

Geschäftsstelle

Entfelderstrasse 11

5001 Aarau

Telefon 062 837 18 18

info@aihk.ch

www.aihk.ch · www.ahv-aihk.ch

Wirtschaftspolitisches Mitteilungsblatt
für die Mitglieder der AIHK



Aargauische Industrie- und
Handelskammer

MITTEILUNGEN

Starke Vorbehalte gegenüber dem Strassengesetz

von Axel Reichlmeier, lic. rer. pol., wirtschaftswissenschaftlicher Mitarbeiter der AIHK, Aarau



Die Botschaft des Regierungsrates zur Revision des Strassengesetzes liegt vor. Einige Forderungen der AIHK aus der Vernehmlassung wurden beim vorliegenden Entwurf berücksichtigt, wichtige Forderungen blieben aber unberücksichtigt. Insgesamt ist die Vorlage an den Grossen Rat besser als der Vernehmlassungsentwurf. Der Ökologisierung der Motorfahrzeugabgabe stimmen wir grundsätzlich zu; sie darf aber nicht missbraucht werden, um Geld in die Staatskasse zu spülen.

REVISION
STRASSENGESETZ

Der Regierungsrat des Kantons Aargau hat im Sommer 2009 eine Vorlage für eine umfassende Revision des Strassengesetzes in die öffentliche Vernehmlassung gegeben. Er überweist die überarbeitete Vorlage nun an den Grossen Rat.

Verbesserungswürdiges Gesetz zum kantonalen Strassenwesen

Inhaltlich wird der Umfang des Strassenwesens in der Vorlage klar definiert und die heutige Praxis mit Vereinfachungen übernommen. Die Spezialfinanzierung Strassenrechnung wird beibehalten und präzisiert.

Wir erachten es als sinnvoll, den Inhalt des Strassenwesens systematisch zu gliedern. Das bedeutet ein Zusammenfassen von Gesetzen, welche auch inhaltlich zusammen gehören. So gehören beispielsweise Teile des Baugesetzes inhaltlich zum Strassengesetz.

Die Einführung des Mehrjahresprogramms Strasse ermöglicht es dem Grossen Rat Prioritäten zu setzen, was die Transparenz steigert und den Mitteleinsatz optimiert. Zusammen mit dem Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr kann verkehrsträgerübergrei-

fend geplant werden und mögliche Effizienzgewinne können so besser erkannt und genutzt werden.

Der Kanton möchte Verkehrslenkungssysteme einführen, welche die Kantonsstrassen und die Gemeindestrassen mit Schlüsselfunktionen umfassen und mit dem Verkehrsmanagement des Bundes (Nationalstrassen) vernetzt sind. Dieses System soll bei Engpässen eine schnellere und effizientere Reaktion ermöglichen. Die AIHK befürwortet die Implementierung eines solchen Verkehrslenkungssystems. Es darf allerdings nicht sein, dass die Verkehrslenkungssysteme nur auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet und der private Verkehr benachteiligt wird.

IN DIESER NUMMER

Starke Vorbehalte gegenüber dem Strassengesetz	29
Schweizerische Strafprozessordnung: Mehrkosten durch Vereinheitlichung	32
AIKH-Ja zur Verfassungsänderung zur Umsetzung des Schweizerischen Zivilprozessrechts	33
Die AIHK sagt Ja zum Einführungsgesetz zum Arbeitsrecht	34
Zusammenarbeit über die Grenzen lohnt sich	35

Es ist für die AIHK nach wie vor zweckmässig, eine Verzinsung der Spezialfinanzierung einzuführen, und zwar sowohl von Vorschüssen als auch von Verpflichtungen.

Wir sind allerdings strikt gegen die geplante «referendumsfreie Verschuldung». Diese käme einer «carte blanche» gleich. Da ändert auch die Tatsache nichts daran, dass die damit verbundene geplante Obergrenze auf 20 Millionen Franken reduziert wurde und der Grosse Rat im Rahmen des Budgets darüber entscheiden kann.

Keine Finanzierung des öffentlichen Verkehrs durch die Strasse

Ein weiterer kritischer Punkt betrifft die Beiträge aus der Strassenrechnung an Anlagen des öffentlichen Verkehrs. Der Regierungsrat möchte diese Beiträge aus der Strassenrechnung im Gesetz auf maximal 50 Prozent der Kosten begrenzen.

Die AIHK ist mit dem Vorhaben, Einnahmen des privaten Verkehrs für die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs zu missbrauchen, nicht einverstanden. Das Geld für den öffentlichen Verkehr sollte aus Einnahmen im öffentlichen Verkehr, respektive aus der allgemeinen Staatskasse stammen.

