



Protokoll der 5. Sitzung

vom 7. März 2005, 08.00 Uhr
im Kantonsratssaal in Schaffhausen

- Vorsitz: Susanne Günter
- Protokoll: Erna Frattini und Norbert Hauser
- Präsenz: Entschuldigt abwesend:
Peter Altenburger, Hermann Beuter, Samuel Erb,
Hans-Jürg Fehr, Matthias Freivogel, Peter Gloor,
Charles Gysel, Christian Heydecker, Annelies Keller,
Hansueli Scheck, Rainer Schmidig, Alfred Sieber.
Während Teilen der Sitzung abwesend (entschuldigt):
Peter Käppler, Hansruedi Schuler.
- Traktanden:
1. Bericht und Antrag des Regierungsrates betreffend
Revision des Gesetzes über die Förderung des re-
gionalen öffentlichen Verkehrs vom 26. Oktober
2004. Seite 164
 2. Bericht und Antrag des Regierungsrates zu einer
Teilrevision des Dekrets über die Organisation des
Untersuchungsrichteramtes (Schaffung einer
sechsten Untersuchungsrichterstelle) vom 21. De-
zember 2004. Seite 184
 3. Interpellation Nr. 1/2005 von Martina Munz vom 21.
Februar 2005 betreffend Verwendung der über-
schüssigen Goldreserven. (*Begründung.*)
Seite 188
 4. Motion Nr. 2/2005 von Markus Müller vom 21. Feb-
ruar 2005 mit dem Titel: Überschüssige Goldreser-
ven sind zum Abbau der Staatsschulden zu ver-
wenden für Kanton und Gemeinden. (*Begründung.*)
Seite 192

Neueingänge seit der letzten Sitzung vom 21. Februar 2005:

1. Bericht und Antrag des Regierungsrates betreffend Bereinigung der Sammlung der Motionen und Postulate. – Das Geschäft wird zur Vorberatung an die Geschäftsprüfungskommission überwiesen.
2. Kleine Anfrage Nr. 8/2005 von Josef Würms betreffend Natur- und Heimatschutzfonds – Beitrag an Burg Hohenklingen, Stein am Rhein.
3. Antwort auf die Kleine Anfrage Nr. 4/2005 von Hansruedi Schuler betreffend Verordnung über den Brandschutz und die Feuerwehr.
4. Kleine Anfrage Nr. 9/2005 von Christian Amsler betreffend Schaffung von Lehrstellen im Rahmen des Projektes „Geleitete Schulen“ im Kanton Schaffhausen.
5. Antwort auf die Kleine Anfrage Nr. 21/2004 von Thomas Stamm betreffend Zusatzinformationen und Steuerungsmechanismen im „Prozess“ Gemeindefusionen.
6. Kleine Anfrage Nr. 10/2005 von Nelly Dalpiaz betreffend Kriminalstatistik im Kanton Schaffhausen.
7. Kleine Anfrage Nr. 11/2005 von Josef Würms betreffend Staatsgebühr für Direktzahlungsverfügung in der Landwirtschaft.

*

Mitteilungen der Ratspräsidentin:

Am 27. Februar 2005 haben die Stimmberechtigten über zwei Vorlagen abgestimmt:

Die Teilrevision des Elektrizitätsgesetzes vom 8. November 2004 wurde mit 9'551 Ja : 10'661 Nein abgelehnt.

Dem Spitalgesetz vom 22. November wurde mit 15'174 Ja : 5'396 Nein zugestimmt.

Die SP-Fraktion teilt mit, dass sie sich neu SP-AL-Fraktion nennt.

Die ÖBS-EVP-Fraktion wünscht, in der Spezialkommission 10/2004 „Gesetz über die Förderung des regionalen öffentlichen Verkehrs“ Urs Capaul durch Hansueli Bernath und in der Spezialkommission 3/2005 „Revision der StPO,

JStPO etc.“ Urs Capaul durch René Schmidt zu ersetzen. – Diesem Wunsch wird stillschweigend entsprochen.

