



Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Protokoll der 19. Sitzung

vom 11. November 2002, 08.00 Uhr
im Grossratssaal in Schaffhausen

Vorsitz: Rolf Hauser

Protokoll: Erna Frattini und Norbert Hauser

Präsenz: Entschuldigt abwesend: Richard Altorfer, Hans-Jürg Fehr,
Veronika Heller, Bruno Loher, Silvia Pfeiffer, Rainer Schmidig,
Hansruedi Schuler, Dino Tamagni, Erna Weckerle.
Teilweise abwesend (entschuldigt): Regierungsrat Heinz Albicker,
Regierungsrat Erhard Meister, Bernhard Müller.

- Traktanden:
1. Bericht und Antrag des Büros des Grossen Rates betreffend
die Teilrevision der Geschäftsordnung des Grossen Rates.
Seite 785
 2. Bericht und Antrag des Regierungsrates betreffend die Ände-
rung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern.
Seite 794

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

WÜRDIGUNG

Am 3. November 2002 verstarb

alt Kantonsrat Oskar Bühler

nach kurzer, schwerer Krankheit im Alter von 62 Jahren. Der Verstorbene war Mitglied der Sozialdemokratischen Partei. Auf den 1. Januar 1973 wurde er in den Grossen Rat gewählt, dem er bis Ende 1976 angehörte. Während dieser Zeit wirkte er in 12 Spezialkommissionen mit, von denen er zwei präsidierte. Zudem amtete Oskar Bühler während mehr als 25 Jahren als kantonaler Gebäude- und Grundstückschätzer. – Wir entbieten den Hinterbliebenen unser herzliches Beileid.

*

NEUEINGÄNGE seit der letzten Sitzung vom 28. Oktober 2002:

1. Kleine Anfrage Nr. 33/2002 von Arthur Müller betreffend Fragen zur Institution „Rollstuhltaxi“.
2. Antwort auf die Kleine Anfrage Nr. 15/2002 von Arthur Müller betreffend Zulassungsstopp für Ärzte aus dem EU-Raum.
3. Vorlage der Spezialkommission 2002/9 „Familien- und Sozialzulagen“ vom 22. Oktober 2002.
4. Bericht und Antrag des Regierungsrates betreffend Massnahmen im Bereich der Lehrpersonen (Revision des Schulgesetzes und des Schuldekretes). – Für die Vorberatung dieses Geschäftes wird eine 13er-Kommission (2002/11) eingesetzt, die sich auf Vorschlag der Fraktionen wie folgt zusammensetzt: Regula Stoll (Erstgewählte), Albert Baumann, Hansueli Bernath, Christian Di Ronco, Marianne Hug-Neidhart, Georg Meier, Bernhard Müller, Silvia Pfeiffer, Hans Schwaninger, Jürg Tanner, Gottfried Werner, Max Wirth, Stefan Zanelli.
5. Vorlage der Spezialkommission 2002/7 „Finanzausgleichsdekret“ vom 30. Oktober 2002.
6. Bericht und Antrag des Regierungsrates über ein Gesetz über den Brandschutz und die Feuerwehr (Brandschutzgesetz; BSG). – Für die Vorberatung dieses Geschäftes wird eine 13er-Kommission (2002/12) eingesetzt. Die Nominationen werden an der nächsten Sitzung bekannt gegeben.

Protokoll der 19. Sitzung vom 11. November 2002

7. Bericht und Antrag des Regierungsrates über ein Gesetz über die Gebäudeversicherung im Kanton Schaffhausen (Gebäudeversicherungsgesetz; GebVG). – Dieses Geschäft wird zur Vorberatung an die Spezialkommission 2002/12 überwiesen.
8. Bericht und Antrag des Regierungsrates betreffend einen Kredit zur Sanierung des Traktes E des Kantonsspitals. – Für die Vorberatung dieses Geschäftes wird eine 11er-Kommission (2002/13) eingesetzt. Die Nominationen werden an der nächsten Sitzung bekannt gegeben.
9. Bericht und Antrag des Regierungsrates betreffend Inkraftsetzung der Verfassung des Kantons Schaffhausen vom 17. Juni 2002.

Ich schlage Ihnen vor, dieses Geschäft zur Vorberatung an eine 13er-Kommission (2002/14) zu überweisen. Was die Besetzung dieser Kommission anbelangt, wäre es von Vorteil, wenn sich diejenigen Mitglieder zur Verfügung stellen könnten, die bereits in der Spezialkommission „Kantonsverfassung“ mitgearbeitet haben.

URSULA HAFNER-WIPF: Wenn schon eine Kommission gebildet werden soll, in der ehemalige Spezialkommissionsmitglieder Einsitz haben, so müsste es eine 15er-Kommission sein, damit alle berücksichtigt werden könnten. Ich beantrage deshalb eine 15er-Kommission.

BERNHARD EGLI: Eine 15er-Kommission scheint mir nicht sehr sinnvoll zu sein. Die Leute können sich absprechen. Ich stelle den Gegenantrag.

ABSTIMMUNG

Mit 39 : 17 wird dem Gegenantrag von Bernhard Egli zugestimmt. Es wird eine 13er-Kommission gebildet.

Die Kommission setzt sich auf Vorschlag der Fraktionen wie folgt zusammen: Ursula Hafner-Wipf (Erstgewählte), Cornelia Amsler, Bernhard Egli, Charles Gysel, Christian Heydecker, Marianne Hug-Neidhart, Eduard Joos, Hansueli Scheck, Hans Schwaninger, Alfred Sieber, Patrick Strasser, Erna Weckerle, Stefan Zanelli.

10. Kleine Anfrage Nr. 34/2002 von Daniel Fischer betreffend „Sensorium“ nach Schaffhausen.
11. Kleine Anfrage Nr. 35/2002 von Charles Gysel betreffend Ersatz- und Umbauten Psychiatriezentrum.

*

MITTEILUNGEN des Ratspräsidenten:

Die Spezialkommission 2002/2 „Finanzausgleichsdekret“ meldet das Geschäft als verhandlungsbereit.

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Mit Schreiben vom 5. November 2002 teilt der Regierungsrat mit, dass die der Staatskanzlei am 1. November 2002 eingereichte kantonale Volksinitiative „Lockerung der Polizeistunde“ mit 1'069 gültigen Unterschriften zustande gekommen ist.

Mit Schreiben vom 30. Oktober 2002 teilt Iren Eichenberger mit, dass sie die Wahl in den Grossen Rat als Nachfolgerin von Ruedi Widtmann annimmt.

An seiner Sitzung vom 5. November 2002 hat der Regierungsrat Iren Eichenberger als gewählt erklärt. Ihre Inpflichtnahme erfolgt an der nächsten Sitzung.

Die SP-Fraktion wünscht, Ursula Hafner-Wipf in der Spezialkommission „Dekret Vollzug Krankenversicherungsgesetz“ durch Kurt Fuchs zu ersetzen. - Diesem Wunsch wird stillschweigend entsprochen.

Rücktritte

Mit Schreiben vom 11. November 2002 erklärt Claudine Traber ihren Rücktritt als Mitglied des Grossen Rates auf Ende dieses Jahres. Ihre berufliche Belastung hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Damit sind viele Reisen verbunden. Diese Abwesenheiten erlauben es ihr nicht mehr, das Amt einer Kantonsrätin so seriös auszuüben, wie sie es für nötig hält und wie es auch ihre Wählerinnen und Wähler erwarten dürfen. Claudine Traber wünscht allen Ratsmitgliedern genügend Zeit, Engagement und Freude in ihrem Amt. Sie dankt für die meist gute Zusammenarbeit und für die teilweise spannenden politischen Auseinandersetzungen.

Mit Schreiben vom 29. Oktober 2002 teilt Doris Hofer mit, dass sie auf den 30. April 2003 als Mitglied des Erziehungsrates zurücktritt. Ihre berufliche Veränderung erschwert ihre Arbeit im Erziehungsrat. Als Begründung ihres Rücktrittes führt sie zudem die zeitliche Beanspruchung und Rollenkonflikte an. Sie bedauert, die Legislatur nicht beenden zu können. Für das ihr in den letzten zehn Jahren entgegengebrachte Vertrauen bedankt sie sich bei allen Beteiligten.

Im Namen des Grossen Rates danke ich Doris Hofer für ihr langjähriges Mitwirken im Erziehungsrat. Ich wünsche ihr in ihrem neuen beruflichen Umfeld viel Erfolg, Befriedigung und alles Gute.

*

**1. BERICHT UND ANTRAG DES BÜROS DES GROSSEN RATES BETREFFEND
DIE TEILREVISION DER GESCHÄFTSORDNUNG DES GROSSEN RATES**

Grundlage: Amtsdrukschrift 02-106.

EINTRETENSDEBATTE

HERMANN BEUTER, Sprecher des Büros des Grossen Rates: Ich gehe davon aus, dass Sie die Vorlage des Büros gelesen haben. Deshalb rufe ich Ihnen nur die wichtigsten Punkte in Erinnerung. Im Zuge des Neuauftritts des Kantons im Internet und des Aufbaus des E-Governments ist es klar und entspricht es auch dem Wunsch vieler Grossratsmitglieder, dass die Protokolle unserer Sitzungen ebenfalls im Internet veröffentlicht werden. Damit eine möglichst grosse Benutzerfreundlichkeit erreicht wird, sind eine chronologische Darstellung sowie eine Volltextsuche vorgesehen, wie Sie es vom bereits im Internet abrufbaren Schaffhauser Rechtsbuch her kennen. Zuständig dafür ist die Staatskanzlei.

Natürlich stellt sich in diesem Zusammenhang die Frage: Ist es sinnvoll und finanziell vertretbar, das Protokoll weiterhin dem Amtsblatt in gedruckter Form beizulegen? Diese Form wird mit der Veröffentlichung im Internet mit Sicherheit an Bedeutung verlieren. Sie war für den Kanton mit ihren jährlichen Kosten von rund Fr. 125'000.- sehr aufwändig, da die Protokolle den Abonnenten des Amtsblatts nicht verrechnet wurden.

Wir sehen nun vor, durch die kantonale Drucksachen- und Materialzentrale eine beschränkte Anzahl drucken zu lassen, die den Mitgliedern des Grossen Rates und des Regierungsrates kostenlos zur Verfügung stehen sollen, ebenso den Gastwirtschaften, wenn sie es wünschen. Interessenten aus der Bevölkerung sollen das Protokoll zu einem kostendeckenden Preis abonnieren können. Die Auflage dürfte aus Kapazitätsgründen allerdings die Zahl von 350 Exemplaren nicht übersteigen. Stellen wir die bisherigen Kosten denjenigen unserer Vorlage gegenüber, ergibt sich eine Einsparung von rund Fr. 100'000.-. Ein Vergleich mit anderen Kantonen zeigt, dass die Veröffentlichung der Ratsprotokolle im Internet zum Normalfall geworden ist. Es gibt hingegen keinen anderen Kanton, der diese zusammen mit dem Amtsblatt veröffentlicht. Wir entsprechen mit unserer vorgeschlagenen Lösung ungefähr dem schweizerischen Standard. Von einem Informations- oder gar einem Demokratieabbau kann keine Rede sein – ganz im Gegenteil: Es gibt heute im Kanton Schaffhausen mit Sicherheit sehr viel mehr Personen, die das Internet nutzen, als Abonnenten des Amtsblatts. Auch Heim-

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

wehshaffhauser in aller Welt können sich in Zukunft problem- und kostenlos im Internet über das politische Leben in ihrer alten Heimat informieren. Nicht zuletzt aus dieser Sicht ist die vorgeschlagene Lösung sicher zu begrüßen.

Damit das vorliegende Konzept umgesetzt werden kann, ist eine Änderung der Geschäftsordnung nötig. Wir schlagen Ihnen vor, dem Ratsbüro, in dem alle Fraktionen vertreten sind, die Kompetenz zu erteilen, die Art und Weise der Veröffentlichung unserer Protokolle zu regeln. Die Änderung betrifft § 19 Abs. 2 der Geschäftsordnung. Die Präsidentenkonferenz vom 14. August 2002 hat dieses Vorgehen begrüsst und der Veröffentlichung des Ratsprotokolls im Internet einstimmig zugestimmt. Das Büro beantragt Ihnen, auf das Geschäft einzutreten und der Änderung der Geschäftsordnung ebenfalls zuzustimmen. Die SP-Fraktion ist mit wenigen Ausnahmen mit der vorgeschlagenen Änderung der Geschäftsordnung einverstanden.

GEROLD MEIER: Die Vorlage ist zwar vom Büro und von der Fraktionspräsidentenkonferenz behandelt worden, sie kommt aber ohne Vorberatung durch eine Kommission unmittelbar in den Rat – und dann heisst es erst noch, sie sei eilig. Das trifft keineswegs zu; es soll uns nur von einer kritischen Prüfung der Vorlage abhalten.