Zugegebenermassen schwierig ist die Zuteilung der Kosten, da sowohl eigentums- als auch raumplanungsrechtlich Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs auf Autostrassen liegen. Eigentum sowie Bestandteil einer Autostrasse einerseits und Finanzierung andererseits sind aber auseinander zu halten. Deshalb ist jeweils eine transparente Darstellung notwendig, welche Kosten auf den öffentlichen Verkehr entfallen und welche auf den privaten Verkehr, respektive die Autostrasse. Nach dem Kostenverursacherprinzip soll der private Verkehr nur für jenen Teil einer Strasse bezahlen, wo er selber Kosten verursacht.

Neuregelung der Mitfinanzierung der Gemeinden

Die AIHK ist nach wie vor der Meinung, dass sich alle Nutzniesser eines regionalen Bauvorhabens auch an den Kosten beteiligen sollten. Wir verzichten allerdings auf die Beurteilung der Kostenaufteilung zwischen Kanton und Gemeinden.

Die Mitfinanzierung der Gemeinden bei Kantonsstrassen und weiteren Verkehrsanlagen wird durch

die Revision neu geregelt. So sollen die Beiträge der Gemeinden an Innerortsstrecken neu nach verkehrsabhängigen Kriterien bemessen werden.

Zudem werden die Beiträge an Umfahrungen und an Verkehrslenkungssysteme, die Abgrenzung der Innerortsstrecken und der Ausbaustandard von Kantonsstrassen neu geregelt. Kleine Gemeinden mit einem geringen kommunalen Verkehrsanteil in Bezug auf die Verkehrskapazität der Kantonsstrasse können entlastet und der Gemeindebeitrag reduziert werden.

Motorfahrzeugabgabengesetz mit Mängeln

Mit den Motorfahrzeugabgaben sollen die Finanzierung von Bau, Unterhalt und Betrieb der Kantonsstrassen und der weiteren kantonalen Verkehrsanlagen sowie die Finanzierung von anderen Aufwänden, welche die Strasseninfrastruktur betreffen, sichergestellt werden.

Von einer generellen Erhöhung der Motorfahrzeugabgabe um 20 Prozent hat der Regierungsrat in der Botschaft an den Grossen Rat erfreulicherweise Abstand genommen.

Die Motorfahrzeugabgabe für Personenwagen soll neu nach dem Energieverbrauch abgestuft werden. Diese Abstufung nach ökologischen Kriterien ist aus unserer Sicht aus Umweltschutzgründen erfreulich und unterstützenswert.

Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht (Lieferwagen) werden neu vollständig nach dem gleichen Tarif wie Personenwagen besteuert (bisher nur Nutzfahrzeuge bis 1'000 kg Nutzlast). Mit diesem neuen System würden vor allem KMU und das Gewerbe bestraft, welche auf leistungsstärkere Fahrzeuge angewiesen sind. Hier befürworten wir die Grenze weiterhin bei 1'000 kg Nutzlast zu ziehen.

Der Regierungsrat legt leider besonderen Wert darauf, die langfristige Erhaltung der Kaufkraft der Motorfahrzeugabgaben sicherzustellen. Er will damit das Ziel der dauernden Sicherung der Finanzierung von Bau, Unterhalt und Betrieb der kantonalen Verkehrsinfrastruktur sicherstellen. Als Folge der Teuerung und der technologischen Entwicklung der Fahrzeuge würden die Erträge der Motorfahrzeugabgaben unabhängig von der gewählten Bemessungsgrundlage bereits kurzfristig sinken. Der Regierungsrat soll dem Grossen Rat dann Bericht erstatten, wenn die Teuerung und die technologische Entwicklung zu ei-

ner Reduktion der durchschnittlichen Abgabe je Personenwagen real um mehr als 5 Prozent geführt haben. Der Grosse Rat soll dann die Motorfahrzeugabgaben im entsprechenden Umfang anpassen, wenn dies zur Zielerreichung erforderlich ist.

Erfreulich ist, dass der im ersten Entwurf vorgesehene automatische Teuerungsausgleich gestrichen wurde. Für uns ist allerdings unklar, wieso überhaupt ein Teuerungsausgleich eingeführt werden soll. Ein Anspruch auf ein real, d.h. teuerungsbereinigtes konstantes Steuervolumen lässt sich politisch kaum begründen. Anpassungen der Motorfahrzeugabgabe sollten in einem referendumsfähigen Erlass dem Volk vorgelegt werden.

Weil Grossprojekte von überkantonaler Bedeutung, ohne zusätzliche Finanzierungen kaum realisiert werden können, soll nach Meinung des Regierungsrates der Grosse Rat die Motorfahrzeugabgaben projektgebunden während höchstens acht Jahren um maximal 25 Prozent erhöhen können. Dieser Entscheid untersteht neu dem fakultativen Referendum.

Es ist nicht einzusehen, warum nochmals zusätzlich Geld durch die Motorfahrzeugabgabe in die Strassenrechnung fliessen soll. Zumal durch die Ökologisierung mit dem Bonus-Malus-System die Erträge sowie so steigen. Bezüglich des fakultativen Referendums stellt sich zudem die Frage, ob Grossprojekte von überkantonaler Bedeutung nicht grundsätzlich immer samt Finanzierung vom Volk beurteilt werden sollen.

Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben grundsätzlich positiv

Alle Personenwagen werden nach ihrer Energieeffizienz bezogen auf das Fahrzeugleergewicht vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) in sieben Kategorien eingeteilt (A–G).

Ziel der Ökologisierung der Motorfahrzeugabgaben ist es, energieeffiziente Fahrzeuge steuerlich zu bevorzugen. Die Ökologisierung setzt beim Fahrzeugkauf an und gilt daher nur für Neuwagen. Folgende Neuerungen sind vorgesehen:

- Bonus: Für Personenwagen der Kategorie A der Umweltetikette wird die Motorfahrzeugabgabe im Jahr der ersten Inverkehrsetzung sowie in den folgenden drei Kalenderjahren auf die Mindestabgabe von 100 Franken reduziert;
- Unbefristeter, zusätzlich zur ordentlichen Abgabe zu entrichtender Malus für Neuwagen von 25 Pro-

zent für Kategorie E, von 50 Prozent für Kategorie F und von 100 Prozent für Kategorie G, gilt auch beim Wiederverkauf;

- Ermässigung für Lastwagen (Nutzfahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht), welche die Anforderungen einer strengeren Euro-Abgasnorm erfüllen, als zum Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung verlangt wird.

Aufgrund des erwarteten technologischen Fortschritts legt das UVEK die Kategorieneinteilung alle 2 Jahre neu fest. Dasselbe Fahrzeugmodell, welches heute in der Kategorie A rangiert, kann zwei Jahren später in die Kategorien B oder C fallen, wenn in der Zwischenzeit effizientere Wagen erhältlich sind.

Es stellt sich daher die Frage, wieso der Bonus auf 3 Jahre befristet und nicht unbefristet gewährt wird oder solange bis das Fahrzeug in eine andere Kategorie rutscht. Zumal der Malus unbefristet gilt. Die Lenkungswirkung liesse sich durch einen länger anhaltenden Bonus durchaus vergrössern.

Das vorgesehene Bonus-Malus-System führt in den nächsten 10 Jahren zu einem jährlichen Mehrertrag von durchschnittlich 6 Millionen Franken (basierend auf dem Tarif nach Energieverbrauch). Wir fordern nach wie vor eine kostenneutrale Gestaltung der Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer und lehnen die vorgeschlagene Lösung ab.

Einverstanden sind wir mit der Beibehaltung der Besteuerung bei Lastwagen. Der Lenkungseffekt ist hier durch die LSVA bereits abgegolten.

Verbesserung notwendig

Die Botschaft des Regierungsrates vermittelt immer noch den Eindruck, dass unter dem Deckmantel der Ökologisierung Geld in die Staatskasse gespült werden soll. Besonders die geplante Anpassung der Motorfahrzeugabgabe an die Teuerung, die zusätzliche (befristete) Erhöhung der Motorfahrzeugabgabe und die geplante «referendumsfreie Verschuldung» sind in diesem Zusammenhang deutlich abzulehnen.

Zudem sollte das Kostenverursacherprinzip eingehalten werden. Mit der Motorfahrzeugabgabe dürfen keine Projekte finanziert werden, die mit dem Bau, dem Unterhalt oder dem Betrieb von Autostrassen nichts oder nur am Rande etwas zu tun haben.

Der Grosse Rat ist aufgefordert, diese Punkte in der Botschaft des Regierungsrates zu korrigieren.

Schweizerische Strafprozessordnung: Mehrkosten durch Vereinheitlichung

von Jan Krejci, lic.iur., juristischer Mitarbeiter der AIHK, Aarau

**VOLKSABSTIMMUNG
VOM 13. JUNI 2010**



Auf Anfang des nächsten Jahres ersetzt eine neue Schweizerische Strafprozessordnung (CH-StPO) die 26 kantonalen Strafprozessordnungen. Das neue Bundesgesetz führt im Kanton Aargau zu tiefgreifenden Änderungen und zu einer Anpassung der kantonalen Verfassung. Vorgesehen ist unter anderem die Einführung von sechs regionalen Staatsanwaltschaften. Die Bezirksämter sollen abgeschafft werden. Die AIHK bedauert die Aufgabe eines gut funktionierenden Systems und kritisiert, dass die Neuerungen erhebliche Mehrkosten verursachen.

Mit grosser Mehrheit erhielt der Bund im Jahr 2000 von Volk und Ständen die Gesetzgebungskompetenz auf dem Gebiet des Strafprozessrechts (Art. 123 Abs. 1 Bundesverfassung). Von dieser Kompetenz machte der Bundesrat Gebrauch und liess Entwürfe zu einer Schweizerischen Strafprozessordnung (CH-StPO) und zu einer Schweizerischen Jugendstrafprozessordnung (JStPO) ausarbeiten. Die Bundesversammlung hat 2007 (CH-StPO) und 2009 (JStPO) beide Gesetze verabschiedet. Das Referendum dagegen wurde nicht ergriffen. Die beiden Strafprozessordnungen werden zusammen mit der Schweizerischen Zivilprozessordnung auf den 1. Januar 2011 in Kraft treten.