*

Protokollgenehmigung

Das Protokoll der 4. Sitzung von 21. Februar 2005 wird ohne Änderungen genehmigt und den Protokollführenden Erna Frattini und Norbert Hauser bestens verdankt.

*

Zur Traktandenliste:

Kantonsratspräsidentin Susanne Günter (FDP): Ich gebe Ihnen bekannt, dass wir uns nach der Beratung der beiden ersten Geschäfte die Begründung der Interpellation Munz und anschliessend allfällige Ergänzungen zur schriftlichen Begründung der Motion von Markus Müller anhören. Danach beenden wir die Sitzung.

Die Regierung hat uns mitgeteilt, dass sie die Antwort auf die Interpellation Munz heute noch nicht abgeben kann. Gemäss § 76 der Geschäftsordnung ist dem Regierungsrat auf sein Verlangen eine angemessene Frist für die Beantwortung einzuräumen. Die Interpellation ist erst an der letzten Sitzung eingereicht worden. Dem Regierungsrat steht somit eine Fristverlängerung bis zur nächsten Sitzung zu.

Nach Ansicht des Büros wäre es sinnlos, wenn die Motion nicht zusammen mit der Interpellation beraten würde. Einerseits könnte die Regierung zur Motion nicht umfassend und gründlich Stellung nehmen, andererseits drängt die Zeit für die Behandlung dieser Vorstösse auch nicht.

Das Postulat Altenburger und die Motion Gysel können heute nicht behandelt werden, da diese beiden Kantonsräte abwesend sind. Sie haben sich schon vor längerer Zeit abgemeldet. – Dies zum Ablauf der heutigen Sitzung.

Markus Müller (SVP): Die Regierung ist, wie wir gehört haben, noch nicht bereit. Ich musste anfänglich darüber lachen. Dafür entschuldige ich mich. Ich akzeptiere die Begründung von Kantonsratspräsidentin Susanne Günter. Ich beantrage Ihnen hiermit, die beiden Geschäfte zu vertagen. Es ist nicht sinnvoll und auch nicht fair, wenn wir unsere Begründung jetzt vortragen und die Regierung an der nächsten Sitzung in Kenntnis unserer Begründung ihre Antwort beziehungsweise ihre Stellungnahme bringt.

Richard Mink (CVP): Ich bitte Sie, bei der Traktandenliste zu bleiben. Es ist sehr wohl angebracht, dass wir hören, was die Interpellantin und der Motionär uns zu sagen haben. So können wir uns bereits Gedanken machen und uns für die Sitzung, an der die beiden Geschäfte behandelt werden, vorbereiten.

Abstimmung

Mit 33 : 28 wird der Antrag von Markus Müller abgelehnt.

*

1. Bericht und Antrag des Regierungsrates betreffend Revision des Gesetzes über die Förderung des regionalen öffentlichen Verkehrs vom 26. Oktober 2004

Grundlagen: Amtsdrukschrift 04-125
Amtsdrukschrift 05-18 (Kommissionsvorlage)

Eintretensdebatte

Kommissionspräsident Bernhard Müller (SVP): Der öffentliche Verkehr ist das Blut in den Adern unseres Kantons. Attraktive Arbeitsplätze, aber auch attraktive Wohn- und Lebensräume nehmen nach und nach den Makel einer Randregion von unserem Kanton. Tatsächlich hat diese Region viele Vorteile, die wir zu nützen und anzubieten wissen.

Wir alle sind uns einig, dass der öffentliche Verkehr den Strassenverkehr entlasten muss. Dies zeigt sich allein schon an den morgendlichen Pendlerströmen Richtung Winterthur. Der Verkehrsstrom läuft nicht nur einseitig Richtung Winterthur, nein, auch Richtung Schaffhausen ist zunehmender Verkehr festzustellen. Dies ist ein klares Indiz dafür, dass der Kanton Schaffhausen attraktive Arbeitsplätze zu bieten hat.