Bei dieser Vorlage geht es einmal mehr um den Abbau der Demokratie! Hermann Beuter allerdings hat das nicht gesehen. Die Initianten – offenbar die Leute von der Staatskanzlei – gehen anscheinend davon aus, dass sich in einer verwässerten Demokratie das Volk zur hohen Obrigkeit zu bemühen habe, nicht die hohe Obrigkeit zum Volk, dem Souverän. Das Protokoll des Grossen Rates wird seit mehr als 100 Jahren, weit ins 19. Jahrhundert zurück, im Amtsblatt abgedruckt. Damals verursachte das Drucken einen viel grösseren Aufwand als heute, wo der Satz elektronisch aufbereitet für den Druck vorliegt; die Staatsmittel waren früher zudem viel beschränkter als heute. Allerdings wurde nicht seit eh und je ein wörtliches Protokoll erstellt. Ein solches ist auch gar nicht nötig, aber die Mehrheit der Ratsmitglieder will das offensichtlich, jeder will sich im Protokoll wiederfinden. Wenn wir es aber nicht mehr veröffentlichen, sondern nur noch uns selber und ein paar wenigen Interessierten zukommen lassen, so stellt die wörtliche Protokolliererei reine Selbstbefriedigung dar, die ich, jedenfalls in der Politik, ablehne. Sie dürfen getrost davon ausgehen, dass die hohe Stimmbeteiligung des Schaffhauser Volkes und die Veröffentlichung des Protokolls des Grossen Rates im Amtsblatt einen inneren Zusammenhang haben.

Die Vorlage sieht vor, dass das Protokoll nicht mehr veröffentlicht, sondern nur noch öffentlich zugänglich gemacht wird. Wer das Protokoll erhalten will, kann es für Fr. 70.-

Protokoll der 19. Sitzung vom 11. November 2002

abonnieren. Wertvollere Publikationen kosten weniger! Kaum mehr als ein halbes Dutzend Bürger werden diesen Preis bezahlen. Erhalten die Bürger das Protokoll zusammen mit dem Amtsblatt zugestellt, so lesen es wahrscheinlich recht viele. Eine Erhebung darüber ist nicht angestellt worden. Bei der Beratung des Grossratsgesetzes hat Franz Morath, ein wirklich besonnener Demokrat, erklärt (siehe Protokoll des Grossen Rates 1995, Seite 800), es dürfe nicht unterschätzt werden, wie viele Leute die Ratsprotokolle läsen. Wenn jetzt erklärt wird, es seien gar nicht viele, so ist das aus der Luft gegriffen.

Das ziemlich neue Grossratsgesetz aus dem Jahr 1995 schreibt in Art. 13 Abs. 2 vor, das Protokoll sei zu veröffentlichen – dies im Gegensatz zu Abs. 1, der anordnet, dass die allgemeinen Unterlagen der Geschäfte des Grossen Rates gegen eine Gebühr bezogen werden können. In der damaligen Vorlage des Regierungsrates steht ausdrücklich, was unter Veröffentlichung des Protokolls gemeint ist, indem in Klammern beigelegt wird: „*im Amtsblatt*“. Wir dürfen nicht mit einer – erst noch unsorgfältig vorbereiteten – Änderung der Geschäftsordnung ein vom Volk genehmigtes Gesetz umgehen, ja unterlaufen. Findet die Vorlage im Grossen Rat eine Mehrheit, so werde ich ein Normenkontrollverfahren beim Obergericht in Gang setzen.

Zur Ökonomie: Dass die Veröffentlichung des Protokolls im Amtsblatt Fr. 125'000.- kostet, trifft nicht zu. Hier ist die Vorlage massiv falsch. Die Veröffentlichung kostete allenfalls so viel, als das Amtsblatt bei den „Schaffhauser Nachrichten“ gedruckt wurde. Neu wird das Amtsblatt jedoch bei der Unionsdruckerei gedruckt; die Kosten sinken um 30 Prozent. Der Druck des Protokolls durch das Drucksachenbüro der Staatskanzlei kostet demgegenüber bei 24 Sitzungen und bei einer Auflage von 200 Stück jährlich etwa Fr. 6'600.-. Die Staatskanzlei hat festgestellt, dass auswärtige Firmen des Baugewerbes sowie Architekten die weitaus grösste Zahl von Amtsblattabonnenten ausmachen. Mit einer Umfrage bei den Abonnenten könnte veranlasst werden, dass Abonnenten, die kein Interesse am Protokoll haben, auf die Lieferung desselben verzichten; dann könnte das Protokoll bei der Drucksachenverwaltung der Staatskanzlei gedruckt und dem Amtsblatt für diejenigen Abonnenten, die nicht auf das Protokoll verzichten haben, beigelegt werden. Der Mehraufwand für die zusätzlichen Exemplare – also über die 200 gedruckten Exemplare, die gemäss der Vorlage ohnehin gedruckt werden sollen, hinaus – käme auf einen fast zu vernachlässigenden Betrag zu stehen.

Nicht akzeptieren kann ich, dass das Büro bestimmt, wer das Protokoll erhalten soll, wie es die Vorlage vorsieht, dass etwa die Gastwirtschaften das Protokoll nur „auf Wunsch“ weiterhin gratis erhalten. Dabei haben die Inhaber eines Gastwirtschaftsbetriebes das Amtsblatt

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

nicht zuletzt wegen des darin enthaltenen Grossratsprotokolls im Gastlokal aufzulegen. Sinnvoll wäre dann doch, dass sie das Protokoll mit dem Amtsblatt im Gastlokal aufzulegen haben, was wir allerdings mit einer Änderung der Geschäftsordnung nicht bestimmen können, wenn das Protokoll nicht mehr Bestandteil des Amtsblattes ist. Es gibt genügend Bürger, die das Protokoll des Grossen Rates in der Wirtschaft lesen.

Dass die Protokolle ins Internet kommen, ist sinnvoll und dürfte überhaupt keine nennenswerten Kosten verursachen: Der Kanton hat ein Internetamt geschaffen; das Protokoll liegt digitalisiert vor, und die Einbringung ins Internetportal des Kantons kann einen nur unwesentlichen Aufwand verursachen, eher gar keinen. Damit ist das Protokoll aber nicht veröffentlicht, ist das Internet doch kein amtliches Publikationsorgan. Das Protokoll des Grossen Rates interessiert Leute, die das Amtsblatt erhalten. Ist das Protokoll nicht mehr im Amtsblatt, so werden sie dem Protokoll nicht von sich aus nachspüren, sondern es gehen zahlreiche Leser aus dem Volk einfach verloren; ich habe das durch Befragen abgeklärt. Das Protokoll im Internet hat vor allem einen Nutzen für jemanden, der etwas in früheren Protokollen sucht und mit dem Suchprogramm die entsprechende Stelle leicht auffindet. Die Aufnahme des Protokolls ins Internet erfüllt die Vorschrift des Grossratsgesetzes, das Protokoll sei zu veröffentlichen, nicht.

Ich beantrage, nicht auf die Vorlage einzutreten. Wenn darauf eingetreten wird, beantrage ich, das Geschäft an eine Kommission zu weisen, die insbesondere auch die finanziellen Belange zu klären hätte. Wenn Sie auch diesen Antrag ablehnen, werde ich die Ablehnung der Vorlage beantragen.

BERNHARD EGLI: Die ÖBS-EVP-GB-Fraktion ist mit den Änderungen der Geschäftsordnung teilweise einverstanden. Das Ratsprotokoll hat der Bevölkerung umfassend zur Verfügung zu stehen, obwohl oft nicht viel Gehaltvolles drin steht, aber das hat das Stimmvolk zu gewichten. Alle Gaststätten, Bibliotheken und so weiter müssten das Ratsprotokoll weiterhin auflegen. Wenn ein Gast in der „Beiz“ das Ratsprotokoll lesen will, ist es zu spät, es noch rasch zu bestellen. So lange dauert keine Kaffeepause.

Die Einschränkung der Veröffentlichung der Protokolle ist vom Büro mit Zurückhaltung vorzunehmen; die Sparmöglichkeiten, die Gerold Meier skizziert hat, sind zu prüfen. Eine andere Frage ist, ob das Ratsprotokoll aus Spargründen gemäss gesprochenem Wort verfasst und die aufwändige Ausdeutschung unterlassen werden soll. Meines Erachtens wäre es nicht

Protokoll der 19. Sitzung vom 11. November 2002

abwegig, diese Sache zu prüfen. Es wäre nicht abwegig, wenn eine Spezialkommission die verschiedenen Aspekte dieser Sache zu prüfen hätte.

MARKUS MÜLLER: Die SVP-Fraktion hat an ihrer Sitzung beschlossen, die Vorlage zu unterstützen. Der Schritt ist richtig. Das Ratsbüro ist in seiner erweiterten Form ein effizientes Gremium – im Gegensatz zu den Kommissionen, in denen oft nur „Zoff“ herrscht.

Gerold Meier macht einen Denkfehler. Es handelt sich keineswegs um einen Abbau der Demokratie, sondern um einen klaren Aufbau: Der Kreis derjenigen, welche dank dem Internet diese Informationen erhalten können, wird stark erweitert. Wer liest denn schon das Amtsblatt und das Protokoll? Einig bin ich hingegen mit Gerold Meier darin, dass das Wortprotokoll ein Blödsinn ist; wir sollten damit aufhören. Zudem hatten die Verantwortlichen in der Vergangenheit die Kosten nicht genügend im Griff – es wurden offensichtlich keinerlei Offerten eingeholt. Das ist nun anders geworden.

Zu den Gastwirtschaften: Es gibt Lokale, bei denen es sinnlos ist, das Amtsblatt mit dem Protokoll aufzulegen. Wollen Jugendliche in der Disco etwa das Amtsblatt lesen? Deshalb haben wir eine Umfrage veranstaltet. Ich unterstütze das Anliegen.

SUSANNE GÜNTER: Es geht bei dieser Vorlage um die Trennung von Amtsblatt und Ratsprotokoll. Die Veröffentlichung beider Publikationen im Internet ist längst fällig. Die Stadt Schaffhausen hat die Veröffentlichung der Ratsprotokolle im Internet bereits vor drei Jahren eingeführt. Wer kann schon gegen den Strom schwimmen? Wir haben in unserer Fraktion eingehend über die Vorlage debattiert und werden mehrheitlich auf sie eintreten und ihr zustimmen.

Die Veröffentlichung im Internet ist eine Anpassung an die heute weit verbreitete Technologie. Die Möglichkeiten, die sich gerade uns Ratsmitgliedern damit bieten, sind für unsere Arbeit wertvoll. Nicht alle von uns haben jedoch Zugang zum Internet; es werden deshalb auch in Zukunft sämtliche Ratsmitglieder mit einem gedruckten Exemplar bedient. Wir können uns darüber streiten, ob das Grossratsbüro beauftragt werden soll, über diejenigen Kreise zu befinden, die weiterhin das Protokoll unentgeltlich erhalten sollen. Wir sind jedoch der Meinung, das Büro sei die richtige Instanz dafür.

Es geht letztlich nicht ums Internet, sondern darum, dass die interessierten Bürgerinnen und Bürger das Protokoll separat abonnieren müssen, wenn sie es weiterhin in gedruckter Form erhalten möchten. Muss also das bisherige Luxusangebot aufrecht erhalten bleiben? Handelt

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

es sich bei unserem Vorschlag tatsächlich um einen Demokratieabbau? Es ist der Bevölkerung durchaus zuzumuten, das Protokoll zu abonnieren. Interessierte werden mit Bestimmtheit bereit sein, den bescheidenen Betrag zu zahlen.

Das Argument, viele Mitbürgerinnen und Mitbürger verfügten über keinen Internetzugang, stimmt. Aber für diese besteht die Möglichkeit, das gedruckte Protokoll zu abonnieren. Es ist eine Frage des Generationenwechsels: Das Internet wird in ein paar Jahren eine Selbstverständlichkeit sein wie die Glühbirne.

ARTHUR MÜLLER: Ich bin mir bewusst, dass es schwierig ist, gegen die Internet-Kommunikation anzukämpfen. Ich muss darauf hinweisen, dass der entstehende elektronische Graben zumindest in einer Übergangsphase ganze Bevölkerungsteile, vor allem aber die ältere Generation, ausschliesst. Gerold Meier hat eben doch Recht, dass das Ganze mit einem Abbau der Demokratie zu tun hat. Immerhin haben die Büromitglieder auch an jene gedacht, die über kein Internet verfügen. Und solche Leute gibt es nun eben noch.

Die in der Vorlage genannten Einsparungen von jährlich Fr. 100'000.- sind auf den ersten Blick verlockend. Sie erfolgen aber in diesem Fall zu Ungunsten des hiesigen Druckereigewerbes, das ohnehin über mangelnde Aufträge klagt und das in seiner Existenz bedroht ist. Die in den letzten Jahren eingegangenen zahlreichen Kleindruckereien beweisen dies. Die erwähnten Fr. 100'000.- beziehen sich nur auf das Protokoll. Die Aussage dazu in der Vorlage ist unklar; sie bedarf der Erläuterung durch den Regierungsrat. Natürlich halten wir diesen Niedergang der Druckereien auch mit dem weiteren Druck der Grossratsprotokolle nicht auf, aber wir beschleunigen ihn allenfalls, wenn der Druckauftrag entfällt. Wir werden deshalb dieser Teilrevision der Geschäftsordnung nicht zustimmen.

STAATSSCHREIBER RETO DUBACH: Gerold Meier hat gesagt, die Vorlage stehe im Widerspruch zum Gesetz über den Grossen Rat. Das Grossratsgesetz hält in Art. 13 Abs. 2 Folgendes fest: „Ein Protokoll der Ratssitzungen wird veröffentlicht.“ Über das Wo und das Wie äussert sich das Gesetz aber nicht. Es überlässt diesen Entscheid bewusst dem Grossen Rat beziehungsweise dem Büro des Grossen Rates. In den Erläuterungen dazu steht lediglich, dass die Veröffentlichung in geeigneter Weise zu geschehen habe. Gerold Meier hat aus den Ratsprotokollen des Jahres 1995 zitiert. Damals war das Amtsblatt tatsächlich das geeignete Mittel zur Veröffentlichung des Protokolls. Doch die Zeiten haben sich geändert. Internet und E-Government haben eine ganz andere Bedeutung als noch vor wenigen Jahren. Über diese

Protokoll der 19. Sitzung vom 11. November 2002

Möglichkeiten dürfen wir nicht hinwegsehen. Wir müssen sie dort, wo es sinnvoll ist, nutzen. Wird nun das Protokoll im Internet publiziert, so ist es eben nicht sinnvoll, es gleichzeitig mit dem Amtsblatt zu veröffentlichen. Nicht einmal der Bund publiziert das Protokoll des eidgenössischen Parlaments im Bundesblatt, sondern auch er veröffentlicht es im Internet.