Neues Staatsanwaltschaftsmodell

Aufgrund der Einführung der Eidgenössischen Strafprozessordnung ergeben sich für den Kanton Aargau diverse Neuerungen. Die gewichtigste Änderung betrifft den Wechsel vom Untersuchungsrichter- zum Staatsanwaltschaftsmodell. Bisher erfolgt die Strafverfolgung im Kanton Aargau dreistufig. Zuerst führt die Polizei ein Ermittlungsverfahren durch, in welchem sie strafbare Handlungen aufdeckt, nach den Täter fahndet sowie Spuren und Beweismittel sichert. Im Anschluss erfolgt die Untersuchung, wo der Untersuchungsrichter die Beweise für ein allfälliges Strafverfahren auswertet und sammelt. Zuletzt erhebt die Staatsanwaltschaft je nach Sachlage Anklage oder stellt das Verfahren ein. Während den einzelnen Verfahrensstadien handeln die zuständigen Behörden weitgehend unabhängig. Nach Inkraftsetzung des neuen Gesetzes steht die Strafverfolgung während der ganzen Dauer des Verfahrens unter der Leitung einer Staatsanwältin oder eines Staatsanwaltes. Weitere Neuerungen betreffen die Schaffung von Zwangsmassnahmegerichten als Gegengewicht zur Staatsanwaltschaft und der Wegfall der Schulpflege als Jugendstrafbehörde.

Abschaffung der Bezirksämter

Das neue Bundesstrafprozessrecht regelt das Verfahren praktisch abschliessend. Für die Organisation der Strafverfolgungsbehörde bleiben aber weiterhin die Kantone zuständig. Im Grossen Rat wurden verschiedene Staatsanwaltschaftsvarianten diskutiert. Zur Auswahl standen Modelle mit drei, sechs oder elf regionalen Staatsanwaltschaften. Trotz anfänglichem Widerstand durch die SVP, die eine Lösung auf der Basis der elf Bezirke favorisierte, setzte sich im Grossen Rat die Variante mit einer kantonalen und sechs regionalen Staatsanwaltschaften mit klarer Mehrheit durch. Die Bezirksämter finden in der neuen Organisation keinen Platz mehr und werden bis 2013 abgeschafft. Für die Einführung der Eidgenössischen Strafprozessordnung ist eine kantonale Verfassungsänderung notwendig, weshalb es am 13. Juni 2010 zu einer obligatorischen Volksabstimmung kommt. Im Grossen Rat fand die Verfassungsänderung in der 2. Beratung eine Zustimmung von 118:6 bei keiner Enthaltung.

AIHK stimmt der Verfassungsänderung zu

Das Bundesrecht sieht eine Vereinheitlichung des Strafprozessrechts vor und zwingt alle Kantone, das Staatsanwaltschaftsmodell einzuführen. Die AIHK hatte sich in der entsprechenden Vernehmlassung aus grundsätzlichen Überlegungen für die Dreier-Variante ausgesprochen. Die Variante mit drei regionalen und einer kantonalen Staatsanwaltschaft war die kostengünstigste Variante und die Gewinnerin in der vom Kanton durchgeführten Nutzwertanalyse. Die AIHK war der Meinung, dass durch diesen Aufbau die zur Verfügung stehenden Ressourcen am besten ausgenutzt würden. Aufgrund einer besseren regionalen Verankerung ist

aber das Modell mit sechs regionalen Staatsanwaltschaften und einer kantonalen Staatsanwaltschaft vertretbar.

Sämtliche für den Wechsel zum Staatsanwaltschaftsmodell vorgeschlagenen Varianten führen im Kanton Aargau zu jährlichen Mehrkosten in Millionenhöhe. Insgesamt verursachen die Anpassungen an

die CH-StPO und JStPO einen Mehraufwand von jährlich rund zwölf Millionen Franken. Die zusätzlich anfallenden Kosten wurden auch vom Vorstand der AIHK moniert. Kritisiert wurde ausserdem, dass ein gut funktionierendes System aufgegeben werden muss. Nach einer kurzen Diskussion stimmte der AIHK-Vorstand der Verfassungsänderung aber ohne Gegenstimme zu.

AIHK-Ja zur Verfassungsänderung zur Umsetzung des Schweizerischen Zivilprozessrechts

von Philip Schneider, lic. iur., Rechtsanwalt, juristischer Mitarbeiter der AIHK, Aarau



Die Stimmberechtigten werden am 13. Juni 2010 über die Änderung der Kantonsverfassung zur Umsetzung des Schweizerischen Zivilprozessrechts abstimmen. Mit der Änderung soll die Grundlage für eine effiziente Rechtsprechung, die keine hohen Kosten verursacht, gelegt werden. Die AIHK setzt sich für eine schlanke und leistungsfähige Justiz ein, die sachgerechte Entscheide zu fällen vermag. Die AIHK sagt deshalb Ja zur Änderung der Kantonsverfassung.