Zurzeit darf festgestellt werden, dass wir auf gutem Weg beziehungsweise auf guter Schiene sind, was den Ausbau des Schienenverkehrs anbelangt. Persönlich bezweifle ich, dass eine Südumfahrung der Stadt ab der Autobahn Gottmadingen Richtung Andelfingen Vorteile bringt. Vielmehr wird Verkehr angezogen, der spätestens in Winterthur nicht mehr geschluckt werden kann.

Deshalb müssen wir vermehrt auf die Schiene setzen. Setzen doch auch Personalverantwortliche von Betrieben auf den öffentlichen Verkehr, dies im

Wissen, dass die Mitarbeitenden ungestresst am Arbeitsplatz ankommen; sie haben bereits die Zeitung gelesen und allenfalls E-Mails bearbeitet.

Mit der Revision des Gesetzes werden nun Grundlagen geschaffen, welche die Umsetzung neuer Angebote im öffentlichen Verkehr innert nützlicher Frist ermöglichen. Ich denke dabei an die S16, die für unsere Region einen enormen Entwicklungsschub auslösen kann.

Zugleich werden Verbunde mit Privatanbietern und kantonalen und kommunalen Organisationen ermöglicht beziehungsweise weiter gestärkt. So kann beispielsweise das Buskonzept 2007 für die Schaffhauser Regionen miteinbezogen werden. Gerade dieses Konzept hat im Rahmen der sh.auf-Debatte eine wichtige Funktion, nämlich die Sicherstellung der Verbindung zwischen den Gemeinden in Bezug auf Schulkreise, Verwaltungsstellen, Jugendangebote, Altersheime und so weiter.

Eine am 22. Januar 2001 mit 61 : 0 erheblich erklärte Motion hat diese Gesetzesrevision ausgelöst. Die Regierung erhielt damals den Auftrag, eine Harmonisierung in den Bereichen Angebot, Finanzierung und Geschäftsführung beim Orts- und beim Regionalverkehr anzustreben. Daraus lässt sich der Auftrag an den Kanton ableiten, sich am Ortsverkehr zu beteiligen. Inzwischen wurden Fördermassnahmen wie FlexTax und eine grosse Ausdehnung des öffentlichen Verkehrs realisiert.

Erstmals wurde vom Regierungsrat 1992 eine Revision vorgeschlagen mit dem Ziel, den Staatshaushalt zu verbessern. Aus Gründen der Zurückhaltung bei der vorgesehenen Belastung der nutzniessenden Gemeinden sowie bei dem in Revision stehenden Eisenbahngesetz wurde auf die Revision verzichtet.

Die jetzige Revision hat folgende Ziele: 1. Weiterentwicklung der Angebote im öffentlichen Verkehr. 2. Förderung und Stärkung der Zusammenarbeit zwischen den Transportunternehmen. 3. Sicherstellung der Finanzierung. 4. Neuregelung der Kostenaufteilung zwischen Kanton und Gemeinden unter Einbezug der LSVA. 5. Neuregelung der Leistungsvereinbarungen für alle Unternehmen (inklusive Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein).

Was ändert sich für die Gemeinden? 1. Der Kanton leistet Beiträge von 10 bis 25 Prozent an die ungedeckten Kosten im Ortsverkehr. 2. Alle Gemeinden haben sich am Regionalverkehr und an den Tarifmassnahmen mit insgesamt 25 Prozent zu beteiligen. 3. Die Beiträge der Gemeinden für Angebot und Tarif werden je zur Hälfte nach dem Verkehrsangebot und der Zahl der Einwohner festgelegt. 4. An Investitionsbeiträge des Kantons leisten nutzniessende Gemeinden 10 bis 50 Prozent.

Was ändert sich für die Transportunternehmungen wie RVSH und SBG? Im Regionalverkehr ändert sich nichts. Der Ortsverkehr wird abgeltungsberech-

tigt. Leistungsvereinbarungen sind neu auch für Ausflugs- und Güterverkehr möglich. Neue Grundlagen für Investitionsbeiträge werden geregelt.

