Auto will sie nicht am Ende der Stadt parkieren, sondern in der Nähe der Unterkunft. Für diese Familie ist es ein gutes Angebot. Wir wollen solchen Lösungen keine Steine in den Weg legen, sondern attraktiv bleiben für Gäste aus dem Ausland.

Damit ist die Diskussion erschöpft.

In der Abstimmung wird das Postulat mit 20 Ja gegen 23 Nein nicht überwiesen.

Traktandum 8: Interpellation Willi Wengi zum Regenbecken Altenburg

Frau Stadtmann Barbara Horlacher: Der Interpellant bittet den Stadtrat, eine Reihe von Fragen zum Regenbecken Altenburg zu beantworten.

In der ersten Frage geht es darum, wie die kantonale Behörde auf das Abstimmungsresultat reagiert hat. Der Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt hat dem Stadtrat am 23. April 2018 schriftlich mitgeteilt, dass sich nach dem negativen Entscheid zum Baukredit an der Urnenabstimmung vom 4. März 2018 für die zuständigen Fachstellen in seinem Departement die Frage stelle, wie die Stadt Brugg die Vorgaben des Gewässerschutzes im betroffenen Einzugsgebiet des geplanten Regenbeckens Altenburg erfüllen wolle. In seinem Schreiben weist der Departementsvorsteher den Stadtrat ausserdem darauf hin, dass die Gemeinden nach § 33 des Baugesetzes verpflichtet sind, die Bauzonen zu erschliessen und dass die Regenwasserbehandlung dabei ein wesentlicher Bestandteil des Entwässerungssystems sei. Fehle sie, sei das Baugebiet ungenügend erschlossen. Der Stadtrat stehe also weiterhin vor der Aufgabe, zeitnah eine Lösung für die Regenwasserbehandlung im Gebiet Altenburg zu realisieren. Die Thematik sei anzugehen und der zuständigen Abteilung für Umwelt bis Ende 2018 das konkrete Vorgehen für die Umsetzung aufzuzeigen.

Auch der Interpellant will in seiner zweiten Frage vom Stadtrat wissen, welche konkreten Massnahmen dieser einleiten werde und wie der Terminplan dafür aussehe. Der Stadtrat hat die Abteilung Planung und Bau beauftragt, in Zusammenarbeit mit Fachplanern und der kantonalen Fachabteilung gangbare Alternativen zum Bau des Regenbeckens zu prüfen. Solche waren bereits im Rahmen der GEP-Erarbeitung evaluiert worden, konnten damals aber nicht identifiziert werden. Dennoch sollen in den nächsten Monaten nochmals nicht nur Alternativstandorte für ein Regenbecken geprüft werden, sondern weitere Möglichkeiten geprüft und unter anderem auch aufgezeigt werden, was ein mittelfristiger Aufbau eines getrennten Leitungssystems für das gesamte Einzugsgebiet und für die Liegenschaftsbesitzenden bedeuten würde.

Die Antwort auf Frage 3 nach alternativen Standorten und/oder Lösungen ergibt sich aus der Antwort auf Frage 2 beziehungsweise ist Gegenstand der laufenden Abklärungen. Diese Abklärungen werden ergebnisoffen geführt. Die Kosten für die Umsetzung der sich aus diesen Abklärungen ergebenden Lösung können erst nach Vorliegen der Ergebnisse dieser Abklärungen beziffert werden. Frage 4 bezüglich der zusätzlichen Kosten, die der Stadt durch diese Massnahmen erwachsen werden, lässt sich deshalb derzeit noch nicht beantworten.

Abschliessend betone ich, dass der Stadtrat den negativen Volksentscheid zum Regenbecken Altenburg akzeptiert. Gleichzeitig stehen wir jedoch weiterhin vor der Aufgabe, eine den Anforderungen des Gewässerschutzes und der Störfallbewältigung genügende, zeitnah um-

setzbare Lösung für die Regenwasserbehandlung im Gebiet Altenburg zu finden. Dies wurde uns auch so vom zuständigen Regierungsrat schriftlich mitgeteilt.

Herr Willi Wengi: Meine Fragen sind umfassend beantwortet. Ich mache einige Feststellungen: Wir müssen eine Regenwasserbehandlung umsetzen. Finden wir keine andere Lösung, muss das Regenbecken gebaut werden, wenn auch vielleicht an einem anderen Ort. Wahrscheinlich werden dann die Anwohner dieses Standorts eine neue Initiative starten, über die wir dann wieder abstimmen und noch einmal von vorne anfangen können.

Ich stelle fest, es gibt einen Termin. Wird dieser nicht eingehalten, werde ich wieder nachfragen.

Vielen Dank für die Beantwortung meiner Interpellation.

Der Präsident gibt den Eingang folgender Vorstösse bekannt:

- Motion Miro Barp betreffend Förderung der Bewegungs- und Sportmöglichkeiten der Brugger Bevölkerung, im Speziellen der Kinder und Jugendlichen
- Postulat Titus Meier betreffend Steigerung der Fussgängerfrequenz auf dem Neumarktplatz
- Postulat Titus Meier betreffend Abklärungen für eine Kantonsschule
- Postulat Reto Bertschi betreffend Bewerbung UNICEF Label "kinderfreundliche Gemeinde"
- Kleine Anfrage Alessandra Manzelli betreffend Postulat zu "Recyclingstationen"
- Kleine Anfrage Alessandra Manzelli betreffend Postulat zur Überarbeitung der mobilen Version der Homepage der Stadt Brugg
- Kleine Anfrage Pascal Ammann betreffend kulturellem Leben und Schaffen in Brugg

Der Präsident macht folgende Mitteilungen:

- Der Beratung der BNO findet nicht wie ursprünglich vorgesehen am 19. Oktober 2018, sondern am 25. Januar 2019 statt. Die Fraktionspräsidenten werden bis 30. September 2018 um Rückmeldung gebeten, ob die Einsetzung einer Spezialkommission zur Beratung der BNO erwünscht ist. Die Rückmeldungen sind schriftlich an den Präsidenten und den Stadtschreiber zu richten.
- Der Zusatztermin vom 26. Oktober 2018 bleibt vorerst bestehen, er ist abhängig vom Sitzungsverlauf vom 19. Oktober 2018.

Herr Vizeammann Dr. Leo Geissmann macht auf die vom 14. – 16. September 2018 stattfindenden Literaturtage aufmerksam.

Herr Stadtrat Reto Wettstein: Ich habe es versäumt, den Rat betreffend Sanierung Kantonsstrasse auf den neuesten Stand zu bringen.

Der Stadtrat hat eine Fachgruppe eingesetzt, welche Ende September/Anfang Oktober ein erstes Mal zusammenkommen wird. Bei diesem Treffen wird auch Procap anwesend sein. Die Fachgruppe wird zuhanden der politischen Begleitgruppe Varianten eines geeigneten Belags für gehbehinderte Personen ausarbeiten.

Für die Zusammenstellung der politischen Begleitgruppe fordert der Stadtrat die Parteien auf, jeweils eine Person zu benennen, die in dieser Begleitgruppe Einsitz nehmen wird. Die Parteien werden gebeten, ihre Vertretung bis 14. September 2018 per Mail an das Sekretariat der Abteilung Planung und Bau zu melden. Die Begleitgruppe wird eine Empfehlung bezüglich Ausführungsvariante zuhanden des Stadtrates abgeben.

Schluss der Sitzung: 21:00 Uhr

NAMENS DES EINWOHNERRATES

Der Präsident:



Der Aktuar:

