

«Wichtig ist, dass man ein massvolles Leben führt»

Gehört er jetzt zum linken oder zum rechten Lager? CVP-Politiker Werner Schib (45) möchte wieder in den Aarauer Stadtrat und zum Vizeammann gewählt werden. Er verrät, wo er seine Frau kennen lernte und warum er nicht mehr E-Bike fährt.

VON NADJA ROHNER UND URS HELBLING (TEXT) SOWIE SEVERIN BIGLER (FOTO)

Herr Schib, Sie sind 2005 als Einwohnerrat abgewählt worden. Haben Sie Angst, dass Ihnen das im Herbst als Stadtrat wieder passiert? Nein, das habe ich nicht. Die Abwahl war eine Erfahrung. Es ist jetzt zwölf Jahre später und wir haben eine Exekutivwahl. Ich habe gute Arbeit geleistet - und darum habe ich keine Angst vor einer Abwahl.

Der Wähleranteil der CVP in der traditionell reformierten Stadt ist vergleichsweise gering. Eigentlich würde der CVP Ihr Mandat gar nicht zustehen. Die Wähler wollten immer, dass es in der Stadtregierung auch Leute aus der Mitte hat. Die CVP-Vertreter sind prädestiniert dafür, Lösungen zu finden und eine Stadt vorwärtszubringen.

Warum sind Sie in der CVP? Ich bin in einem katholischen Haus aufgewachsen. Meine Mutter war CVP-Mitglied - allerdings nicht aktiv. Ich war in der katholischen Pfadi St. Georg. Der Pfarrer kam jeweils mit ins Pfadilager. In diesem Umfeld lernte ich die CVP-Leute kennen. Für mich stimmt die CVP. 2001 wurde ich angefragt, ob ich für den Einwohnerrat kandidieren möchte - und ich wurde auf Anhieb gewählt.

Wie oft gehen Sie in die Kirche? Regelmässig, aber nicht jeden Sonntag. Sechs, sieben Mal pro Jahr.

Wie war Ihr Pfadiname? Pelikan - ich weiss nicht, warum ich so genannt wurde. Ich war Wölfliführer und dann Abteilungsleiter. In der Pfadi habe ich sehr gute Zeiten erlebt. Viele Kontakte pflege ich noch heute.

Sie sind ein Ur-Aarauer. Ich bin im damaligen Schlachthof aufgewachsen. Mein Vater war Schlachthofverwalter und Bezirkstierarzt. Ich habe vier Geschwister und war ein Nachzügler. Als der Vater pensioniert wurde, zogen wir nach Buchs, wo ich zehn Jahre wohnte. Meine Eltern leben noch dort. Als ich auszog, bin ich nach Aarau zurück.

Das heisst, Sie lebten praktisch Ihren ganzen Lebtage immer in Aarau. Ja - aber ich habe eine Frau, die vier Jahre in China war. Sie ist bei uns für die Aussenbeziehungen zuständig (lacht). Ich habe nie bewusst entschie-

den, nicht ins Ausland zu gehen. Das hat sich so ergeben. Auch, weil ich als Anwalt und Notar an den Kanton gebunden bin. Ich gehe gerne auf Reisen, komme aber auch gerne wieder zurück.

Im September 2014 stimmte das Volk der Realisierung der neuen Kettenbrücke zu. Wir behaupten, das war Ihr grösster politischer Erfolg. Warum geht es mit der Realisierung des Pont Neuf nicht vorwärts? Es geht schon vorwärts - man merkt es einfach nicht so. Das ist grundsätzlich ein Bauvorhaben des Kantons. Die Stadt ist Mitzahlerin, aber natürlich auch involviert. Der Kanton ist daran, mit den Einwendern eine Einigung zu erzielen.

Und er hofft auf Geld aus Bern das tun wir auch. Die Beiträge aus dem Agglomerationsfonds würden

«Seit ich im Stadtrat bin, treibe ich null Sport - ausser etwas Velofahren.»

sich in Millionenhöhe bewegen. Die Stadt würde mitprofitieren, wenn vom Bund Geld fliessen würde.