In der Kommission wurde einstimmig auf die Vorlage eingetreten. Eine intensive Beratung erfolgte in der Detailberatung an drei Sitzungen. Dank der kompetenten Beratung vonseiten des zuständigen Regierungsrates Hans-Peter Lenherr wie auch des verantwortlichen Verkehrskordinators Patrick Altenburger und des zusätzlich beigezogenen Leiters der Verkehrsbetriebe, Walter Herrmann, waren wirkungsvolle Diskussionen möglich.

Die Meinungen der Kommissionsmitglieder gingen in Bezug auf die Beiträge des Kantons an die Stadt Schaffhausen und an Neuhausen am Rheinfall auseinander. Es geht dabei um Art. 9 Abs. 2. Die Kommission stimmte mehrheitlich der Regierungsratsvorlage zu, die lautet: „Der Kanton leistet Beiträge zwischen 10 und 25 Prozent der ungedeckten Betriebskosten.“ Vertreter der Stadt votierten als Kommissionsminderheit für Sätze von 15 bis 25 Prozent.

Es stehen hier also nicht parteipolitische Überlegungen, sondern vielmehr die Ansichten der Leistungserbringer beziehungsweise der Leistungsbesteller im Raum. Dem Vernehmen nach war die regierungsrätliche Vorlage (10 bis 25 Prozent) im Regierungsrat gründlich bearbeitet wie auch beurteilt worden. Dieser Art. 9 Abs. 2 führte denn auch dazu, dass die Schlussabstimmung der Kommission nicht einstimmig über die Bühne ging, sondern dass – bei zwei Absenzen – sechs Kommissionsmitglieder ja stimmten und sich drei der Stimme enthielten.

In den fraktionsinternen Diskussionen stellte sich heraus, dass noch einige Begriffe einer weiteren Erklärung bedürfen: Der öffentliche Verkehr ist und bleibt mit dem neuen Gesetz eine Verbundaufgabe analog der Bundesebene. Neu kommt aber der Ortsverkehr hinzu, im Gegenzug beteiligen sich neu die „Kerngemeinden Schaffhausen und Neuhausen“ am Regionalverkehr. Die Finanzierung wird dadurch harmonisiert.

Der Ortsverkehr wird gemäss Bundesangaben wie folgt definiert: Verbindung zwischen zusammengebauten Ortsteilen.

Unter Regionalverkehr läuft die Verbindung zwischen einem Ort (Beispiel: Thayngen) und einem Ortsteil (Beispiel: Barzheim). An dieser Definition würde sich auch mit einem allfälligen Zusammenschluss der SWUK-Gemeinden nichts ändern. Gemeinden mit Ortsverkehr haben gemäss Art. 9 einen Anspruch auf Unterstützung von minimal 10 Prozent der ungedeckten Kosten. Der Rest ist Verhandlungssache und abhängig vom kantonalen Interesse (somit die Differenz zwischen 10 und 25 Prozent). Abschliessend legt der Kantonsrat auf dem Budgetweg die Beträge fest. Weitere Details sind in der Verordnung zu regeln.

Die LSVA-Gelder werden als Einnahme bei der Finanzstelle öffentlicher Verkehr verbucht, fliessen also nicht direkt an Transportunternehmen oder Dritte. Buchhalterisch ändert sich nichts.

Zum neu zu gestaltenden Leistungsauftrag zwischen dem Kanton mit der Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein: Für die Abgeltungen (anstelle der Defizitgarantie) hat die URh eine Plankostenrechnung vorzulegen, analog dem Verfahren im Regionalverkehr mit den übrigen Unternehmen wie RVSH oder SBG. Somit kann vorgängig auf das Angebot und den Preis der Leistung Einfluss genommen werden.

Das Wort „Agglomerationsverkehr“ ist bei den Betriebskosten zu vermeiden, weil der Bund diesen Begriff noch nicht definiert hat. Im Bundesrecht wird beim Betrieb zwischen Regionalverkehr und Ortsverkehr unterschieden.