Zur gewünschten Kommission: Das Büro ist in diesem Fall die zuständige Kommission. Auch auf Bundesebene verhält es sich so, dass nicht eine weitere Kommission eingesetzt wird, wenn ein Organ des Parlaments eine Vorlage ausarbeitet. Wir machen keinen Fehler, wenn wir der Vorlage des Büros, die ja an der Präsidentenkonferenz behandelt wurde, folgen.

Weiter ist gesagt worden, die Stimmbeteiligung sei aufgrund der mit dem Amtsblatt veröffentlichten Protokolle so hoch. Dafür ist meiner Meinung nach jedoch die Stimmpflicht verantwortlich. Das Protokoll wird weiterhin veröffentlicht – aber nicht mehr in gedruckter Form mit dem Amtsblatt, sondern in elektronischer Form. Eine Publikationsform löst also die andere ab. Ich darf übrigens aufgrund unserer Überprüfung bestätigen, dass mehr als 90 Prozent der Abonnenten des Amtsblattes Gewerbetreibende und Firmen, Architekten und Treuhänder sind. Wir können natürlich ein Amtsblatt mit und ein Amtsblatt ohne Protokoll herausgeben, aber das ist mit Kosten verbunden. Wäre es aber auch sinnvoll, wenn uns doch mit dem Internet eine gute Möglichkeit zur Verfügung steht, die ein Grossteil der Bevölkerung bereits positiv nutzt?

Das Büro sollte sich nochmals Gedanken darüber machen, ob es tatsächlich etwas bringt, wenn wir den Gastwirtschaften das Amtsblatt mit dem Protokoll nur auf Wunsch abgeben. Das Amtsblatt kostet heute Fr. 74.50 im Jahr. Künftig wird der Abonnementspreis zwischen Fr. 60.- und Fr. 70.- zu liegen kommen. Die Abonnenten werden demnach ebenfalls profitieren. Treten Sie bitte auf die Vorlage ein und stimmen Sie ihr zu.

CORNELIA AMSLER: Wir haben schon mehrere Male darüber diskutiert, ob es sinnvoll ist, ein Wortprotokoll zu erstellen. Ich halte das ausführliche Protokoll für ein wertvolles Arbeitsinstrument. Eine Kürzung, die etwas Sinnvolles ergibt, ist mindestens so aufwändig wie die wörtliche Protokollierung. Mit einem rein wörtlichen Protokoll wäre der Bevölkerung nicht gedient. Ohne stilistische und redaktionelle Überarbeitung wäre es nämlich nicht lesbar. Hören Sie sich nur einmal die Tonbandaufnahmen an!

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

RICHARD MINK: Das Ratsprotokoll wird von vielen Leuten gelesen. Daran sollten wir weiterhin interessiert sein. Es muss breit gestreut werden. Ich stehe dennoch hinter der Vorlage, und zwar deshalb, weil das Ratsprotokoll auf Wunsch weiterhin in jedem Stammlokal gelesen werden kann. Wir haben nun eine Abwägung zwischen Kosten und öffentlichem Zugang zum Protokoll vorzunehmen. Aus diesem Blickwinkel ist die Vorlage zu verantworten. Wir können ihr zustimmen.

HERMANN BEUTER: Nach ersten Abwehrreflexen stehe ich überzeugt hinter der Vorlage. Ich gehe davon aus, dass – abgesehen von den erwähnten Gewerbetreibenden und Firmen, die 90 Prozent der Abonnenten ausmachen – die restlichen zehn Prozent das Protokoll tatsächlich lesen. Das hat bis jetzt Fr. 125'000.- gekostet. Teilen wir diese Summe durch 250, so unterstützen wir vom Kanton her jeden Leser mit Fr. 500.-. Ich erinnere Gerold Meier an sein ökologisches Gewissen: Haben wir beim Amtsblatt eine Auflage von 2'500 und 200 bis 300 Leute lesen das Protokoll, so soll er sich mal den Papierberg vorstellen, den 2'000 ungelesene Protokolle bilden.

Die Unionsdruckerei hat uns eine günstigere Offerte für den Druck des Amtsblattes vorgelegt. Das hat jedoch damit zu tun, dass früher in der Druckerei selber noch redaktionelle Arbeiten für das Amtsblatt gemacht werden mussten. Keine andere Druckerei war in der Lage, diese Aufgabe zu erfüllen, weshalb es auch keine anderen Offerten gegeben hat. Nun überarbeitet ein Redaktor in der Staatskanzlei das Amtsblatt. Dieser ist auch für den Internetauftritt zuständig.

Gerold Meier, wir sind nicht der Nabel der Welt. Was wir hier tun, ist nicht so wichtig, dass jedermann über das Amtsblatt Kenntnis davon bekommen müsste. Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen.

NELLY DALPIAZ: Mir ist unbegreiflich, dass man darüber mehr als eine Stunde diskutieren kann! In der heutigen Zeit ist das Internet doch ein zusätzliches Angebot. Was wir haben, sollten wir lassen. Wenn die nächsten Generationen kommen, die nur noch mit dem Internet arbeiten, können wir das System immer noch ändern. Ich beantrage, nicht auf die Vorlage einzutreten. Man sollte das Internet zusätzlich nutzen, aber nicht nur.

Das Wort zum Eintreten wird nicht mehr gewünscht. Es liegt ein Nichteintretensantrag von Gerold Meier vor.

ABSTIMMUNG

Mit 54 : 12 wird der Antrag von Gerold Meier abgelehnt. Eintreten ist somit beschlossen.

GEROLD MEIER: Sie sind nun auf die Vorlage eingetreten. Ich habe angekündigt, dass ich in diesem Fall beantragen werde, die Vorlage sei an eine vorberatende Kommission zu überweisen. Was in Sachen Finanzen vorgetragen wurde, habe ich deutlichst kritisiert. Meine Kritik ist nicht widerlegt worden. Es wird vor allem mit finanziellen Argumenten für die Abschaffung des Protokolls im Amtsblatt gekämpft. Diese Argumente müssen zuerst geprüft werden, und zwar nicht in einer Plenarsitzung des Grossen Rates, sondern in einer Kommission. Ich stelle also den Antrag, eine 13er-Kommission einzusetzen.

REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR: Der Staatsschreiber hat es angetönt: Bei diesen Berechnungen sind wir vom Status quo und nicht von der Offerte der Unionsdruckerei ausgegangen. Selbst wenn wir die Rechnung anders machen würden, resultierten immer noch beträchtliche Einsparungen. Dafür brauchen Sie keine Kommission.

ABSTIMMUNG

Mit 54 : 5 wird der Antrag von Gerold Meier abgelehnt.

DETAILBERATUNG

Grundlage für die Diskussion bildet der Anhang der Amtsdruckschrift 02-106.

Das Wort wird nicht gewünscht.

ABSTIMMUNG

Mit 51 : 9 wird der Teilrevision der Geschäftsordnung des Grossen Rates zugestimmt.

*

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

2. **BERICHT UND ANTRAG DES REGIERUNGSRATES BETREFFEND DIE ÄNDERUNG DES GESETZES ÜBER DIE STRASSENVERKEHRSTEUERN**

Grundlagen: Amtsdrukschrift 02-60
Amtsdrukschrift 02-98 (Kommissionsvorlage)

EINTRETENSDEBATTE

KOMMISSIONSPRÄSIDENT GOTTFRIED WERNER: Da die Strassenverkehrssteuern im Kanton Schaffhausen seit dem Jahr 1969 einen unveränderten Tarif geniessen und eine Erhöhung bei Volksabstimmungen seither fünfmal gescheitert ist, liegt nun ein neuer Entwurf zur Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern vor. Dabei geht es nicht um eine generelle Erhöhung der Strassenverkehrssteuern, sondern darum, eine rechtliche Grundlage zu schaffen, damit grössere Strassenbauvorhaben mit einer befristeten Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer verknüpft werden können. Das ist der Hauptpunkt der Vorlage.

Drei weitere Revisionspunkte betreffen eine Änderung bei der Besteuerung der landwirtschaftlichen Motorfahrzeuge, die Erhebung einer Steuerpauschale für Mietwagen sowie die Umstellung von der Monats- auf die Tagespauschale. Diese drei Nebenpunkte sollen oder dürfen aber nicht zu einer Hypothek für das Hauptanliegen werden.

Die Mehrheit der Mitglieder der Spezialkommission erachtet diese Vorlage als richtig und notwendig. Die Kommission ist mit 10 : 3 auf die Revision des vorliegenden Gesetzes eingetreten.

Die zweckgebundenen Erträge aus dem Benzinzollanteil, der Motorfahrzeugsteuer und dem LSVA-Anteil reichen heute für die Finanzierung, den Unterhalt und den Betrieb der Strassen nicht mehr aus. Wie können wir also die geplanten Strassenbauprojekte der nächsten 15 Jahre finanzieren? Mit einer Objektsteuer für eine befristete Zeit wird versucht, in eine neue Richtung zu gehen. In Anbetracht dessen, dass der Kanton Schaffhausen neben dem Kanton Wallis die tiefsten Motorfahrzeugsteuern erhebt, dürfte diese Absicht ein gangbarer Weg für die nähere Zukunft sein. Selbst bei mehreren Bauvorhaben mit Objektsteuern – vorgesehen sind 7,4 Prozent auf den einzelnen Steueransätzen pro Bauvorhaben – wären die Schaffhauser Strassenverkehrssteuern im Vergleich zur übrigen Schweiz immer noch relativ niedrig. Ich weise auch darauf hin, dass im Gesetzestext von ganzer oder teilweiser Finanzierung von Strassenbauvorhaben die Rede ist. Das heisst, dass auch Geld aus allgemeinen Steuermitteln eingesetzt werden kann. Somit sind die Fussgänger und die Velofahrer ebenfalls eingebunden, was einem verursachergerechten Prinzip entspricht.

Protokoll der 19. Sitzung vom 11. November 2002

Die Kommission hatte sich auch damit zu befassen, ob und inwieweit sich die Motion Nr. 8/2002 von Hansueli Bernath, die eine Reduktion der Strassenverkehrssteuer für umweltfreundliche Fahrzeuge vorsieht, mit dieser Vorlage verknüpfen lässt. Obwohl sich die Kommissionsmitglieder mit einer Verknüpfung eher schwer taten, da es sich bei der Regierungsvorlage ja um eine Strassenbenützergebühr handelt und nicht um ein Umweltschutzprojekt, stimmten sie auf Antrag des Motionärs in Art. 3 Ziffer 14 einer Änderung zu. Statt „für Motorfahrzeuge ohne Hubkolbenmotoren“ heisst es nun: „für besonders emissionsarme Fahrzeuge“. Dass die Latte für „emissionsarm“ hoch liegen muss, dürfte klar sein. Zum besseren Verständnis wurde letztlich Art. 11 Abs. 1 wie folgt ergänzt: „Der Ertrag der Steuer ist zum Unterhalt, zum Betrieb und zur Verbesserung der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen zu verwenden.“

Ich bin aus folgenden Gründen der Meinung, dass wir auf diese Vorlage eintreten sollten: 1. Die Verkehrsteilnehmer sollen Farbe bekennen, ob sie bereit sind, verursachergerechte Kosten zu übernehmen. Sollte die „Unterführung Zollstrasse“ das erste Projekt dieser Mitfinanzierung sein, wäre eine solche Aussage sehr aufschlussreich, weil vom unteren Klettgau bis in die Stadt sehr viele Verkehrsteilnehmer daran interessiert sein müssten. 2. Die Verkehrssicherheit und die Entflechtung von privatem und öffentlichem Verkehr können mit solchen Bauvorhaben gefördert werden. 3. Diese jeweiligen Steuererhöhungen verschwinden nicht einfach in der grossen Masse, sondern sie werden gezielt für Bauvorhaben ausgegeben, was unserem zurzeit leidenden Baugewerbe nur gut tun kann.

Sehr geehrte Damen und Herren, die Spezialkommission hat der regierungsrätlichen Vorlage mit den beschlossenen Änderungen mit 10 : 3 Stimmen zugestimmt. Ich empfehle Ihnen, dasselbe zu tun.

HANSUELI BERNATH: Wir haben bereits bei der Vorlage „Engekreisel“ angekündigt, dass wir in Zukunft keiner grösseren Strassenbauvorlage mehr zustimmen, wenn sie keine verursacherbezogene Finanzierung mit einschliesst. Die Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern ermöglicht zukünftig eine solche Verknüpfung. Die ÖBS-EVP-GB-Fraktion unterstützt daher die Vorlage, wie sie aus den Beratungen der Spezialkommission hervorgegangen ist. Die Änderungen gegenüber der regierungsrätlichen Vorlage betreffen Anliegen, die unsererseits eingebracht wurden: 1. Die Betriebskosten, die aus dem Ertrag der Motorfahrzeugsteuer gedeckt sein sollen, werden explizit erwähnt. Betriebskosten fallen in erster Linie im Zusammenhang mit Tunnelbauten an. Denken Sie an den nicht unerheblichen

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Energieaufwand für Belüftung und Beleuchtung sowie an die Kosten für die ständige Überwachung einer Tunnelanlage. 2. Die Möglichkeit zur steuerlichen Bevorzugung von besonders emissionsarmen Fahrzeugen, wie es unter Ziffer 14 von Art. 3 formuliert ist, kann sicher nicht in die Kategorie „Stolpersteine für die Vorlage“ eingereiht werden.