Auch bei der Sanierung des Herzogplatzes und der Realisierung des Fahrverbots im Gönhard kämpfen Sie mit Einsprachen. Haben Sie sich das Leben als Verkehrsminister leichter vorgestellt?

Nein, dafür bin ich schon genug lange als Anwalt und in der Politik tätig. Es gibt immer Gründe, wieso man sich gegen ein Bauvorhaben wehrt. Im Einzelfall verstehe ich die Beweggründe, aber wir als Stadt haben eine andere Sicht. Uns geht es um die übergeordneten Interessen. Natürlich wäre es schöner, wenn es schneller ginge, wenn es weniger Einsprachen gäbe.

Haben Sie als Verkehrsminister manchmal das Gefühl, Sie würden gegen Windmühlen kämpfen? Das Problem ist das Ausmass des Verkehrs. Wir haben zu wenig Kapazitäten, wollen aber auch nicht einfach Strassen ausbauen. Wenn man ein Problem gelöst hat, taucht bald wieder ein

anderer Flaschenhals auf. Wir machen Schritt für Schritt - so kommen wir zu besseren Lösungen.

Wo haben Sie Ihre Frau kennen gelernt? An der Hochzeit einer gemeinsamen Freundin im Jahr 2007. Wir sassen am Single-Tisch. Da klappte es noch nicht. Aber die Freundin hat uns ein halbes Jahr später nochmals eingeladen - und es funkte. Wir sind seit 2011 verheiratet. Damals kam auch unsere Tochter zur Welt.

Was hat Ihre Frau studiert? Sie absolvierte die Tourismusfachschule. Später studierte sie in Zürich Psychologie. Praktisch mit dem Studienabschluss kam die Tochter. Seither sorgt sie für die Kinderbetreuung und macht Stellvertretungen. Die Tochter geht einen Tag in den Hort. Wegen Beruf und Politik habe ich auch in den Randzeiten wenig Zeit für die Kinderbetreuung - das erschwert den Wiedereinstieg meiner Frau ins Berufsleben. Die Tochter ist jetzt sechs Jahre alt und kommt in die erste Klasse. Meine Frau ist zwei Jahre älter als ich.

Wie wohnen Sie? In einem Reiheneinfamilienhaus, das wir 2011 kaufen konnten. Ein halbes Jahr nach der Geburt der Tochter - wir wollten ein Stück Grünfläche für sie. Vorher wohnten wir an der Bleichmattstrasse. Meine Frau kam unter der Bedingung nach Aarau, dass wir ganz nahe am Bahnhof wohnen - und sie flüchten kann. Sie ist St. Gallerin und konnte sich nicht vorstellen, im Mittellandgewusel von Autobahnen und AKW zu wohnen. Sie kannte Aarau überhaupt nicht, mittlerweile gefällt es ihr hier sehr gut.

Was passt Ihnen an der aktuellen Entwicklung der Stadt Aarau? Sie hat in den letzten Jahren im Bereich der Aussenräume grosse Fortschritte gemacht. Etwa in der Altstadt oder im Aareraum. Aarau hat wunderbare Naherholungsräume, die nahen Wälder oder den Rohrer Schachen. Da wird Lebensqualität geboten.

Kaum waren Sie im Amt, wurde das Verkehrsregime auf der Bahnhofstrasse geändert, die Busspur entfernt. Man hat den Eindruck, der Stadtrat habe kein Rezept, wie er mit diesem Nadelöhr umgehen soll.

«Ich bin im damaligen Schlachthof aufgewachsen», sagt Werner Schib am Ort seiner Kindheit.



Das ist eine Kantonsstrasse. Wir müssen zusammen mit dem Kanton eine Lösung suchen. Im Moment haben wir immer noch einen Versuchsbetrieb. Wir sind daran, ihn auszuwerten. Wir wollen wissen, ob die heutige Lösung gut ist oder ob ein Zurück zum System mit der Busspur besser wäre. Wirklich unbefriedigend ist der Fussgängerstreifen beim Behmen. Da diskutiert man unter anderem eine Verschiebung oder den Bau eines Rotlichts.