Ich danke an dieser Stelle allen Kommissionsmitgliedern für das offene, faire und gut vorbereitete Engagement. Dem zuständigen Regierungsrat Hans-Peter Lenherr und Patrick Altenburger wie auch Walter Herrmann danke ich für die ausführlichen, zukunftsweisenden Vorbereitungen und für die kompetente Fachunterstützung während den Sitzungen. Ebenso gebührt Frau Susanne Steinemann für die ausführliche und speditive Protokollführung ein grosser Dank.

Ich hoffe, dass der Kantonsrat sich auf die Vorbereitungen der Kommission abstützen kann. Dem Kantonsrat und der Regierung wünsche ich die Weitsicht, dass sie diese Gesetzesrevision für eine prosperierende Zukunft bei den anstehenden Projekten einsetzen und umsetzen können. Beim heiklen Punkt von Art. 9 Abs. 2 bin ich überzeugt, dass sich eine Einigung im Rat finden lässt.

Diese mehr als 30 Seiten umfassende Vorlage wäre wohl für viele Stimmberechtigte eine interessante Information, jedoch bezweifle ich, dass die Komplexität der Materie auch wirklich erfasst würde. Zudem ist meines Erachtens nicht definierbar, welche politische Partei sich für welches Argument einsetzt, handelt es sich doch in der Tat um eine Auseinandersetzung zwischen Stadt, Gemeinden und Kanton. Darum muss sich der Kanton Schaffhausen in Zukunft auf einen leistungsfähigen, kompetenten und effizienten öffentlichen Verkehr wie auch auf einen leistungsfähigen, kompetenten und effizienten Kantonsrat abstützen können.

Veronika Heller (SP): Die Bedürfnisse der Gesellschaft nach räumlicher Mobilität haben in den letzten Jahren ungebrochen stark zugenommen. Die Verkehrspolitik hat für eine im Interesse der Allgemeinheit sinnvolle Befriedigung dieser Bedürfnisse zu sorgen und befindet sich letztlich an einer zentralen Schnittstelle von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt. Mobilität und Verkehr bewegen sich in diesem Spannungsfeld von wirtschaftlichen,

gesellschaftlichen und ökologischen Anforderungen. Sie sind daher Schlüsselfaktoren für eine nachhaltige Entwicklung.

Die wirtschaftliche Bedeutung und die Grenzen bezüglich Finanzierung, Umweltbelastung und Raumbedarf einer weiteren Verkehrsentwicklung zwingen zu einem koordinierten, vorausschauenden Vorgehen, nicht zuletzt auch im Sinne der Mobilitätsvorsorge. Strategische Ziele müssen unter anderem sein: 1. Bessere Anbindung an den Wirtschaftsraum Zürich. 2. Gute Verkehrserschliessung der Kantonshauptstadt und der Entwicklungszonen. 3. Eine konsequent vernetzte Planung von öffentlichem und privatem Verkehr. 4. Eine gesicherte Finanzierung.

Ob die Totalrevision des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs aus dem Jahre 1986 diesen Ansprüchen schliesslich zu genügen vermag, kann heute nicht abschliessend beurteilt werden. Dennoch war es höchste Zeit für diese Vorlage.

Die SP war mit den Zielen und Grundzügen des Gesetzesentwurfs in der Vernehmlassung weitgehend einverstanden. Sie betrachtete die Weiterentwicklung des Angebotes im öffentlichen Verkehr, die Sicherstellung der Finanzierung, die Anbindung der Region an den Wirtschaftsraum Zürich und den Halbstundentakt sowie den integralen Tarifverbund als zentrale Anliegen und wichtige Standortfaktoren für den Kanton Schaffhausen.

Der Verkehr ist auch eine wichtige Verbundaufgabe. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs war und ist eine Verbundaufgabe von Bund, Kantonen und Gemeinden. Für Bund und Kantone wurde dies für den Regionalverkehr auch in der ersten Botschaft zur NFA (Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen) bestätigt. Das soll auch in Zukunft so bleiben. Die immer noch relativ neue Kantonsverfassung sieht dies ebenfalls ausdrücklich vor, haben sich doch der Kanton und die Gemeinden für eine Verbesserung der Angebote im öffentlichen Verkehr beziehungsweise für eine bessere Nutzung der bestehenden Angebote einzusetzen.