KANTONALE
VOLKSABSTIMMUNG
VOM 13. JUNI 2010

An die Stelle der 26 kantonalen Zivilprozessordnungen, die in der Schweiz zurzeit noch herrschen, wird am 1. Januar 2011 die Schweizerische Zivilprozessordnung (ZPO CH) treten. Das Verfahren vor den Zivilgerichten wird damit bundesrechtlich geregelt sein. Den Kantonen verbleibt jedoch insbesondere die Regelung, welches Gericht zur Entscheidung welcher Streitigkeiten zuständig ist. Zur Regelung dieser Zuständigkeiten hat der Grosse Rat am 23. März 2010 das Einführungsgesetz zur Schweizerischen Zivilprozessordnung (EG ZPO) verabschiedet. Am 23. März 2010 hat der Grosse Rat ausserdem eine Änderung der Verfassung des Kantons Aargau (KV) beschlossen. Diese Änderung muss vom Volk angenommen werden.

Die neue Rechtslage, die das Inkrafttreten der ZPO CH schaffen wird, verlangt einige Anpassungen der KV. Mit diesen Anpassungen wird die KV schlicht auf die neuen Gegebenheiten abgestimmt. So muss der Verfassungsauftrag, das Verfahren vor den Zivilgerichten zu regeln, aufgehoben werden.

Darüber hinaus sind Änderungen der KV erforderlich, damit die Neuordnung der Zuständigkeiten, die das EG ZPO enthält, eine verfassungsrechtliche Grundlage erhält.

Mit der verabschiedeten EG ZPO wird insbesondere die Befugnis der Richter, Urteile als Einzelrichter zu fällen, stark ausgebaut. So wird die obergerichtliche Rechtsprechung in Zukunft nicht nur durch ein Kollegium, sondern auch durch Einzelrichter ausgeübt werden. Die hauptamtlichen Mitglieder des Obergerichts werden über bestimmte Gegenstände, insbesondere über im summarischen Verfahren zu entscheidende Streitigkeiten, beispielsweise über die Bezeichnung einer sachverständigen Person zur Nachprüfung der Provisionsabrechnung eines Arbeitnehmers, neu als Einzelrichter befinden können.

Damit die gesetzliche Verankerung von Einzelrichterkompetenzen am Obergericht im Einklang mit der KV steht, ist es erforderlich, die Einzelrichter am Obergericht in § 98 KV aufzunehmen, in dem aufgelistet wird, durch wen die Zivilgerichtsbarkeit im Kanton Aargau ausgeübt wird.

Der gezielte Ausbau der Befugnis der Richter, Urteile als Einzelrichter zu fällen, ist sinnvoll. Er ermöglicht eine effiziente Rechtsprechung, die keine hohen Kosten verursacht. Dazu kommt, dass er zur Entlastung der Gerichte beiträgt, was sogar eine Steigerung der Qualität der Rechtsprechung bedeuten könnte. Die AIHK empfiehlt daher, die vom Grossen Rat beschlossene Änderung der KV anzunehmen.

Die AIHK sagt Ja zum Einführungsgesetz zum Arbeitsrecht

von Philip Schneider, lic. iur., Rechtsanwalt, juristischer Mitarbeiter der AIHK, Aarau

KANTONALE
VOLKSABSTIMMUNG
VOM 13. JUNI 2010



Am 13. Juni 2010 werden die Stimmberechtigten über das kantonale Einführungsgesetz zum Arbeitsrecht abstimmen. Mit dem Gesetz soll die Rechtsanwendung erleichtert werden. Es enthält aber auch einige Neuerungen. Nicht alle Neuerungen stellen Verbesserungen dar. Insgesamt hat der Grosse Rat aber einen Kompromiss gefunden, mit dem sich die Arbeitgeberschaft durchaus anfreunden kann. Die AIHK empfiehlt daher, das Einführungsgesetz zum Arbeitsrecht in der Volksabstimmung anzunehmen.

Am 12. Januar 2010 hat der Grosse Rat des Kantons Aargau das Einführungsgesetz zum Arbeitsrecht (EG ArR) verabschiedet. Im EG ArR sollen verschiedene geltende Gesetze, die kantonales Arbeitsrecht enthalten, in einem einzigen Gesetz übersichtlich zusammengeführt werden, um die Rechtsanwendung zu erleichtern.

Das Arbeitsrecht ist weitgehend Bundesrecht. Den Kantonen bleibt vor allem vorbehalten, für innerkantonale Kollektivstreitigkeiten zwischen Arbeitgeberinnen und Arbeitnehmern das Einigungsverfahren zu regeln. Im Übrigen besteht namentlich im Bereich der Feiertage und der Sonntagsarbeit Raum für kantonales Arbeitsrecht.