Wir hätten gern noch mehr ökologische Komponenten in die Gesetzesrevision eingebracht. Ein Bonus-Malus-System, wie es andere Kantone kennen oder einzuführen beabsichtigen, hätte aber weder in der Kommission noch in diesem Rat eine Mehrheit gefunden. Unser Hauptanliegen – die Bevorzugung besonders emissionsarmer Fahrzeuge – ist jedoch mit der gewählten Formulierung berücksichtigt worden. Zurzeit denken wir dabei an Fahrzeuge mit Elektro- oder Hybridantrieb und an Fahrzeuge, die auf der Basis der Brennstoffzellentechnologie oder mit erneuerbarer Energie betrieben werden. Da die entsprechende Liste auf dem Verordnungsweg erlassen wird, ist eine laufende Anpassung an die technische Entwicklung gewährleistet. Der administrative Aufwand ist bei der Beschränkung auf die erwähnten Fahrzeugkategorien verhältnismässig gering.

Wenn Sie dem Kommissionsvorschlag zustimmen, steht einem Rückzug unserer Motion betreffend Förderung emissionsarmer Fahrzeuge zum heutigen Zeitpunkt nichts im Weg. Die Mehrheit der SVP-Vertreter in der Kommission stellt sich gegen die Vorlage mit der Begründung, eine einseitige Belastung der Automobilisten sei ungerecht, denn Strassenbauten kämen in der Regel auch anderen Benützern sowie dem öffentlichen Verkehr zugute. Sie übersehen dabei aber, dass der entsprechende Gesetzesartikel so formuliert ist, dass diese Mehrfachnutzung beim Anteil, der über den Steuerzuschlag finanziert werden soll, berücksichtigt werden kann. Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten.

ALBERT BAUMANN: Gestatten Sie mir, Ihnen die guten Gründe für die ablehnende Haltung der SVP-Fraktion zur Änderung des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern zu schildern. Wenn ich versuche, mich daran zu erinnern, wie oft wir in diesem Rat gehört haben, wie benachteiligt wir gegenüber dem Kanton Zürich betreffend Steuern seien, wenn wir bedauert haben, dass uns gute Steuerzahler über den Rhein davonlaufen oder gar nicht zu uns kommen wollen, wenn ich bedenke, dass wir Millionen ausgeben für die unterdessen erfolgreich arbeitende Wirtschaftsförderung in unserem Kanton, dann kann ich es nicht verstehen, wenn Sie mit dieser Vorlage genau das tun wollen, was nicht sein dürfte: die Strassenverkehrssteuern erhöhen. Und dazu meinen Sie sogar, dass Sie damit die Konkurrenzfähigkeit bei den ordentlichen Steuern verbessern würden.

Protokoll der 19. Sitzung vom 11. November 2002

Fünffmal hat der Souverän nein gesagt zu Erhöhungen der Strassenverkehrssteuern. Jedes Mal wurde die Erhöhung etwas reduziert, jetzt soll es eine Objektsteuer bewirken. Einmal, am 18. November 1996, hat denn der Grosse Rat mit 41 : 18 Stimmen die Serie der unglückseligen Steuererhöhungsversuche gestoppt. Natürlich haben wir im Kanton Schaffhausen bei den Strassenverkehrssteuern sehr günstige Ansätze. Aber irgendwo, sehr geehrte Damen und Herren, dürfen wir doch zu den Besten gehören, oder nicht? Diesem minimalen Plus aber stehen gewaltige Nachteile steuerlicher Natur gegenüber: Wir sind im Rückstand bei den Besoldungen. Wir haben Mühe bei der Personalrekrutierung. Und nun geben Sie mit dieser Vorlage ein kleines Plus so einfach aus der Hand. Das, so wage ich zu behaupten, schluckt der Stimmbürger auch jetzt nicht.

Wenn es nach den Plänen der Regierung und der Kommissionsmehrheit geht, sollen künftige grössere Bauvorhaben verursachergerecht finanziert werden. Sie wollen einen zeitlich befristeten Zuschlag auf den einzelnen Steuerbeträgen. Dem Volk werden also künftige Projekte mit einem Steuerzuschlag vorgelegt. Lehnt das Volk den Zuschlag ab, so ist das Projekt gescheitert. Damit gefährden Sie jedes noch so gute oder dringende Projekt fahrlässig! Das betrachten wir als höchst verwerflich. Deshalb muss diese Vorlage, die einem Mogelpaket gleichkommt, bekämpft und abgelehnt werden.

Die SVP des Kantons Schaffhausen hat sich in ihrem Parteiprogramm gegen neue Steuern oder Abgaben ausgesprochen, es sei denn, die ordentlichen Steuern würden entsprechend gesenkt. Die einseitige Belastung der Automobilisten lehnen wir grundsätzlich ab. Das wohl wichtigste Projekt in naher Zukunft, das einer guten Lösung zugeführt werden muss, ist die Sanierung der Neuhauser Kreuzstrasse und des Bahnüberganges der DB. Wohl jeder hier im Saal kennt dieses seit Jahren brennende Problem. Das Spezielle an der Kreuzstrasse ist die Tatsache, dass diese Kreuzung nun wirklich allen dient. Den Autofahrern genauso wie dem öffentlichen Verkehr, den Radfahrern und den Fussgängern. Da ist es mir unverständlich, wenn Sie die Finanzierung verursachergerecht vornehmen wollen. Mit dem verursachergerechten Finanzieren liefern Sie den Gegnern der Vorlage einen erstklassigen Steilpass.

Wenn die Regierung auf Seite 13 ihrer Vorlage festhält, für den einzelnen Motorfahrzeughalter wäre die Erhöhung von etwa 20 Franken pro Wagen kaum spürbar, dann verheimlicht sie mit dieser Vorlage, dass künftig jede Vorlage mit einer Objektsteuer belegt werden soll. Mit der Zeit addieren sich diese Steuern ganz ordentlich. Eine Objektsteuer gemäss Vorlage wird nur noch sehr schwer – wenn überhaupt – wegzubringen sein. Deshalb nochmals: die perfekte Mogelpackung.

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Wir sind froh, dass der TCS beschlossen hat, diese Vorlage abzulehnen. Diese Aussage ist in den Mitteilungen des TCS vom November 2002 nachzulesen. Der Automobilist soll nicht als alleinige Milchkuh für Strassenbauvorhaben dienen. Strassenbauten sind eine Infrastrukturaufgabe des Kantons. Dieser kann er sich nicht entziehen. Die Infrastruktur ist aus ordentlichen Steuermitteln zu sanieren. Aus diesen Gründen beantrage ich Ihnen im Namen der SVP-Fraktion, auf die Vorlage nicht einzutreten.

DIETER HAFNER: Die SP-Fraktion hat sich eingehend mit der vorgeschlagenen Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern befasst; sie begrüsst ihre Stossrichtung. Unser besonderes Interesse gilt dabei den Änderungen von Art. 3 Ziffer 14 und Art. 11.

Die Bezahlung der Kosten für den Unterhalt, den Betrieb und für allfällige Verbesserungen des Schaffhauser Strassennetzes liegt seit Jahrzehnten im Argen. Entgegen der heute mehr denn je verbreiteten Erkenntnis, dass alles seinen Preis hat, bezahlen viele „automobile“ Bewohnerinnen und Bewohner unseres Kantons zu wenig für die beanspruchte Leistung.

Dass der Grosse Rat zur Finanzierung von grösseren Strassenbauten einen zeitlich befristeten Zuschlag auf den Strassenverkehrssteuern erheben kann, unterstützen wir als Minimallösung gern. Insbesondere erscheint es uns als äusserst angebracht, dass grosse Strassenbaukredite dem Volk zusammen mit dieser Form von Strassenbau-Objektsteuer zur Abstimmung unterbreitet werden sollen. Die motorisierten Strassenbenützer und Strassenbenützerinnen, deren Portemonnaie seit den Sechzigerjahren sehr geschont worden ist, können sich so klarer ausrechnen, welche Mehrkosten bei der Realisierung eines grossen Strassenbauprojektes auf sie zukommen werden. Und wenn es ihnen mit dem Bedürfnis nach Verbesserung des Strassennetzes ernst ist, werden sie diesem befristeten Zuschlag auch zustimmen. Uns ist klar, dass auf diese Weise allenfalls auch strassenbaukritische Nichtautomobilisten und Nichtautomobilistinnen zum Ja sagen bewogen werden könnten. Wir nehmen dies in Kauf, weil mit der vorgeschlagenen Doppelabstimmung der Volkswille ehrlicher und realistischer – auf jeden Fall kostenbewusster – zum Ausdruck gebracht werden kann.

Wir stellen in diesem Zusammenhang dem Regierungsrat eine kritische Zusatzfrage: Was soll geschehen, wenn der Souverän einen Baukredit zwar bewilligt, den entsprechenden Zuschlag auf der Strassenverkehrssteuer aber ablehnt?

Nun zu Art. 3 Abs. 14: Selbstverständlich freut es uns, dass die Abgaben für besonders emissionsarme Fahrzeuge eine Sonderstellung einnehmen sollen. Durch eine vom Regierungsrat festzulegende reduzierte Strassenverkehrssteuer werden Anreiz und Belohnung

Protokoll der 19. Sitzung vom 11. November 2002

gegeben für intelligente – sprich: ressourcenschonende, umweltbewusste Fahrzeugbeschaffungen. Der Nachteil dieses begrüßenswerten Entgegenkommens ist allerdings, dass noch weniger Münzen in der Strassensteuerkasse klingeln werden.

Seit der Ausarbeitung der Vorlage ist einiges in Gang gekommen, was wir bei der zweiten Lesung der Gesetzesvorlage berücksichtigen müssen.

In einer Stellungnahme vom 20. September – dem Datum unserer Kommissionssitzung – zu einer Motion Weigelt, die ermässigte Motorfahrzeugsteuern für verbrauchsarme Fahrzeuge fordert, hält der Bundesrat nach Anhörung einer Arbeitsgruppe fest, ein einmaliger finanzieller Anreiz bei der erstmaligen Inverkehrsetzung sei die wirksamste und eine relativ gut realisierbare Massnahme zur Förderung von verbrauchsarmen – und damit meist auch emissionsarmen – Fahrzeugen. Eine entsprechende Empfehlung an die Kantone für eine Anpassung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer werde bis Ende Oktober 2002 erfolgen. Diese Empfehlung wird inzwischen wohl auf dem Tisch des Regierungsrates gelandet sein; sie dürfte für uns, die wir uns gerade im Prozess einer Änderung der Strassenverkehrssteuern befinden, hochinteressant sein. Ich werde deshalb in der Detailberatung bei Art. 3 Abs. 14 den Antrag stellen, in die zweite Lesung unserer Gesetzesänderung seien jene Empfehlungen des Bundesrates einfließen zu lassen, insbesondere die der Aufnahme eines aufkommensneutralen Bonus-Malus-Systems in die Bemessung der Strassenverkehrssteuern.

Gegen die beabsichtigte Pauschale für Mietwagenflotten wehren wir uns nicht. Schliesslich gilt es, diese willkommene Einnahmequelle, die uns aufgrund der günstigen Schaffhauser Strassenverkehrssteuern zusprudelt, gegen wachsende Konkurrenz zu verteidigen. Wir erwarten hier vom Regierungsrat allerdings auch das nötige Gespür, ab welchen Discountpreisen der Mietwagensteuerbazar zu verlassen sei.

CHRISTIAN DI RONCO: Schaffhausen hat beinahe die tiefsten Strassenverkehrssteuern der Schweiz. Mehrere Anläufe, die Steuern zu erhöhen, wurden in der Vergangenheit vom Stimmvolk wuchtig abgelehnt. Schaffhausen hat aber auch eine Vielzahl von Problemen im Bereich des öffentlichen und des privaten Verkehrs. Für eine gesunde Entwicklung des ganzen Kantonsgebiets sind gute Verkehrsverbindungen unerlässlich.

Alle Verkehrslösungen haben etwas gemeinsam: Sie kosten viel Geld! Es ist deshalb nur logisch, dass der Regierungsrat einen neuen Anlauf nimmt, die Strassenverkehrssteuer anzupassen. Allerdings sollen nach dem neuen Entwurf die zusätzlichen Einnahmen nicht einfach in den Staatssäckel fliessen, sondern zweckgebunden und befristet zur Finanzierung bestimmter

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

wichtiger Strassenbauprojekte eingesetzt werden. Die Steuerzuschläge werden zusammen mit der jeweiligen Kreditvorlage dem Stimmvolk vorgelegt. Objektsteuern sind in Schaffhausen nichts Neues. Sie wurden schon mehrfach zur Finanzierung grosser Aufgaben, zum Beispiel beim Spitalneubau, eingesetzt.