Es handelt sich in der Tat um ein Netz im wahrsten Sinne des Wortes. Ein solches Netz ist nur so stark wie seine schwächste Masche. Bei Fallmaschen oder gar Löchern in diesem Netz bleiben – ebenfalls im wahrsten Sinne des Wortes – sofort viele, zu viele Menschen „auf der Strecke“. Das letzte Schneetreiben lässt grüssen! Wer es sich leisten kann, steigt auf den privaten Verkehr um, verstärkt den Stau – und dann ist es vorbei mit der Mobilität und mit der Attraktivität. Deshalb haben auch die Anhängerinnen und Anhänger des privaten Verkehrs alles Interesse an einem guten und gut ausgebauten Netz des öffentlichen Verkehrs.

Der Kommissionspräsident hat Ihnen die Arbeit in der Spezialkommission geschildert. Ich wiederhole dies nicht, sondern konzentriere mich auf das Wesentliche beziehungsweise auf das tatsächlich Umstrittene. Nachdem es gelungen war, für den Tarifverbund (Art. 6) eine einvernehmliche Lösung zu finden, war nur die Höhe der Abgeltung des Ortsverkehrs umstritten. Dabei geht es jedoch nicht um Kanton versus Stadt, einmal abgesehen davon, dass Neuhausen am Rheinfall auch dazugehört. Es geht wirklich um ein funktionierendes Netz des öffentlichen Verkehrs für den ganzen Kanton mit all seinen Verbindungen auf Schiene und Strasse in alle vier Himmelsrichtungen.

Dies kommt unter anderem dadurch zum Ausdruck, dass von den Einnahmen der LSVA (Kantonsanteil am Reinertrag) neu mindestens 75 Prozent in die Rechnung des öffentlichen Verkehrs fliessen, zur Entlastung des Kantons. Gemäss dem noch geltenden Gesetz beträgt der Anteil des Kantons an die anderweitig nicht anders gedeckten Kosten des Regionalverkehrs 65 bis 90 Prozent, während die nutznussenden Gemeinden 10 bis 35 Prozent übernehmen müssen. Der Ortsverkehr Schaffhausen–Neuhausen am Rheinfall wurde vom Kanton nicht abgegolten. Im Gegenzug mussten Schaffhausen und Neuhausen nichts an den Regionalverkehr bezahlen, jedoch für die ungedeckten Kosten des Ortsverkehrs selber aufkommen.

Diese ungedeckten Kosten in den beiden „Töpfen“ Regional- und Ortsverkehr sind nicht gleich gross. Beim Regionalverkehr sind es insgesamt 5,2 Mio. Franken, wenn wir auf die Zahlen von 2003 abstellen. Beim Ortsverkehr sind es insgesamt 9,4 Mio. Franken.

Zufolge all der Vorhaben im regionalen öffentlichen Verkehr des Kantons nimmt dieser seinen Auftrag wahr, den öffentlichen Verkehr zu attraktivieren. Das führt aber auch dazu, dass dieser regionale „Topf“ ungleich schneller wachsen wird als derjenige des Ortsverkehrs, wo in nächster Zeit – ausser die Raumplanung beschere uns die Erschliessung neuer Quartiere – keine grösseren Angebotserweiterungen zu erwarten sind.

Kommt hinzu, dass mit der NFA der bisherige Verteiler Bund/Kanton vom Verhältnis 59 : 41 Prozent auf 50 : 50 Prozent austariert werden soll. Das macht ab dem Jahr 2008 für den Kanton Mehrausgaben von rund Fr. 900'000.- aus. Sie sehen es auf Seite 12 der Vorlage zwar nicht, aber Sie können es nachrechnen! Davon, dass die NFA zwischen Bund und Kantonen kostenneutral ausfallen soll – deshalb sind die Beiträge für die meisten Kantone zur „freien Verfügung“ –, steht dort auch nichts. Aber das wissen wir mittlerweile.