Der Grosse Rat will die Aufgabe, in Kollektivstreitigkeiten zwischen Arbeitgeberinnen und Arbeitnehmern zu vermitteln, neu dem Personalrekursgericht übertragen. Mit der Vermittlung zum Beispiel in einem Arbeitskampf war bisher das kantonale Einigungsamt betraut, in dem die Sozialpartner – anders als im Personalrekursgericht – mit je einem ständigen Vertreter vertreten waren. Für die Arbeitgeberinnen und die Arbeitnehmer hat diese Neuregelung der Zuständigkeiten einen bitteren Beigeschmack. Das kantonale Einigungsamt wurde in der Vergangenheit allerdings nur selten angerufen. Die Tragweite des Entscheids, das kantonale Einigungsamt abzuschaffen, darf deshalb nicht überschätzt werden.

Nach Bundesrecht können die Kantone höchstens acht Feiertage bezeichnen, an denen die Beschäftigung von Arbeitnehmern grundsätzlich untersagt ist. Der Kanton Aargau kennt eine regional stark zersplitterte Regelung der Feiertage, die in der Schweiz einzigartig ist. Die historisch gewachsene Feiertagsordnung soll im EG ArR beibehalten werden. Die Vereinheitlichung der Feiertage wäre aus wirtschaftlicher Sicht sinnvoll, ist aber politisch kaum mehrheitsfähig.

Dank einer parlamentarischen Initiative von Nationalrat Kurt Wasserfallen aus dem Jahr 2003 können die Kantone höchstens vier Sonntage pro Jahr bezeichnen, an denen Arbeitnehmer in Verkaufsgeschäften bewilligungsfrei beschäftigt werden dürfen. Nach dem EG ArR soll diese Kompetenz im Kanton Aargau wie folgt ausgeübt werden: Der Regierungsrat bezeichnet für jedes Jahr zwei Sonntage, an denen Arbeitnehmer in Verkaufsgeschäften bewilligungsfrei beschäftigt werden dürfen. Zwei weitere Sonntage kann der Gemeinderat für das jeweilige Gemeindegebiet festlegen. Davon ausgeschlossen sind Neujahr, Karfreitag, Ostern, Auffahrt, Pfingsten und Weihnachten. Mit dieser Regelung hat der Grosse Rat einen vernünftigen Kompromiss zwischen den Flexibilisierungsinteressen der Wirtschaft und den Interessen der Arbeitnehmer an einem «geregelten» Familienleben gefunden.

Zusammenfassend enthält das EG ArG weitgehend vernünftige Regelungen innerhalb des politisch Machbaren. Seine Annahme kann deshalb empfohlen werden.

VERNEHMLASSUNGEN

Bringen Sie Ihre Meinung ein!

Die AIHK erhält im Rahmen des Gesetzgebungsprozesses regelmässig Vorlagen des Kantons Aargau und (über die Spitzenverbände) des Bundes zur Stellungnahme.

Auf unserer Webseite www.aihk.ch/politik/vernehmlassungen/ informieren wir über alle laufenden Verfahren. Interessierte Unternehmen können dort die Unterlagen bestellen. Die Geschäftsstelle freut sich über alle Rückmeldungen und nimmt Beurteilungen aus Firmensicht gern in die Argumentation der AIHK auf.

Zusammenarbeit über die Grenzen lohnt sich

von Peter Lüscher, lic. iur., AIHK-Geschäftsleiter, Aarau



Die AIHK befasst sich mit einem breiten Spektrum wirtschaftsrelevanter Themen. Sie ist Mitglied des Schweizerischen Arbeitgeberverbandes, von economiesuisse sowie der Vereinigung Schweizer Industrie- und Handelskammern. Um unsere Ziele zu erreichen, arbeiten wir mit Organisationen aus dem Aargau, aus Nachbarkantonen sowie aus dem grenznahen Ausland zusammen. Um Wirkung und Effizienz dieser Zusammenarbeiten weiter zu steigern, haben wir das Netzwerk «Wirtschaft am Hochrhein» initiiert.

WIRTSCHAFT
AM HOCHRHEIN

Die Aargauer Wirtschaft ist über viele Grenzen hinweg tätig, wie die hohen Export- und Importzahlen belegen. Wirtschaftsräume orientieren sich nicht an politischen Grenzen. Grenzen können aber Hindernisse für die wirtschaftliche Tätigkeit darstellen. Die Unterstützung der Unternehmen beim grenzüberschreitenden Wirtschaften zählt zu den Aufgaben der Wirtschaftsverbände. Dabei sind auch ihnen häufig Grenzen gesetzt, gerade in der politischen Arbeit. Zusammenarbeit über die Grenzen von Kantonen und Ländern hinweg ist deshalb wichtig. Die Geschäftsstelle der AIHK arbeitet in verschiedenen Gremien mit Organisationen am südlichen Oberrhein (bis und mit Basel), in der Nordwestschweiz, am Hochrhein (auf Schweizer Seite die Kantone AG, BL, BS, SH, TG und ZH, auf deutscher Seite die Landkreise Konstanz, Waldshut und Lörrach sowie ein kleiner Teil des Landkreises Schwarzwald-Baar-Kreis) sowie bilateral mit Verbänden aus den Nachbarkantonen zusammen. Als Mitglied des Schweizerischen Arbeitgeberverbandes, von economiesuisse und der Vereinigung Schweizer Industrie- und Handelskammern sowie eingebunden in das Handelskammernetz ist die AIHK schweiz- bzw. weltweit vernetzt. Haupttätigkeitsgebiet bleibt aber der Kanton Aargau.