Die CVP-Fraktion begrüsst den Gesetzesentwurf. Sie ist von der Notwendigkeit der Lösung unserer Infrastrukturaufgaben im Verkehrsbereich überzeugt. Sie weiss aber auch, dass die dafür notwendigen Mittel fehlen. Erinnern wir uns nur daran, wie schwer es Vorlagen zu Strassenbauvorhaben in der Vergangenheit hatten. Eine verursachergerechtere Lösung der Finanzierung ist deshalb sinnvoll. Der Autofahrer kann bei jedem grossen Strassenbauprojekt entscheiden, ob ihm die geplante Verbesserung eine Erhöhung seiner Motorfahrzeugsteuer wert ist. Es liegt dann an uns allen, die Stimmbürger von guten Projekten zu überzeugen. Zudem wird diese Lösung dafür sorgen, dass Verkehrsprojekte nicht in den Himmel wachsen. Sie verhindert auch, dass wir die Laufende Rechnung zusätzlich mit Bauvorhaben zupflastern und andere notwendige Investitionen verunmöglichen. Die CVP-Fraktion stimmt der Vorlage einstimmig zu.

RUEDI HABLÜTZEL: Der Grosse Rat hat in diesem Frühjahr positiv Stellung bezogen zur Orientierungsvorlage „Verkehr“ des Regierungsrates. Er ist sich dessen bewusst gewesen, dass hier neue Kosten auf den Kanton zukommen werden. Deshalb hat der Regierungsrat schon damals darauf hingewiesen, dass diese Projekte ohne neue Finanzierungsmöglichkeiten nicht realisiert werden können. Heute haben wir eine Vorlage, welche die Voraussetzungen schafft, neue Finanzierungsformen zu beschliessen. Der Grosse Rat soll die Möglichkeit erhalten, bei neuen Strassenbauvorlagen Zuschläge auf die normalen Ansätze der jährlichen Strassenverkehrssteuer gemäss Art. 3 des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern zu beschliessen.

Da wir von der FDP-Fraktion die Orientierungsvorlage „Verkehr“ sehr begrüsst haben und die FDP generell für weniger Steuern, aber auch für verursachergerechte Abgaben einsteht, ist unsere Fraktion auf diese Vorlage der Kommission grossmehrheitlich eingetreten und wird dies auch heute tun. Es ist uns bewusst, dass wir im Kanton Schaffhausen seit 1969 trotz fünfmaligem Versuch diese Steueransätze nicht mehr erhöhen konnten und dass es auch dieses Mal schwer werden wird, den erneuten Erhebungsversuch durchzubringen, auch wenn er nur zeitlich beschränkt und projektbezogen sein soll. Es ist uns aber auch bekannt, dass bei den Budgetberatungen und den zur Genüge bekannten Budgetkürzungen vor allem immer

Protokoll der 19. Sitzung vom 11. November 2002

wieder die Ausgaben für Strassenunterhalt und Strassenneubau gekürzt wurden. Unsere Strassen sind teilweise in einem miserablen Zustand. Die Kosten für deren Werterhaltung werden durch die Verschiebung infolge von Streichungskonzerten immer höher. Kommen Sie einmal nach Osterfingen und schauen Sie sich die dem Kanton gehörende Zufahrt zum Dorf an!

Wir sind deshalb der Meinung, dass hier und heute auf diese Gesetzesänderung eingetreten und eine akzeptable Lösung gefunden und beschlossen werden muss. Wir sind aber mit der SVP und dem TCS darin einig, dass eine Finanzierung dieser neuen Strassenbauprojekte allein durch die Motorfahrzeugbenützer nicht korrekt ist. So werden wir beantragen, das Wort „ganzen“ in Art. 11 Abs. 2 zu streichen, so dass eben auch noch ein Teil der Projektfinanzierung über die ordentlichen Steuererträge erfolgen muss. Es ist nicht einzusehen, dass Velofahrer, die im Gegensatz zu den Hundehaltern gar keine Steuern zu zahlen haben, aber von Radwegen und Unterführungen – auch bei neuen Strassenbauprojekten und Kreiseln – ebenfalls profitieren, mit keinem Franken beteiligt werden sollen, wie auch der öffentliche Verkehr, für den teilweise sogar separate Busspuren eingerichtet werden. Es ist uns im Hinblick auf die Volksabstimmung wichtig, dass nicht eine grosse Gruppe der Stimmbürger durch dieses Ansinnen vor den Kopf gestossen wird.

Die FDP findet es auch richtig, dass der Kanton durch den Einsatz einer Steuerpauschale für die Mietwagenfirmen versuchen will, bei dieser Kundenkategorie gegenüber den anderen Kantonen konkurrenzfähig zu bleiben. Immerhin können wir im Kanton Schaffhausen zurzeit mit einem Ertrag von rund Fr. 500'000.- rechnen. Ich verstehe auch, dass man bei diesen Firmen keine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern beziehungsweise der Pauschale vornehmen will, da sie unsere Strassen praktisch nicht benützen. Ich verstehe andererseits genau unter dem Blickwinkel der Konkurrenzfähigkeit nicht, dass für die schweren Brummer, von denen ein grosser Teil nicht im Kanton Schaffhausen verkehrt – nämlich die internationalen Transportunternehmer, die bei uns ihren Sitz und ihren Umschlagplatz haben –, der befristete Zuschlag erhoben werden soll. Wenn Sie von einem durchschnittlichen Steuerbetrag von Fr. 2000.- bei einem Drei- oder Vierachser ausgehen, macht allein der im Beispiel „Finanzierung der Zollstrassen-Unterführung“ gezeigte Steuerzuschlag von 7,4 Prozent so viele Franken aus, wie ein Kleinwagenbesitzer insgesamt für die Motorfahrzeugsteuer abliefern muss. Der Kleinwagen wird aber grossenteils zum Vergnügen gefahren. Der schwere Lastwagen muss arbeiten, die Versorgung der Wirtschaft und der Bevölkerung sicherstellen und sollte dabei gegenüber ausserkantonalen wie auch internationalen Unternehmen weiterhin konkurrenzfähig sein. Dass diese Schlechterstellung locker in Kauf genommen wird, verstehe ich nicht.

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Schliesslich beschäftigen diese Unternehmen auch Mitarbeiter im Kanton und bezahlen hier ihre Steuern.

Diese 1'190 Fahrzeuge, die im Kanton Schaffhausen immatrikuliert sind und im Jahr 2002 eine Fahrzeugsteuer in der Höhe von etwa 1,35 Mio. Franken abgeliefert haben, verfügen vielleicht über 5'000 Stimmberechtigte, die in der Abstimmung zusammen mit den TCS-Mitgliedern recht viel Gewicht haben könnten. Wir müssen immerhin zur Kenntnis nehmen, dass diese Fahrzeugkategorie seit 1969 verschiedene Erhöhungen der Motorfahrzeugsteuern – zumindest der Abgaben – in Kauf nehmen musste, zuletzt mit der Einführung und dann mit der Verdoppelung der „pauschalen Schwerverkehrsabgabe“ und ab 2001 mit der LSVA. Diese geht in die Millionenhöhe: Ich rechne mit etwa 12 Mio. Franken für den ganzen Kanton Schaffhausen. Er erhält vom Bund ungefähr 2 Mio. Franken zurückerstattet. Um so viel belasten die Lastwagen unsere Strassenrechnung mit Sicherheit nicht! Wir müssen dafür sorgen, dass diese Kategorie uns als Steuerzahler erhalten bleibt. Sie muss ihre Konkurrenzfähigkeit behalten können. Die zahlreichen Arbeitsplätze wollen wir alle ja auch gesichert sehen. Dass die Erträge für den Strassenunterhalt nicht mehr ausreichen, kommt daher, dass in den letzten Jahren die entsprechenden Ausgabenposten im Staatsvoranschlag immer wieder stark gekürzt wurden. Auch ist eine Amortisationsdauer von 25 Jahren, in der ohne weiteres eine Kumulation verschiedener Projekte und damit eine zu starke Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern eintreten kann, zu lang. Wir müssen bei den entsprechenden Projekten und Kreditanträgen unbedingt darauf achten, dass das Fuder nicht überladen wird.

Wir wollen zudem keine Verknüpfung dieser Vorlage mit der Motion Bernath. Wir halten die Lösung gemäss Vorschlag der Kommission in Art. 14 für gut und werden auch diesen Antrag unterstützen. – Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten.

REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR: Ich bitte Sie im Namen des Regierungsrates, auf die Vorlage einzutreten. Aufgrund unserer Orientierungsvorlage wissen Sie, dass in den nächsten Jahren eine ganze Anzahl grösserer Projekte zur Verbesserung der Strassenverkehrsinfrastruktur ansteht. Die Investitionen belasten über Abschreibungen und Zinsen auch die Laufende Rechnung. Zwar stehen für Bau, Betrieb und Unterhalt der Strassen derzeit zweckgebundene Mittel von rund 11 Mio. Franken zur Verfügung, die sich in den nächsten Jahren wegen höherer LSVA-Anteile sogar noch erhöhen werden. Die Strassenrechnung ist aber insgesamt klar negativ, weil über die Laufende Rechnung bereits heute rund 64 Mio. Franken für frühere Strassenbauvorhaben abzuschreiben und zu verzinsen sind. Der Haupt-

Protokoll der 19. Sitzung vom 11. November 2002

brocken dabei ist nach wie vor der Anteil an der A4 von rund 100 Mio. Franken, der noch lange nicht vollständig abgeschrieben ist und vollumfänglich über die Laufende Rechnung finanziert wird. Würden auch die anstehenden Strassenbauvorhaben ohne jegliche Spezialmittel finanziert, stiege die Belastung der Laufenden Rechnung nochmals markant an. Sie alle kennen die auf uns zukommenden höheren Aufwendungen im Personal-, im Gesundheits-, im Sozial- und im Bildungsbereich, aber auch beispielsweise für die Wirtschaftsförderung und für den Neuen Finanzausgleich.

An die Adresse der Partei in der Mitte: Es wäre mir neu, dass die SVP all diese Vorlagen ablehnte. Gleichzeitig bleibt es aber das Ziel der Regierung, Senkungen bei den ordentlichen Steuern zu ermöglichen, bei denen wir – ganz im Gegensatz zur Motorfahrzeugsteuer – deutlich über dem schweizerischen Mittel liegen. Deshalb scheint es dem Regierungsrat notwendig und auch richtig zu sein, eine rechtliche Grundlage zu schaffen, die es ermöglicht, künftig grössere Strassenbauvorhaben wenigstens teilweise über eine befristete Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer zu finanzieren. Das ist insofern vertretbar, als Schaffhausen bei den Motorfahrzeugsteuern nach dem Kanton Wallis mit einem Index von 63 am günstigsten ist. Die Personenwagen sind dabei günstiger als die Lastwagen oder auch die Sattelschlepper. Aber auch bei den Lastwagen sind nur die Kantone Luzern, Wallis und Genf günstiger als der Kanton Schaffhausen. Es kann deshalb nach Auffassung des Regierungsrates überhaupt nicht in Frage kommen, dass die Lastwagen grundsätzlich von einer solchen befristeten Erhöhung der Steuer im Zusammenhang mit konkreten Projekten ausgenommen werden. Hingegen können wir darüber diskutieren, ob im konkreten Einzelfall allenfalls differenzierte Erhöhungen vorgenommen werden sollen, also beispielsweise für Personenwagen etwas mehr als für Lastwagen oder Sattelschlepper.

So oder so, wenn die Vorlage im Grundsatz angenommen wird, wird es jeweils Sache des Regierungsrates beziehungsweise des Grossen Rates sein, im Einzelfall festzulegen, ob und in welchem Umfang eine Spezialfinanzierung angezeigt ist. Aus heutiger Sicht ist auf der in der Orientierungsvorlage vorhandenen Liste kein Strassenbauvorhaben zu sehen, das nicht zumindest teilweise auch den Fussgängern, den Velofahrern und dem öffentlichen Verkehr dient. So gesehen, wird immer ein gewisser Abzug vorgenommen werden. Das gilt ebenso beim Projekt „Zollstrasse/Kreuzstrasse“, das markant auch den Fussgängern, den Velofahrern und dem öffentlichen Verkehr dienen wird. Es spielt also wahrscheinlich keine grosse Rolle, ob im Gesetz „ganz“ oder „teilweise“ oder „nur teilweise“ steht. In der Realität wird es jeweils „teilweise“ sein.

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

An der Verknüpfung des Kredits mit der Finanzierung muss der Regierungsrat aber unter allen Titeln und in jedem Fall festhalten. Es ist natürlich nicht möglich, Albert Baumann, dass das Volk zum Kredit ja und zur Finanzierung nein sagen kann. Das wird miteinander verknüpft. Aber wenn diese Vorlage abgelehnt wird, vermag ich als Baudirektor Ihnen nicht einmal zu garantieren, dass die nächsten Vorhaben auf den Tisch des Grossen Rates kommen. Falls es finanziell möglich ist, ist eine Teilspezialfinanzierung über die Motorfahrzeugsteuer sicher eher zu verantworten als beispielsweise eine ordentliche Objektsteuer, die ebenfalls denkbar wäre. In diesem Sinn bitte ich Sie eindringlich, auf die Vorlage einzutreten. Den Änderungen der Kommission kann sich der Regierungsrat anschliessen. Marginale Korrekturen im Hinblick auf die zweite Lesung sind allenfalls denkbar, aber sicher nicht grundsätzlicher Natur.