Die Gemeinden bezahlen heute im Durchschnitt rund 15 Prozent. Mit der Neuregelung, trotz Erhöhung des Satzes auf fixe 25 Prozent, werden die

Gemeinden dank der Mitfinanzierung der ungedeckten Kosten des Regionalverkehrs durch Schaffhausen und Neuhausen entlastet. Nach den Berechnungen des Baudepartementes, die der Spezialkommission vorlagen, haben die Gemeinden in Zukunft – statt wie im Jahr 2003 total rund Fr. 800'000.- – mit den 25 Prozent rund 1,3 Mio. Franken zu bezahlen. Dabei entfallen auf Schaffhausen und Neuhausen neu rund Fr. 600'000.-. Für alle anderen Gemeinden ergeben sich noch Fr. 694'000.- oder insgesamt 13 Prozent (gegenüber den 15 Prozent, die sie heute bezahlen). Wer aber wirklich entlastet wird, ist der Kanton. Musste er im Jahre 2003 4,4 Mio. Franken selber tragen – wobei er durch die LSVA um Fr. 900'000.- entlastet wurde –, wären es mit dem Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs nur noch 3,9 Mio. Franken. Dabei sind im Staatsvoranschlag 2005 für den öffentlichen Verkehr LSVA-Einnahmen von 1,5 Mio. Franken vorgesehen. Da sind wir noch nicht bei den 75 Prozent, die das Gesetz dann vorsieht.

An den Ortsverkehr hingegen müssen die anderen Gemeinden nichts bezahlen. Das übernimmt der Kanton allein. Deshalb haben weder die SP-AL-Fraktion noch ich Verständnis für die Haltung der Gemeindevertreter in der Spezialkommission, die in Art. 9 bei einem Minimalsatz von 10 Prozent bleiben wollten. Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfluss kommen ihnen bei der zukünftigen Finanzierung des Regionalverkehrs entgegen – und sie schalten auf stur. Das entspricht nicht den realpolitischen Gepflogenheiten in unserem Kanton. Beträgt nämlich die Abgeltung des Ortsverkehrs durch den Kanton nur 10 Prozent – Schaffhausen und Neuhausen müssen neu auch den Regionalverkehr vorerst mit Fr. 600'000.- mitfinanzieren und gehen zudem mit ziemlich grosser Wahrscheinlichkeit ab 2006 der Rückerstattung der Mineralölsteuer in Höhe von Fr. 650'000.- verlustig –, so ergibt sich für die beiden Gemeinden mit neuen Kosten von 1,25 Mio. Franken schon von allem Anfang an weniger als ein Nullsummenspiel.

Sobald die ungedeckten Kosten des Regionalverkehrs steigen, weil sich erstens der Bund aus der Finanzierung teilweise zurückzieht (NFA und EP04 habe ich erwähnt) und/oder zweitens das Angebot ausgeweitet wird oder drittens andere Gemeinden einen Ortsverkehr realisieren, verschlechtert sich die Situation für Schaffhausen und Neuhausen ziemlich schnell. Das widerspricht den Zielen der Revision des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs und auch den Erklärungen des Regierungsrates. Beispiele dazu werde ich Ihnen im Lauf der Detailberatung geben. Im Augenblick nur so viel: Die Kerngemeinden erwarten, dass sie bei der Revision dieses Gesetzes nicht schlechter behandelt werden als die andern Gemein-

den. Die SP-AL-Fraktion wird auf die Vorlage eintreten, weil diese wichtig ist. Auch ich hoffe, dass wir zu einer vernünftigen Lösung finden.

Christian Amsler (FDP): Es hat mir in der von Bernhard Müller sorgfältig geführten Spezialkommission gefallen. Das darf man ja auch einmal sagen. Meine Fraktionskollegen Richard Mink und Georg Meier haben mit mir auf sachliche und zielgerichtete Art und in sehr konstruktivem Dialog mit unseren Kolleginnen und Kollegen aus den anderen Fraktionen dem Kantonsrat eine meiner Meinung nach wirklich gute Vorlage unterbreitet. Dies dank sorgfältiger und sanftleitender Führung des Baudirektors und von Patrick Altenburger, dem Leiter der Fachstelle für öffentlichen Verkehr.