Grosse Bedeutung des Hochrheins

Im Gebiet des Hochrheins arbeiten rund 2 Millionen Personen. Der Wirtschaftsraum beiderseits des Rheins generiert eine erhebliche Wirtschaftskraft. Der Regierungsrat des Kantons Aargau engagiert sich für eine verstärkte Zusammenarbeit in der Nordschweiz. Dies zu Recht, ist doch auch aus AIHK-Sicht die wirtschaftliche Bedeutung der Nordschweiz für die ganze Schweiz sehr hoch. Der Wirtschaftsraum Nordschweiz–Südbaden ist bereits heute wirtschaftlich eng verflochten und hat ein grosses Entwicklungspotential. Die politischen Grenzen behindern eher, als die Nutzung dieser Chancen zu fördern.

Eine verstärkte Zusammenarbeit über Kantons- und Landesgrenzen hinweg kann allen Beteiligten nur nützen. Wir sind uns aber bewusst, dass dabei verschiedene offene (und zum Teil politisch sehr heikle) Fragen zu klären sind.

Mit Blick darauf hat die AIHK 2008 mit Verbänden aus diesem Gebiet Gespräche begonnen, welche eine Verbesserung der Zusammenarbeit zum Ziel haben. An der ersten Besprechung unter dem Titel «Wirtschaft am Hochrhein» diskutierten die Geschäftsleiter der sieben vertretenen Verbände Probleme grenzüberschreitenden Wirtschaftens.

Einige Probleme im Grenzraum ...

Der Wirtschaftsverkehr über den Rhein hat eine lange Tradition. Die Landesgrenze zwischen Deutschland und der Schweiz hat mit der Fortentwicklung der EU wieder an Bedeutung gewonnen. Das erschwert zum Teil die Lösung bestehender Probleme und schafft verschiedenorts sogar neue.

Aus Sicht der Wirtschaft stehen Verkehrsprobleme eindeutig im Vordergrund. Zu denken ist dabei einerseits an die nach wie vor fehlende durchgängige Autobahnverbindung West – Ost auf deutscher Seite (A 98). Andererseits behindert der Streit um den Anflug auf den Flughafen Zürich dessen Entwicklung und blockiert die Diskussion über andere Dossiers. Zum Dritten harren auch Kapazitätsprobleme auf der Schiene, insbesondere im Raum Basel, einer Lösung.

Sowohl die Entsendevorschriften für grenzüberschreitende Dienstleistungen als auch die Stauproblematik an den Grenzübergängen erschweren die wirtschaftliche Tätigkeit über die Landesgrenze.

Selbstverständlich sind die genannten Probleme nicht neu, sie werden bereits heute in ganz unterschiedlichen Gremien diskutiert.

... (zu) viele Gremien zur Lösung

Eine Vielzahl von Gremien leistet wertvolle Beiträge zur Verbesserung der Wirtschaftsbeziehungen. In unterschiedlicher Zusammensetzung werden ähnliche Fragen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit diskutiert.

Nachteilig wirkt sich dabei aus, dass sich die bestehenden Zusammenarbeiten entweder auf den Raum Bodensee/Hochrhein oder Oberrhein/Basel ausrichten. Dadurch wird der Wirtschaftsraum am Hochrhein quasi geteilt. Mit der quer zu dieser Trennlinie verlaufenden Landesgrenze wird der Raum noch ein Mal zerschnitten.

Mit der nun verstärkten Zusammenarbeit der Wirtschaftsverbände im Rahmen des Netzwerkes «Wirtschaft am Hochrhein» soll dieser Zustand verbessert werden, ohne eine weitere Organisation zu schaffen.

«Wirtschaft am Hochrhein» soll Wirkung und Effizienz steigern

Viele Mitwirkende gehören bereits mehreren der oben genannten Gremien an und werden dadurch zeitlich über Gebühr beansprucht. Im Rahmen der «Arbeitsgruppe Nordschweiz – Südbaden» wurde deshalb diskutiert, ob nicht durch die Zusammenle-

gung verschiedener Gruppen eine Effizienzsteigerung erreicht werden könnte. Prof. Claudius Marx, Hauptgeschäftsführer der IHK Hochrhein-Bodensee, und Peter Lüscher, der Autor dieses Beitrags, erachten dies als sinnvoll. Sie luden deshalb alle am Hochrhein tätigen Wirtschaftsverbände zur Zusammenarbeit unter dem Titel «Wirtschaft am Hochrhein» ein. Die Einladung wurde erfreulicherweise von allen Verbänden angenommen.