Was ist bei der Bahnhofstrasse der Zeithorizont? Ich gehe davon aus, dass noch dieses Jahr Pflöcke eingeschlagen werden.

Der Bus fährt nach wie vor durch die Altstadt. Finden Sie das eine befriedigende Lösung? Es ist unter Berücksichtigung aller Aspekte die bestmögliche Lösung. Es hätte zwei gravierende Nachteile, wenn der

«Das Bittere war, dass ich Miss Schweiz Lauriane Sallin gar nicht erkannt habe.»

Bus aus der Altstadt verbannt würde: Erstens wegen der Geschäfte und der Bewohner, die keinen Bus mehr hätten.

WSB-Fusion ist kein Sparprojekt

Erstes Quartal 2017 war für die Bahn sehr erfolgreich.

VON URS HELBLING

2016 war für die Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) ein gutes, aber kein hervorragendes Geschäftsjahr. Die Zahl der beförderten Personen stagnierte bei 5,96 Millionen, was wegen des Bevölkerungswachstums im Einzugsgebiet laut Direktor Mathias Grünenfelder «eine leichte Enttäuschung» ist. Gut lief es dagegen im ersten Quartal 2017: plus sieben Prozent.

2016 ist die Rechnung aufgegangen: Es gab einen Gewinn von 92 532 Franken. Allerdings ist dieser eher symbolischer Art, weil der Kostendeckungsgrad der Bahn bei 46 Prozent liegt.

An der Generalversammlung in Schöftland orientierte Verwaltungsratspräsident Kaspar Hemmeler über die Fortschritte des Fusionsprojektes von WSB und BDWM (Projekt Wasserschloss): «Erfreulicherweise durften wir in den letzten Monaten feststellen, dass die Unternehmenskulturen gar nicht so verschieden sind.» Der Zusammenschluss der zwei Firmen sei kein Sparprojekt. Im Vordergrund stehe die Stärkung der Unternehmen. In der zweiten Hälfte des laufenden Jahres dürfe das Konzept der Managementholding vorliegen. Am 21. Juni 2018 sollen die beiden

Bahnen an ihren Generalversammlungen den definitiven Entscheid fällen. Der Start ist für Januar 2019 geplant.

Welche Funktion der aktuelle WSB-Direktor Mathias Grünenfelder im neuen Unternehmen haben wird, soll in den nächsten Monaten entschieden werden. Präsident Hemmeler lobte ihn an der Generalversammlung als Top-Kadermann und Super-Ingenieur, der dem Unternehmen erhalten bleiben müsse: «Grünenfelder hat WSB und BBA in den letzten 16 Jahren sehr erfolgreich geführt.» Kaspar Hemmeler wird Verwaltungsratspräsident der neuen Gesellschaft, Severin Rangosch (bisher BDWM) operativer Chef (die az berichtete). Der Sitz wird in Aarau sein, die Büros zuerst bei den aktuellen Räumen der WSB, später im geplanten neuen Bahnhof.

Die WSB hat zum zweiten Mal im Geschäftsbericht offengelegt, wie viel Verwaltungsrat und Geschäftsleitung verdienen. Der achtköpfige Verwaltungsrat bekam 209 532 Franken (davon Hemmeler 55 179 Franken - inklusive Dienst- und Sachleistungen vor allem auch im Zusammenhang mit dem Projekt Wasserschloss). Die sechsköpfige Geschäftsleitung erhielt 1,96 Millionen Franken. Grünenfelder 278 697 Franken (inklusive Dienstaltersgeschenk).



Unten kommt Rohstoff aus dem Steinbruch, oben wird mit dem neuen Förderband das Material für das Wiederauffüllen von Wildeggen in die Oberegg transportiert.

Jetzt kann der Bözberg in den Steinbruch kommen

Von der Zement-Fabrik in Wildeggen gibt es ein neues Förderband in den Steinbruch Oberegg. Dieser wird wieder aufgefüllt. Etwa mit Material aus dem Bözberg und dem Gubrist.