DANIEL FISCHER: Das Ansinnen von Hansueli Bernath, Steuererleichterungen für emissionsarme und umweltfreundliche Fahrzeuge zu gewähren, gleichzeitig allenfalls einen Steuerzuschlag für Fahrzeuge mit besonders schlechtem Emissionsverhalten zu schaffen, wäre sehr sinnvoll und würde auch auf die Zustimmung der SP-Fraktion stossen. Was nun aber in den Änderungen zum Gesetz über die Strassenverkehrssteuer diesbezüglich erwähnt ist, ist mager. Ziff. 14 in Art. 3 ist eine Wischiwaschi-Formulierung, die gar nichts aussagt und es auch nicht wert wäre, in ein Gesetz aufgenommen zu werden. Was heisst schon „die jährliche Strassenverkehrssteuer beträgt für umweltfreundliche Fahrzeuge eine durch den Regierungsrat auf dem Verordnungsweg festgesetzte Abgabe“? Es steht nichts von Vergünstigung oder von Steuerermässigung drin. Theoretisch könnte es sich sogar um einen Steuerzuschlag handeln. Dass es anders geht, zeigen andere Kantone. Vergleichen wir die Motorfahrzeugsteuerbelastung der Schweizer Kantone in Franken und Einzelindizes, so stellen wir fest, dass bereits einige Kantone Vergünstigungen für emissionsarme Fahrzeuge gewähren. Wer zum Beispiel ein emissionsärmeres Fahrzeug in den Kantonen Thurgau oder Basel-Stadt eingelöst hat, fährt steuerlich besser als im Kanton Schaffhausen. Ganz fortschrittlich ist der Kanton Basel-Stadt. Der Basler Regierungsrat hat seit 1991 die Kompetenz, die Motorfahrzeugsteuer für emissionsärmere Fahrzeuge bis maximal 20 Prozent zu ermässigen. Er machte davon bereits 1997 Gebrauch: Fahrzeuge, die der EU-Richtlinie 94/12 entsprachen, kamen in den Genuss eines Rabattes von fünf Prozent. Mittlerweile erfüllen rund die Hälfte der Basler Fahrzeuge diese Abgaslimite. Motorfahrzeuge mit elektronischem Antrieb erhalten einen Rabatt von 20 Prozent. Seit Januar 2002 werden leichte

Protokoll der 19. Sitzung vom 11. November 2002

Personenwagen, welche die Abgasnormen der „Euro4“-Norm erfüllen, reduziert besteuert. Der Regierungsrat hat für solche Fahrzeuge einen Rabatt von zehn Prozent beschlossen. Aufgehoben wurde gleichzeitig der Rabatt in Bezug auf die früheren EU-Normen. Die Basler Regierung sieht vor, den jetzt gewährten Rabatt im Jahr 2006 wieder aufzuheben und dann allenfalls eine Ermässigung für Fahrzeuge zu gewähren, die noch strengeren Richtwerten genügen.

Zwischen dem Bund und der Automobilbranche besteht eine Vereinbarung, bis 2008 den Treibstoffverbrauch neuer Personenwagen auf 6,4 Liter pro 100 Kilometer zu senken. Auch hier könnten wir jene Fahrzeuge, die diesen Richtwert bereits heute erreichen, steuerlich entlasten und gleichzeitig jene, die über sehr schlechte Emissionswerte verfügen, mehr belasten, so dass Schaffhausen im kantonalen Vergleich etwa gleich dastünde.

Ich bin für Eintreten auf die Vorlage, allerdings nicht mit grosser Begeisterung. Übrigens vielen Dank an Albert Baumann für seine beiläufig erwähnte Feststellung der SVP-Fraktion, dass wir in Schaffhausen Rückstände bezüglich Besoldung und Mühe mit der Personalrekrutierung hätten.

WILLI LUTZ: Das Ziel, grössere Strassenbauvorhaben mit einer befristeten Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer zu verknüpfen, kommt einer Missachtung des Individualverkehrs gleich. Ich halte es zudem auch für ein Stück Unterhöhlung eines direktdemokratischen Instruments. Die Stimmbürger müssen gemäss dem Antrag der Regierung nebst dem Baukredit auch die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern genehmigen. Sagen sie ja zum Projekt, lehnen aber die Finanzierung durch erhöhte Motorfahrzeugsteuern ab, wird der Bau nicht ausgeführt. Dadurch wird der Föderalismus geschmälert. Das ganze Vorhaben richtet sich aber auch gegen den Individualverkehr. So müssen zum Beispiel die Velofahrer, die davon profitieren, keinen Beitrag leisten. Vor dem Hintergrund, dass durch den Strassenbau der Staatshaushalt zu stark belastet wird und die vielfältigen Aufgaben nicht mehr erfüllt werden können, wird nach neuen Finanzierungsmöglichkeiten gesucht. Dabei steht für die Finanzierung des Strassenbaus und für dessen Unterhalt ein Beitrag aus dem Benzinzoll und der LSVA zur Verfügung. Hinzu kommt der Ertrag aus der Motorfahrzeugsteuer. Die Regierung müsste den Mut aufbringen, die Motorfahrzeugsteuer moderat zu erhöhen, was vor dieser Objektsteuer zu geschehen hätte.

Noch eine Bemerkung zu den Ranglisten, die in der Schweiz bei Steuervergleichen immer wieder herangezogen werden. Wir haben – hinter dem Wallis – die Silbermedaille. Alle Mo-

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

torfahrzeuglenker danken es Ihnen. Die Seniorenallianz stimmt deshalb dem Kernpunkt der Revision – Steuerzuschlag bei grösseren Strassenbauvorhaben – nicht zu.

SAMUEL ERB: Zwar gehöre ich nicht zur Autolobby, bin jedoch als aktiver Bürger, Gewerbetreibender und Autofahrer wie die meisten von uns auf die Benützung von Fahrzeugen und auf funktionierende Verkehrswege angewiesen. Aus dieser Perspektive muss ich gewichtige Vorbehalte gegen die geplante Sondersteuer anmelden.

Einmal mehr sollen einseitig die Fahrzeughalter belangt werden, wenn es um die Finanzierung von Einrichtungen geht, die allen Verkehrsteilnehmern Nutzen bringen: den Fussgängern, den Radfahrern, den Automobilisten und dem Schwerverkehr. Konsequenterweise müssen also für die Finanzierung Lösungen erarbeitet werden, die all diesen Kreisen eine verhältnismässige Beteiligung auferlegen.

Es hat sich in der Vergangenheit immer wieder gezeigt, dass bei der Finanzierung solcher Projekte das Verursacherprinzip nicht funktioniert. Aus diesem Grund gibt es keine bessere Lösung, als das Geld über den ehrlicheren Weg der allgemeinen Steuern zu sichern. Die Erfahrung beweist auch, dass Objekt- oder Sondersteuern – sind sie einmal im Gesetz verankert – auch nach Ablauf der zeitlichen Begrenzung kaum noch ordnungsgemäss abgeschafft werden können. Eine Zustimmung zu dieser Vorlage würde einen Freipass zu ähnlichen Lösungen in einer ganzen Reihe anderer kostspieliger Projekte bedeuten. Schliesslich würde sich zwar die allgemeine Steuerbelastung vielleicht vorteilhaft präsentieren, aber die Schaffhauser Steuerzahler hätten in Tat und Wahrheit eine zunehmende Last von mancherlei Objekt- und Sondersteuern zu tragen. Einerseits gehören wir – wenigstens in Sachen Verkehrssteuerbelastung – noch immer zu den günstigen Kantonen, andererseits diskutieren wir in unseren Räten unablässig über die notwendige Senkung der allgemeinen Steuerlast mit dem Ziel der Verbesserung unserer Situation im Vergleich zu den Nachbarkantonen. Kontraproduktiv wirkt es sich aus, wenn Schaffhausen Millionen von Franken in die Wirtschaftsförderung investiert, gleichzeitig aber in einem für die wirtschaftliche Entwicklung entscheidenden Sektor wie dem Verkehr die Steuern erhöht.

Protokoll der 19. Sitzung vom 11. November 2002

KURT FUCHS: So, wie es aussieht, wird der Grosse Rat dieser Vorlage zustimmen. Albert Baumann hat insofern Recht, als der im Gesetz vorgesehene Steuerzuschlag zur Finanzierung von Strassenbauprojekten beim Volk zur Ablehnung der Vorlage führen könnte. Mit dem Schlagwort „Steuererhöhung“ ist der Boden für die Ablehnung der Vorlage vorbereitet. Das weiss auch die Regierung. Aber das hat auch sein Gutes: Die Regierung ist aufgefordert, so zu planen, dass sie mit einem Minimum an Geld ein Maximum an Verkehrssicherheit erreicht. Das ist gar nicht immer so. Aber die SVP hat natürlich noch etwas anderes. Sie ist manchmal mit Bauernschlauheit belastet. Die Vorlage ist leicht zu bodigen. Und wenn sie sich zudem mit dem TCS verbündet, wird sie bei den Siegern sein. Nach der Abstimmung können sie sich wieder einmal auf die Schulter klopfen. Das ist ihr politisches Arrangement in dieser Frage. Das schleckt keine Geiss weg.

Da es sich bei Art. 11 Abs. 2 jedoch um eine Kann-Vorschrift handelt, muss der für ein Strassenbauprojekt zeitlich befristete Steuerzuschlag aber immer zuerst die Hürde im Grossen Rat nehmen.

HANS WANNER: Die Sache ist ganz einfach: Verkehrsteilnehmer sind wir alle. Also können wir die Strassenbauprojekte auch aus den ordentlichen Steuereinnahmen bezahlen. Was mich aber an dieser Vorlage am meisten stört, ist das harmlose Wort „befristet“. Wir reden von einer Abschreibungsdauer von 25 Jahren. Das bedeutet eine erhöhte Steuer während 25 Jahren. Bei jedem zusätzlichen Strassenbauprojekt wird sich diese Steuer weiter erhöhen. Ich bin deshalb auch erstaunt über das Votum von Ruedi Hablützel als Vertreter des Gewerbeverbandes. Er hat auf die Probleme der Transportunternehmer hingewiesen. Die übrigen Gewerbebetriebe sind von einer erhöhten Steuer aber ebenso massiv betroffen, insbesondere dann, wenn weitere Strassenbauprojekte anstehen. Für die Gewerbebetriebe kumuliert sich die ganze Last, und ihre Konkurrenzfähigkeit wird eingeschränkt. Die Strassenverkehrssteuer wird mit jedem Projekt weiter ansteigen mit dem Ergebnis, dass wir schliesslich gar keine Strassen mehr bauen können. Nehmen wir einmal an, wir wollten in 15 oder 20 Jahren beim Volk ein Strassenbauprojekt in Trasadingen durchbringen. Glauben Sie ernsthaft, dass ein Bürger aus Hemishofen oder aus Ramsen, der nie nach Trasadingen fährt, diesem Projekt mit einer erhöhten Strassenverkehrssteuer zustimmen wird? Ersparen Sie dem Volk eine Abstimmung, die wir sowieso nie gewinnen werden. Das Volk ist gescheiter als das Parlament.

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

ALFRED SIEBER: Ich spreche mich klar gegen diese neue Steuer aus. Wir als Schaffhauser mit einer bereits heute hohen Steuerbelastung sollen erneut zur Kasse gebeten werden. Diejenigen, die verursachen, dass wir überhaupt solche Strassen bauen müssen, zahlen keinen Rappen. Ich denke an die Grenzgänger und an den Schwerverkehr aus dem Ausland. Für unsere 70'000 Kantonseinwohner genügen die Strassen vollauf. Wir bauen die Strassen für den Zusatzverkehr aus dem Ausland. Es nimmt mich wunder, wie die Regierung dieses Problem lösen will.

RICHARD MINK: Ich ergreife das Wort, weil Unwahrheiten verbreitet wurden. Die erste betrifft das Verursacherprinzip. Es ist erwähnt worden, auch die Radfahrer würden von neuen Strassenbauprojekten profitieren, ohne dass sie gemäss der Vorlage einen Beitrag dazu leisten müssten. Ich fahre seit über 50 Jahren Velo. Das war einmal ein Vergnügen. Es gab keine Radwege. Sie waren gar nicht nötig. Wir mussten in den letzten Jahren die Radwege bauen, um die Velofahrer von den lebensgefährlichen Strassen wegzubringen. Machen Sie jetzt nicht das Opfer zum Täter!

Man könnte meinen, wir würden heute über eine neue Steuer beschliessen. Dem ist aber nicht so. Wir fassen einen Beschluss über die Möglichkeit, eine neue Steuer zu erheben. Das Ganze wird hier noch mehrmals zu reden geben – in Kürze zum ersten Mal. Dann kommt die erste grosse Vorlage, beispielsweise der Galgenbucktunnel, in den Grossen Rat. Dieser wiederum kann entscheiden, ob er dieses Projekt mit einem Steuerzuschlag verknüpfen will. Sollte die Verknüpfung eine Mehrheit finden, kommt die Vorlage automatisch nochmals vors Volk. Dieses kann endgültig darüber entscheiden.

Es handle sich bei dieser Vorlage um eine Mogelpackung, wird behauptet. Das ist eine offene, demokratische Vorlage, zu der das Volk Stellung beziehen kann. Es gibt nicht den kleinsten Grund dafür, von einer Mogelpackung zu sprechen. Des Weiteren wird argumentiert, dass eine Objektsteuer nicht mehr abgeschafft werden könne. Eine Objektsteuer hat eine saubere Rechnung als Grundlage; diese Rechnung wird offen gelegt. Wir sollten die Verhältnismässigkeit unbedingt im Auge behalten und nicht von falschen Voraussetzungen ausgehen. Stimmen wir heute der Vorlage zu, schaffen wir überhaupt kein Präjudiz. Es liegt am Volk, darüber zu befinden. Und wenn dieses, wie Markus Müller prophezeit, einen Rohrkrepierer produzieren will, soll es das tun. Ich fürchte mich nicht vor dem Volk. Es wird entscheiden, und dann wissen wir Bescheid.