Diesem neuen Netzwerk, welches ohne Satzung und ohne viele Sitzungen auskommen will, gehören ausschliesslich Vertreter von Wirtschaftsorganisationen an. Damit die Wirtschaft mit einer Stimme sprechen und ihre Forderungen an die Politik richten kann, wird auf Vertretungen der Politik verzichtet. Die Abstimmung der Positionen erfolgt auf elektronischem Weg.

«Wirtschaft am Hochrhein» befasst sich mit allen Problemen, welche die Wirtschaft betreffen und die heute in den verschiedenen Gremien diskutiert werden. Alle, auch heikle und in den Wirtschaftsverbänden kontrovers beurteilte, Themen sollen aufgebracht und wo möglich einer Lösung zugeführt werden.

Zur Gründung des Netzwerkes «Wirtschaft am Hochrhein» gaben die 17 beteiligten Wirtschaftsorganisationen Mitte März 2010 eine erste gemeinsame Medienmitteilung heraus, die nachstehend abgedruckt ist.

Deutsche und Schweizer Wirtschaftsverbände üben den Schulterchluss

Mit einer Stimme sprechen künftig 17 Wirtschaftsverbände dies- und jenseits der Grenze zwischen Bodensee und Basel. Mit dem neu gegründeten Netzwerk «Wirtschaft am Hochrhein» wollen die schweizerischen und deutschen Wirtschaftsvertreter den Einfluss der heimischen Grenzregion in den Regierungshauptstädten Bern und Berlin, aber auch vor Ort in Kantonen, Landkreisen und Ländern weiter stärken.

Der Zusammenschluss der insgesamt 17 Wirtschaftsorganisationen repräsentiert ca. 100'000 Unternehmen in der deutsch-schweizerischen Grenzregion, in der knapp 2 Millionen Menschen beschäftigt sind, ein Volumen, das dem ganzer EU-Mitgliedsländer entspricht. Die gemeinsamen Interessen dieses starken Wirtschaftsraumes, davon sind die Spitzen der Organisationen unisono überzeugt, machen nicht an den Staatsgrenzen halt, werden aber von der jeweiligen nationalen Politik nicht mit der gebotenen Kooperation verfolgt.

Zu den Anliegen des Netzwerkes gehören unter anderem der zügige Ausbau der Hochrheinautobahn A98 sowie die Beendigung des lange schwelenden Streits um den Flughafen Zürich. Auch die Vorschriften für grenzüberschreitende Dienstleistungen und Verbesserungen im Güterverkehr stehen ganz oben auf der Agenda des neu gegründeten Netzwerkes. Ein zentrales Thema der Verbändeoperation werde die Energieversorgung sein. Der Hochrhein mit seinen Wasserkraftwerken habe einen Standortvorteil, den es zu sichern gelte. Die Wirtschaft sei auf eine beständige, kostengünstige und autonome Energieversorgung angewiesen. Die Elektrizitätsgewinnung am Hoch-

rhein müsse daher an den bestehenden Standorten nachhaltig gesichert werden. Das Verbandsnetzwerk «Wirtschaft am Hochrhein», dem ausschliesslich Spitzenrepräsentanten der regionalen Wirtschaftsorganisationen zwischen dem Bodensee und dem Dreiländereck angehören, will zukünftig zu allen wichtigen wirtschaftsrelevanten Fragen Position beziehen und konstruktive Lösungsvorschläge in die politische Diskussion einbringen.

Im Netzwerk «Wirtschaft am Hochrhein» mitwirkende Verbände aus der Schweiz:

Aargauische Industrie- und Handelskammer, Aarau; Aargauischer Gewerbeverband, Zofingen; Gewerbeverband Basel-Stadt, Basel; Handelskammer beider Basel, Basel; Handelskammer Deutschland-Schweiz, Zürich; Industrie- und Handelskammer Thurgau, Weinfelden; IVS Industrie- und Wirtschafts-Vereinigung Region Schaffhausen, Schaffhausen; Kantonaler Gewerbeverband Schaffhausen, Schaffhausen; Kantonaler Gewerbeverband Zürich, Zürich; Thurgauer Gewerbeverband, Weinfelden; Unternehmerinitiative Wirtschaftsraum DCH, Zürich; Vereinigung Schweizerischer Unternehmen in Deutschland, Basel; Wirtschaftskammer Baselland, Liestal; Zürcher Handelskammer, Zürich.

Im Netzwerk «Wirtschaft am Hochrhein» mitwirkende Verbände aus Deutschland:

Handwerkskammer Freiburg, Freiburg; Handwerkskammer Konstanz, Konstanz; Industrie- und Handelskammer Hochrhein-Bodensee, Konstanz.