VON ALICE SAGER (TEXT UND FOTOS)

«Vor 125 Jahren hat die Zementproduktion hier in Wildeggen begonnen. Löcher und Gräben entstanden. Heute ist es Zeit, dass wir den Graben beim Steinbruch Oberegg auffüllen», sagt Marcel Bieri, Leiter Produktion Zement von der Jura-Cement-Fabriken AG. Am Donnerstagabend wurde ein neues Förderband eingeweiht. Es entstand teilweise über dem bisherigen Band vom Steinbruch zur Fabrik - also quasi im Obergeschoss. Das neue Band ist 2,2 Kilometer lang. Gebaut wurde auf Wildegger Seite auch eine Umschlaghalle, die Zement-Fabriken investierten rund 15 Mio. Franken.

Ab dem nächsten Jahr werden täglich bis fünf Züge mit Auffüllmaterial eintreffen. Zuerst werden aber Versuche mit Ausbruch aus dem Eppenbergtunnel gemacht. Ab 2018 wird dann Ausbruch aus dem Bözberg-Tunnel der SBB deponiert. Später kommen Züge vom Gubrist, wo ein dritter Autobahntunnel gebaut wird. Ziel ist, den Steinbruch in etwa 15 Jahren aufzufüllen.

Hans-Peter Meyer, Managing Director von Jura Cement, sieht die Anlage als reines Umweltprojekt. «Wir wollen der Natur und den Anwohnern etwas zurückgeben.» Der Gemeindeammann von Veltheim, Ulrich Salm, ist auch zufrieden: «Nach fünf Jahren Verhandlungen haben wir erreicht, was wir wollten.»

Anklang fand das Projekt ebenfalls bei den Grossräten, die an der Einweihung dabei waren. Barbara Portmann-Müller (GLP) ist vor allem begeistert, dass das Gestein per Bahn angeliefert wird. Die Lärmmissionen sind deshalb klein. Christian Minder (EVP), ist gespannt, ob das Projekt rentiert, und Jean-Pierre Gallati (SVP) freut sich, dass das Unternehmen der Natur etwas zurückgibt, das es nicht zwingend müsste.



Hans-Peter Meyer, Managing Director, mit Marcel Bieri, Leiter Produktion.

Werner Schib

Werner Schib ist ein Weihnachtskind. Er wurde am 24. Dezember 1971 geboren. Als Sohn des Verwalters des Schlachthofes Aarau. Schib ist ein Ur-Aarauer. Er arbeitet als Rechtsanwalt und Notar. Schib lebt mit seiner Familie (eine Tochter) im Binzenhofquartier. Schib ist Verwaltungsrat von WSB, BAA, Aare Parking AG und Trinamo.

Energiebewusstsein, das in Aarau in den letzten Jahren immer stärker geworden ist. Im Moment sind die verschiedenen Abteilungen der Stadt, die sich für den Container interessieren, daran, kleine Konzepte zu erarbeiten. Der Stadtrat wird im optimalen Fall noch vor den Sommerferien entscheiden.

Wie oft sind Sie mit Ihrem E-Bike gestürzt?

Nie, ich bin es nur ganz kurz gefahren. Seit ich im Stadtrat bin, treibe ich null Sport - ausser etwas Velofahren, zum Beispiel zur Arbeit. Da brauche ich nicht auch noch einen Motor.

Sie haben einmal gesagt, Sie würden höchstens alle zwei Jahre eine Flugreise mache. Ist das immer noch so?

Letztes Jahr sind wir nicht geflogen. Im Herbst planen wir eine einwöchige Reise zu Freunden in Portugal. Ich fliege eigentlich gerne, liebe aber Ferien in der Schweiz oder im nahen Europa.

Fliegen Sie aus ökologischen Gründen wenig?

Wichtig ist, dass man ein massvolles Leben führt. Ein nachhaltiges. Da gehört es logischerweise dazu, dass man nicht zu viel fliegt. Ich fahre nicht primär aus ökologischen Gründen Velo. Ich fahre, weil es in Aarau das praktischste, das schnellste, das effizienteste Verkehrsmittel ist.

Dann rennt bei Ihnen die Städteinitiative offene Türen ein.

Wir sind ja schon daran, sie umzusetzen.