Protokoll der 19. Sitzung vom 11. November 2002

CHRISTIAN HEYDECKER: Ich äussere mich als Vizepräsident des ACS, aber auch als Mitglied der GPK. Diese Vorlage wird vom ACS begrüsst. Es geht darum, sicherzustellen, dass die Strassenbauprojekte, über die wir anhand der Orientierungsvorlage informiert worden sind, tatsächlich realisiert werden. Wir bauen diese Strassen nicht wegen den Grenzgängern und den ausländischen Lastwagen. Wir bauen sie für uns. Der Kanton Schaffhausen ist dringend auf die Realisierung dieser Projekte angewiesen. Die Verbesserung der Verkehrserschliessung ist ein zentrales Element des Wohnortmarketings.

Die SVP ist gegen den Zuschlag. Sie will befristete ausserordentliche Einnahmen aus der Laufenden Rechnung ausklammern. Gleichzeitig will sie die Steuern senken. Das geht einfach nicht! Die Realisierung der Vorhaben belastet die Laufende Rechnung mit bis zu 4 Mio. Franken pro Jahr. Diese müssen doch finanziert werden. Tun wir das mit ordentlichen Steuermitteln, so haben wir nicht den kleinsten Spielraum für Steuersenkungen mehr. Also müssen wir die Vorhaben über die Motorfahrzeugsteuer finanzieren, mit der wir im interkantonalen Vergleich sehr gut dastehen. Potenzielle Neuzuzüger interessieren sich für den Steuerfuss und für die Verkehrserschliessung, aber gewiss nicht für die Höhe der Motorfahrzeugsteuer.

REGIERUNGSRAT HERMANN KELLER: Die Strassenrechnung ist mit mehreren Millionen Franken defizitär, und das seit rund zehn Jahren. Das erträgt unser Haushalt auf die Dauer nicht, vor allem dann nicht, wenn wir deutlich mehr investieren wollen. Wenn die Gegner fordern, die Vorhaben müssten über die ordentlichen Steuern finanziert werden, so stellen sie die bisherige verursacherbezogene Finanzierung grundsätzlich in Frage, ebenso die Motorfahrzeugsteuer, den Benzinzoll und die LSVA. Der Kanton Zürich hat einen Strassenfonds, der ausschliesslich mit zweckgebundenen Mitteln finanziert wird. Wir im Kanton Schaffhausen aber leben seit Jahren mit Mitteln aus dem ordentlichen Staatshaushalt. Und das hat unseren Steuerfuss nach oben gedrückt. Diese Vorlage bezweckt nichts anderes, als die rechtliche Grundlage zu schaffen, jeweils eine Objektsteuer wie auch deren Höhe festzulegen. Anders können wir unseren Haushalt nicht im Gleichgewicht halten. Die Vorlage ist sachlich in allen Teilen begründet. Ich bitte Sie um Eintreten.

HANSJÖRG WAHRENBERGER: Zum Langsamverkehr und zum öffentlichen Verkehr: Innerorts finanzieren dies die Gemeinden über die normalen Steuern. Nur beim Kreisel „Enge“ war es anders, weil der auf der grünen Wiese steht. Auch die Fussgänger und der öf-

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

fentliche Verkehr könnten sich wie in den Fünfzigerjahren problemlos auf den Strassen bewegen, wenn der „MIV“ – also der Motorisierte Individualverkehr – nicht wäre. Als Nichtautomobilist bezahle ich aber rund 30 Steuerprozent für die Mobilität. 20 Prozent davon entfallen auf die Strassen für Reinigung, Unterhalt, Neubauten. Ich bin solidarisch und bezahle das ohne Murren! Es liegt nämlich im öffentlichen und im volkswirtschaftlichen Interesse. Ich bitte die andere Seite, ebenfalls solidarisch zu sein.

Wollen wir Mobilität in Zukunft sicher stellen und bezahlen können, müssen wir aus finanziellen und raumplanerischen Gründen wie auch im Interesse der Landressourcen den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr viel stärker fördern. Sonst kommt der „MIV“ nämlich zum Stillstand!

NELLY DALPIAZ: Ich hätte es sehr begrüsst, wenn man endlich einmal einen Beitrag von den Velofahrern verlangt hätte. Das sei administrativ zu teuer, heisst es. Man könnte doch, wie für die Sackgebühr, auch für Velofahrer Kleber verkaufen. Wir bezahlen Tausende von Franken für die Velowege. Zugegeben, es ist auch für uns gut, dass die Velos auf den gelben Streifen fahren können – nur fahren sie selten dort!

MARKUS MÜLLER: Das Velo ist so eine Sache. Auf der Strasse in den Klettgau sehe ich zwei gelbe Streifen, aber keine Mittellinie. Das halte ich für sehr gefährlich. Zudem ist ein Drittel der Fahrbahn den Velos vorbehalten. Die Unfälle bei Nacht und Nebel werden sich häufen.

Regierungsrat Hans-Peter Lenherr setzt klar eine Verknüpfung voraus, und zwar nur mit einer Objektsteuer. Und das ist die Mogelpackung. Der Regierungsrat müsste hingegen den Grossen Rat fragen: Wollt ihr das Strassenbauprojekt? Wenn ja, wollt ihr es so finanziert oder an eine Objektsteuer gekoppelt haben? Genau diese Frage stellt er nicht! Wir – und das Volk erst recht – werden in Zukunft erpressbar sein.

Den allgemeinen Unterhalt werden wir weiterhin aus allgemeinen Mitteln finanzieren – und vergolden. Ich kenne ein Objekt, bei dem Granitrandsteine eingebaut wurden. Auch wurde der Teerbelag erneuert, und das bei einer Strasse, die von knapp einem Dutzend Leuten im Tag benutzt wird. In New York hat es übermässig grosse Löcher in den Strassen und keiner stört sich daran. Wir müssten in dieser Beziehung unsere Mentalität ein wenig ändern.

Protokoll der 19. Sitzung vom 11. November 2002

ANNELIES KELLER: Ich äussere mich als Mitglied der GPK. Ich habe mich mit einem ausgewiesenen FDP-Finanzfachmann beraten, nämlich mit Kurt Schüle. Er verfügt über 20 Jahre Erfahrung in der Finanzpolitik und sagt klar: Eine Zweckbestimmung ist finanzpolitisch das falsche Instrument. Die GPK ist daran, den Staatsvoranschlag zu beraten. Wir werden die nächsten zehn Jahre 5,2 Mio. Franken jährlich aus den Sonderausschüttungen der Nationalbank mehr einnehmen. Wenn wir diese insgesamt 52 Mio. Franken für Schuldentilgung beziehungsweise Infrastrukturaufgaben verwenden, haben wir die Hälfte des Hundert-Millionen-Projekts bereits in der Kasse. Wir müssen also keine neuen Steuern erfinden. Im Staatsvoranschlag 2003 sind zudem 1,3 Mio. Franken von der Kantonalbank zu erwarten; 12 Mio. Franken mehr an Steuereinnahmen sind budgetiert. Sie müssen mir demnach nicht weismachen wollen, wir bräuchten eine Erhöhung der Strassenverkehrssteuer.

Zu den gewünschten Ermässigungen: Als GPK-Mitglieder machen wir die Erfahrung, dass wir nicht jedes Fahrzeug und jeden Bürger individuell behandeln können. Das löst in einem fort Mehrkosten aus, zum Beispiel bei der Anpassung der EDV. Schauen Sie sich nur die zahllosen Differenzierungen im Strassenverkehrsgesetz an! Es ist kaum vorstellbar. Und wir fragen uns dann, weshalb die EDV den Kanton 5 Mio. Franken kostet und wir immer mehr Leute dafür anstellen müssen! Wir brauchen einfachere Mechanismen.

HANSUELI BERNATH: Zum Votum von Nelly Dalpiaz mag ich mich nicht äussern. Markus Müller sollte sich einmal mit dem kantonalen Strassenmeister, Rolf Schlatter, über die gelben Streifen unterhalten. Es gibt gute Argumente dafür, dass die gelben Streifen entlang der Strassen sicherer sind als eine Mittelmarkierung.

Das Strassenverkehrsamt hat uns übrigens bestätigt, dass der Einzug der Strassenverkehrssteuern keine wesentlichen Mehrkosten verursachen wird.

MARTINA MUNZ: Die von Markus Müller angesprochene Strasse haben wir als Minderheit in der GPK aus dem Staatsvoranschlag kippen wollen. Die SVP und die FDP haben es jedoch verhindert. Wir wollten sie genau deshalb kippen, weil sie ein Luxusbau ist, der höchstem Perfektionismus folgt. Für die wenigen Traktoren, die über diese Strasse rollen, sind keine Granitrandsteine nötig. Markus Müller, es wäre gut, wenn Sie sich in Ihrer Fraktion mehr Raum verschaffen würden.

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Die Wortmeldungen zum Eintreten haben sich erschöpft. Es liegt ein Antrag auf Nichteintreten von Albert Baumann vor.

ABSTIMMUNG

Mit 43 : 19 wird der Antrag von Albert Baumann abgelehnt. Eintreten ist somit beschlossen.

DETAILBERATUNG

Grundlage für die Diskussion bildet Amtsdrukschrift 02-98.

Art. 3 Ziff. 10 und Ziff. 14

KOMMISSIONSPRÄSIDENT GOTTFRIED WERNER: Die Kommission hat bemerkt, dass Motorenhubräume in cm^3 und nicht in cm^2 angegeben werden (wie in der regierungsrätlichen Vorlage). Wir haben die entsprechende Änderung vorgenommen.

DIETER HAFNER: Wir haben in der Kommission die Frage eines eventuellen Malus-Systems nicht besprochen und uns den Überlegungen von Regierungsrat Hans-Peter Lenherr angeschlossen, aus einer gewissen Befürchtung heraus, wir würden sonst das Fuder überladen. Ich möchte nun der Kommission die Gelegenheit geben, das Problem im Hinblick auf die zweite Lesung zu besprechen. Wir wollen Anreize schaffen, dass besonders emissionsarme Fahrzeuge in Betrieb genommen und Fahrzeuge, die sehr viel Energie verbrauchen, mit der Zeit aus dem Verkehr gezogen werden.

Ich beantrage Ihnen Folgendes: „Die jährliche Strassenverkehrssteuer wird wie folgt festgesetzt:“ – damit beseitigen wir auch ein sprachliches Monstrum. Und weiter in Abs. 14: „Für besonders verbrauchsarme und emissionsarme Fahrzeuge sowie für Fahrzeuge mit besonders hohen Emissionen legt der Regierungsrat die Strassenverkehrssteuer auf dem Verordnungsweg fest.“ Schliesslich in Abs. 15: „Ebenfalls per Verordnung bestimmt der Regierungsrat die Abgaben für Mietwagenflotten und für Sonderbewilligungen.“

Protokoll der 19. Sitzung vom 11. November 2002

REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR: Dieter Hafner schlägt nun ein umfassendes Bonus-Malus-System vor. Dagegen hat sich die Regierung vehement gewehrt. Auch die Kommission hat es abgelehnt. Alle Versuche mit einem umfassenden Bonus-Malus-System haben zu einer höchst aufwändigen Administration geführt. Bleiben Sie bitte bei der Kommissionsvorlage.

KOMMISSIONSPRÄSIDENT GOTTFRIED WERNER: Wir sind uns bewusst, dass wir eine Steuer wollen, die das Benützungsrecht der Strasse betrifft. Wir sollten jetzt keine Umweltdebatte führen und die Vorlage gefährden. Was geschieht denn mit Fahrzeugen, die als „Dreckschleudern“ aus dem Verkehr gezogen werden? Diese fahren in einem anderen Kanton oder einem anderen Land weiter. Ist das umweltverträglicher? Bleiben Sie bei der vorliegenden Fassung.

HANSUELI BERNATH: Der Antrag von Dieter Hafner ist mir sympathisch. Aber er könnte zu einer Belastung für die Vorlage werden. Die meisten Vorlagen wurden wegen einer möglichen Steuererhöhung abgelehnt. Die letzte betraf eine Bevorzugung der Katalysator-Fahrzeuge und zugleich eine Anpassung der Steuer an die Teuerung. Ich bin überzeugt, dass die geplante Steuererhöhung damals zu einer Ablehnung geführt hat. Ich stimme dem Antrag zwar zu, glaube aber, dass das, was wir nun vor uns haben, wohl das Maximum des Erreichbaren ist.

CORNELIA AMSLER: Die Vorlage wird es schwer haben. Wir sollten sie nicht noch belasten. Auch der kleinen Änderung, die wir auf Antrag von Hansueli Bernath angebracht haben, wurde in der Kommission nur mit 6 : 5 zugestimmt.

GROSSRATSPRÄSIDENT ROLF HAUSER: Ziffer 10 scheint unbestritten zu sein. Dieter Hafner verlangt eine neue Einleitung. Das betrachte ich als redaktionelle Änderung, ebenso den Vorschlag zur Einführung einer Ziffer 15. – Ich stelle nun Dieter Hafners Antrag der Kommissionsfassung von Ziffer 14 gegenüber.

ABSTIMMUNG

Mit 43 : 24 wird der Kommissionsvorlage zugestimmt.

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

MARKUS MÜLLER: Zu den Mietwagenflotten: Das ist für mich wieder einmal die gut schaffhauserische Fünfer-und-Weggli-Politik. Wir wollen die Steuer annehmen, aber das Geschäft mit den Mietwagen nicht sausen lassen. Wir sollten die Grenzgänger und die ausländischen Lastwagen und so weiter besteuern, ist gefordert worden. Das können wir nicht. Wir können auch keine Tunnelgebühr und keine „Enge-Kreisel-Gebühr“ verlangen. Aber bei den Mietwagen machen wir eine Ausnahme! Das ist für mich nicht in Ordnung.