Nach der Wahl im Herbst 2013 erklärten Sie: «Meine CVP ist eher bürgerlicher als diejenige von Carlo Mettauer mit seinem guten Draht

«Auch mit einer moderaten Steuererhöhung wäre die Stadt immer noch attraktiv.»

zu den Kulturschaffenden.» Wir haben den Eindruck, Sie fühlen sich recht wohl als Zünglein an der Waage, als Mehrheitsbeschaffer im Stadtrat.

Ich fühle mich wohl im Stadtrat. Die Aussage aus dem 2013 stimmt nach wie vor. Mir geht es um Lösungen. Welche Stempel diese haben, spielt nicht so eine Rolle.

Gehören Sie dem bürgerlichen oder dem linken Lager an?

Im positioniere mich als Mitte-rechts.

Also wird es einen Wahlpakt der CVP mit der FDP und der SVP geben?

Das müssen Sie den Parteipräsidenten fragen. Ich gehe nicht davon aus, dass wir einen offiziellen Wahlpakt abschliessen werden. Wir sind bisher gut gefahren, wenn wir alleine in Wahlen gegangen sind.

Sie wollen sich nicht festlegen ...

... die CVP ist eine eigene Kraft in der bürgerlichen Mitte. Das will ich herausstreichen. Ich will nicht, dass die CVP als kleines Anhängsel im FDP-SVP-Machtzentrum verschwindet.

Werden Sie in den nächsten zwei, drei Jahren für eine Steuererhöhung stimmen?

Dazu gibts von mir keine Antwort, weil ich ein grosser Anhänger des Kollegialitätsprinzips bin. Es geht nicht an, dass man als Stadtrat erklärt, wie man stimmen wird oder gestimmt hat.

Nochmals, wie halten Sie es mit den Steuern?

Entscheidend ist, dass Aarau im regionalen Vergleich einen guten Steuerfuss hat. Auch mit einer moderaten Steuererhöhung wäre die Stadt immer noch attraktiv. Wir sind daran, die Ausgaben zu analysieren. Es gibt Überlegungen, wie man Investitionen alternativ finanzieren könnte. Die Höhe des Steuerfusses ist selbstverständlich auch ein Thema.

Dampfschiffe sind Ihr Hobby. Wie lebt man diese Leidenschaft?

(zeigt das Hintergrundbild auf seinem Handy) Ich habe eben eine wunderbare Fahrt mit dem Dampfschiff Neuchâtel gemacht. Ein Eindeck-Schiff, das 2014 renoviert worden ist. Ich bin generell ein Schiff-Fan.

Wie verbringt die Familie Schib den Sommer?

Sie böötlet eine Woche lang auf dem Luganersee. Meine Eltern haben dort ein Ferienhaus und unsere Tochter ist wie ich gerne am und im Wasser. Und dann gehen wir noch mit Freunden ins Piemont.

Als Stellvertreter von Lukas Pfisterer sind Sie auch für das Stadion zuständig. Hat Sie der Vorschlag mit den Hochhäusern überrascht?

Nein. Aber es ging sehr schnell. Die Geschwindigkeit war wirklich überraschend.

Und die Hochhäuser?

Mich hat bereits überzeugt, dass wir mit der neuen Bau- und Nutzungsordnung (BNO) im Torfeld Nord Hochhaus-Möglichkeiten bekommen werden. Es macht Sinn, diese auch im Torfeld Süd zu schaffen. Aus raumplanerischer Sicht ist das der prädestinierte Ort für eine Hochhaus-Nutzung.

Und zweitens, weil der Bus in der Altstadt quasi eine eigene Busspur hat, was für die Attraktivität des ÖV in den Agglomerationsgemeinden sehr wichtig ist.

Als Umweltminister hatten Sie es letzten Herbst bei der Preisübergabe des «Energy Challenge» mit Miss Schweiz Lauriane Sallin zu tun ... das Bittere war, dass ich sie gar nicht erkannt habe! Ich musste fragen, was das für eine Frau sei.

Was ist mit dem Container passiert, den die Stadt damals gewonnen hat?

Das ist kein Danaergeschenk, sondern der verdiente Preis für ein Umwelt- und