BERNHARD WIPF: Ist die Sonderregelung über die emissionsarmen Fahrzeuge im Gesetz über die Strassenverkehrssteuern am richtigen Ort untergebracht? Die Einnahmen unterliegen der Zweckbindung, der Ertrag der Steuer dient dem Unterhalt, dem Betrieb und der Verbesserung der Verkehrswege. Da fehlt mir der Zusammenhang.

Es wäre sinnvoll, wenn der festgelegte Betrag beim Inkraftsetzen des Fahrzeugs einmalig abgegolten werden könnte. Das würde den administrativen Aufwand für die emissionsarmen Fahrzeuge beträchtlich senken.

REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR: Ich lege Wert auf eine flexible Formulierung des Gesetzes, denn dieses ist einem schnellen Wandel unterworfen. Die Frage nach dem „Einmal-Bonus“ ist offen. Wir könnten uns auch fragen: Ist es richtig, dass wir den Abzug hier belassen? Wäre es möglich, diesen Abzug bei den Energiefördermassnahmen unterzubringen? Das müssen wir meiner Ansicht nach nicht regeln. Wichtig ist nur, dass das ganze administrative Prozedere so einfach wie möglich abläuft.

JAKOB HUG: Die einmaligen Bonus-Zahlungen haben einen Haken: Die Automobilindustrie und die -vermieter sind findig. Sie kassieren hier in Schaffhausen die Einmal-Zahlung und verschieben dann die Fahrzeuge.

Art. 11

ALBERT BAUMANN: Namens der SVP-Fraktion beantrage ich Ihnen, in Art. 11 die Absätze 2 und 3 zu streichen.

Protokoll der 19. Sitzung vom 11. November 2002

RUEDI HABLÜTZEL: Eine Streichung ist falsch. Diese beiden Absätze bilden das zentrale Anliegen der Vorlage. Die FDP-Fraktion beantragt, in Abs. 2 die Wörter „ganzen oder“ zu streichen. Es ginge dann nur noch um die „teilweise Finanzierung“.

Bei den Mietwagen wollen wir die Billigsten sein. Bei den Personenwagen sind wir trotz Zuschlag die Billigsten. Bei den Sattelschleppern wollen wir nur noch im Mittelfeld sein. Wandern aber nur 100 Sattelschlepper in den Kanton Zürich ab, so fallen bereits Fr. 100'000.- bis Fr. 200'000.- weg. Ich beantrage demnach, Abs. 2 sei wie folgt zu formulieren: „... kann der Grosse Rat auf den Steuerbeträgen gemäss Art. 3, mit Ausnahme der Fahrzeuge gemäss Abs. 5 und 6, zu Gunsten des Kantons einen zeitlich befristeten Zuschlag erheben.“

REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR: Würden Sie dem Streichungsantrag der SVP zustimmen, so könnten wir auf die ganze Vorlage verzichten.

Zum ersten Antrag von Ruedi Hablützel: Wahrscheinlich wird bei allen Projekten ein gewisser Abzug vorgenommen, dies wegen der Fussgänger, der Velofahrer und wegen des öffentlichen Verkehrs. Wenn es Ruedi Hablützel und dem TCS psychologisch hilft, so sind wir offen, auch im Hinblick auf die zweite Lesung.

Es kommt nicht in Frage, dass wir bei den Lastwagen und den Sattelschleppern generell eine Ausnahme machen. Ich kann mir aber vorstellen, dass wir im Einzelfall differenzierte Aufschläge vornehmen würden. Das ist nicht ausgeschlossen.

KOMMISSIONSPRÄSIDENT GOTTFRIED WERNER: Streichen wir Abs. 2 und 3, ist es so, als nähmen wir einem Auto die Räder und den Motor weg.

PATRICK STRASSER: Gehen wir von Folgendem aus: Das Bauvorhaben „Zollstrasse/Kreuzstrasse“ kommt vor den Grossen Rat. Dieser beschliesst nach Art. 11 Abs. 2, dass ein Steuerzuschlag dazu dienen soll, es zu bezahlen. Darauf wird das Vorhaben nach Art. 11 Abs. 3 inklusive Steuerzuschlag dem Volk vorgelegt. Das Volk lehnt die Vorlage ab. Was geschieht dann? Es gibt zwei Möglichkeiten: 1. Das Ganze ist „gestorben“. Das Vorhaben wird nicht realisiert – Allerdings finde ich in diesem Gesetz nirgends eine klare Verpflichtung, es auch tatsächlich nicht zu realisieren. 2. Der Regierungsrat bringt nach Art. 11 Abs. 2 die Vorlage erneut vor den Grossen Rat. Dieser beschliesst, sie ohne Objektsteuer dem Volk vorzulegen. Wie wird der Normalfall aussehen?

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR: Nach einer Ablehnung lassen wir mit Sicherheit eine Frist verstreichen. Es hat aber in verschiedenen anderen Bereichen ebenfalls einige Anläufe gebraucht, bis etwas vom Volk angenommen wurde. Ich kann also nicht grundsätzlich ausschliessen, dass ein gescheitertes Vorhaben dem Volk erneut vorgelegt wird. Jedenfalls wäre es bei einer zweiten Runde erneut Sache des Grossen Rates zu entscheiden, ob eine Senkung des Steuerzuschlags genügt oder ob gar ein Verzicht auf eine Objektsteuer möglich wäre. Diese Frage muss in jedem einzelnen Fall geprüft werden.

Sollte das Projekt „Zollstrasse/Kreuzstrasse“ abgelehnt werden, so ist für einige Jahre Ruhe. Das kann ich heute sagen.

REGIERUNGSRAT HERMANN KELLER: Wir haben eine dritte Variante: den Steuerfuss.

REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR: Genau. Oder wir könnten es mit einer ordentlichen Objektsteuer versuchen, was aber kaum erfolgversprechend wäre.

KOMMISSIONSPRÄSIDENT GOTTFRIED WERNER: Wir haben zweckgebundene Mittel. Wenn diese für ein Bauvorhaben reichen, so können wir das Vorhaben doch vors Volk bringen.

DANIEL FISCHER: Ich teile die Ängste der SVP nicht. Etliche Abstimmungen über befristete Steuererhöhungen waren in anderen Kantonen gerade deshalb erfolgreich, weil sie befristet waren. Solothurn bietet das aktuellste Beispiel dafür: Anfang Juli 2002 wurde eine Vorlage zur befristeten Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer um 15 Prozent für das Projekt der Umfahrung von Solothurn und Olten von den Stimmbürgern gutgeheissen. Eine zeitlich befristete Erhöhung ist sinnvoll, transparent und hat in der Bevölkerung durchaus eine Chance.

HANS GÄCHTER: Der Antrag von Ruedi Hablützel zur Streichung von „ganz“ ist sinnvoll. Die anteilmässigen Beiträge des Bundes wie LSVA- und Benzinzollanteil sowie die kantonale Motorfahrzeugsteuer sind gemäss den entsprechenden Gesetzen zweckgebunden. Sie sind in die Finanzierung von Strassenbauvorhaben einzubeziehen. Darum kann das Wort „ganz“ nicht richtig sein.

Protokoll der 19. Sitzung vom 11. November 2002

PETER ALTENBURGER: Was geschieht dann? Diese Frage von Patrick Strasser hat mich bewogen, mich als GPK-Mitglied auch noch zu äussern. Diese Frage ist zentral. In den nächsten Jahren werden wir bis zu zehn Objekte in unserem Kanton finanzieren müssen. Ich stelle mir Folgendes vor: Wir beschliessen für die Kreuzstrasse einen Zuschlag von vier oder fünf Prozent. Beim nächsten Projekt sind es drei Prozent. Und so weiter. Am Schluss haben wir einen Riesenhaufen, und niemand weiss in fünf oder zehn Jahren, wie viele Prozente für dieses oder jenes Projekt erhoben wurden. Dann haben wir den Salat – den Finanzierungssalat.

Ich möchte der Kommission für die zweite Lesung etwas auf den Weg geben: Beim Staat ist doch alles indexiert. Vielleicht könnten wir einen zeitlich befristeten Zuschlag dem Volk als Variante vorlegen. Dann hätten wir auf jeden Fall keine Kässeliwirtschaft. Die Steuer würde jährlich angepasst werden.

RUEDI HABLÜTZEL: Ich kann meinen zweiten Antrag natürlich nicht zurückziehen. Die Kommission soll die Gelegenheit erhalten, nochmals ausführlich über dieses Thema zu diskutieren. Ich bitte Sie, mir die dafür notwendigen 15 Stimmen zu geben.

Ich stelle nun einen Eventualantrag: „... einen zeitlich befristeten Zuschlag erheben, wobei differenzierte Zuschläge möglich sind.“

CORNELIA AMSLER: Die Mehrheit der FDP-Fraktion schliesst sich Regierungsrat Hans-Peter Lenherr an. Es ist nicht richtig, die Lastwagen gänzlich auszunehmen. Andererseits haben wir ein gewisses Verständnis für das Gewerbe. Deshalb schlagen wir eine Lösung vor, die ein differenziertes Vorgehen ermöglicht.

DIETER HAFNER: Ruedi Hablützel, wir haben in der Kommission über diese Idee gesprochen. Sie ist mit 7 : 3 abgelehnt worden. Wenn wir schon eine Verursacherkomponente im Gesetz haben, so bezieht sich diese doch auf Strassenabnutzung und Emissionen. Bei den Lastwagen ist die Strassenabnutzung extrem. Eine Studie im Zusammenhang mit der LSVA hat erwiesen, dass die Gewichtszunahme eines Fahrzeugs in der vierten Potenz mehr Abnutzung bewirkt. Ein Auto wiegt beispielsweise 1'200 Kilogramm, ein Lastwagen 12'000. Das ist zehnmal mehr. Wir haben demnach die 10'000-fache Mehrbelastung und Abnutzung durch den Lastwagen. Eine Ausnahme würden die übrigen Strassenbenützer nie goutieren.

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

GEROLD MEIER: Sie müssen Ruedi Hablützel nicht unbedingt 15 Stimmen geben. Die Kommission kann im Hinblick auf die zweite Lesung alles diskutieren, was sie will. Anträge hingegen, die 15 Stimmen erhalten haben, muss sie behandeln.

GROSSRATSPRÄSIDENT ROLF HAUSER: Es sind verschiedene Anträge gestellt worden. Ich lasse nun zuerst Abs. 2 bereinigen.

ABSTIMMUNG

Mit 33 : 25 wird dem Antrag von Ruedi Hablützel zugestimmt. In Art. 11 Abs. 2 werden die Wörter „ganzen oder“ gestrichen.

GROSSRATSPRÄSIDENT ROLF HAUSER: Nun stimmen wir über den Antrag von Ruedi Hablützel betreffend die Lastwagen und Sattelschlepper ab.

ABSTIMMUNG

Mit grosser Mehrheit wird der Kommissionsfassung zugestimmt.

GROSSRATSPRÄSIDENT ROLF HAUSER: Der Antrag von Ruedi Hablützel ist unterlegen. Wir haben folglich über seinen Eventualantrag betreffend differenzierte Zuschläge zu beschliessen.

ABSTIMMUNG

Mit 43 : 14 wird der Kommissionsfassung zugestimmt.

GROSSRATSPRÄSIDENT ROLF HAUSER: Wir kommen zum Antrag von Albert Baumann und der SVP-Fraktion, welche die Absätze 2 und 3 in Art. 11 streichen will.

ABSTIMMUNG

Protokoll der 19. Sitzung vom 11. November 2002

Mit 44 : 20 wird der Kommissionsvorlage zugestimmt.

ALBERT BAUMANN: Namens der SVP-Fraktion beantrage ich, Art. 11 Abs. 1 sei wie folgt neu zu formulieren: „Mit dem Baukredit wird dem Volk gleichzeitig die Frage gestellt, ob es einen Objektsteuerzuschlag zu diesem Projekt befürworte“.

REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR: Wir sind wieder beim Grundproblem angelangt. Wer der Streichung von Abs. 2 und 3 nicht zugestimmt hat, kann konsequenterweise diesem Antrag ebenfalls nicht zustimmen. Wir wollen die Verknüpfung, sie ist unser Kernanliegen.

ABSTIMMUNG

Mit 44 : 22 wird der Kommissionsvorlage zugestimmt.

WERNER GYSEL: Nun laufen wir tatsächlich Gefahr, dass wir mit unserer Objektsteuer eines schönen Tages beim höchsten Steuersatz in der Schweiz anlangen. Ich möchte deshalb in Art. 11 einen Abs. 4 einfügen: „Die Gesamtsteuer (ordentliche plus Objektsteuer) darf den interkantonalen Steurdurchschnitt nicht übersteigen.“ Es lässt sich natürlich eine elegantere Formulierung finden.

REGIERUNGSRAT HANS-PETER LENHERR: Wir haben entsprechende Berechnungen angestellt: Verbinden wir alle geplanten Bauvorhaben mit einer Objektsteuer, so sind wir immer noch weit unter dem schweizerischen Durchschnitt. Der Vorschlag ist diskutabel, aber ich sehe die Gefahr nicht.

ABSTIMMUNG

Mit 35 : 25 wird dem Antrag von Werner Gysel zugestimmt.

Weitere Wortmeldungen erfolgen nicht. Das Geschäft geht zur Vorberatung der zweiten Lesung an die Kommission zurück.

*

Grosser Rat des Kantons Schaffhausen

Schluss der Sitzung: 11.50 Uhr