Diese Vorlage ist nicht nur eine Paragrafensammlung, sondern mitunter eben auch ein eigentlicher Finanzierungsplan für den öffentlichen Verkehr oder – moderner ausgedrückt – ein „Schaffhausen Bus & Rail Businessplan“.

Ich bringe es auf den Punkt: In dieser Frage hat schon am vergangenen Samstag in den „Schaffhauser Nachrichten“ eine eigentliche Vordebatte stattgefunden. Wir sind mit diesem richtigen und nötigen Schritt in die Zukunft einverstanden und werden der Gesetzesrevision zustimmen.

Urs Capaul (ÖBS): Unsere Fraktion hat die Förderung des öffentlichen Verkehrs immer unterstützt. Das heute gültige Gesetz aus dem Jahr 1986 hat sich weitgehend bewährt. Deshalb muss die Frage nach dem Sinn einer Revision gestellt werden. Es gibt jedoch etliche Gründe, die für eine Revision sprechen. Eine Stossrichtung des Regierungsrates, nämlich die Finanzierungsbasis zugunsten des regionalen öffentlichen Verkehrs sicherzustellen, zählt unsere Fraktion aber nicht dazu. Hier hätte das bestehende Gesetz nämlich völlig ausgereicht.

Als Knackpunkt der Vorlage erachtet unsere Fraktion Art. 9. Dass neu eine Obergrenze von 2,5 Mio. Franken für die Abgeltung des Ortsverkehrs eingeführt werden soll, kann unsere Fraktion einzig unter dem Aspekt verstehen, dass es sich dann um eine gebundene Ausgabe handelt. Was aber, wenn plötzlich nach Gemeindefusionen heutiger Regionalverkehr gemäss dem Bundesamt für Verkehr, das die Kriterien festlegt, zu Ortsverkehr wird? Ebenso findet es unsere Fraktion wenig plausibel, wenn die Kommissionsmehrheit und der Regierungsrat nur 10 bis 25 Prozent an den Ortsverkehr leisten wollen. Der break-even-point – der Punkt, an dem man gleich viel bezahlt, wie man erhält – beträgt je nach Ausbau im Falle der Stadt Schaffhausen 15 Prozent, im Falle der Gemeinde Neuhausen am Rheinfluss rund 20 Prozent. Neu sollen also diese beiden Gemeinden den Regionalverkehr mitfinanzieren. Es ist klar, dass der Regionalverkehr primär den Gemeinden

dient, die Stadt und die gesamte Agglomeration jedoch hauptsächlich von einem Doppelspurausbau in Richtung Stadt Zürich profitieren würden. Dieser Ausbau geht jedoch zu Lasten des Bundes, tangiert also die kantonalen Finanzen nicht.

Die heutige Vorlage ist somit eine Vorlage gegen die Mehrheit der kantonalen Bevölkerung, sollen doch die Stadt Schaffhausen und die Gemeinde Neuhausen am Rheinfall deutlich mehr bezahlen; die übrigen Gemeinden werden im Mittel entlastet. Schon fast frech mutet die Vorlage an, wenn der Regierungsrat auf Seite 29 der Vorlage schreibt, der Beitrag an den Ortsverkehr sei im Sinne einer Abgeltung der Zentrumslasten zu verstehen. Diese sind selbst bei 15 Prozent Beitrag an den Ortsverkehr im Falle der Stadt Schaffhausen nicht gedeckt, ja es gibt keinen einzigen zusätzlichen Franken an die Zentrumslasten der Stadt.

Kurz: Unsere Fraktion erwartet eine klare Aussage des Regierungsrates, wonach der Kanton an den Ortsverkehr mindestens 15 Prozent entrichtet. Unsere Fraktion wird bei der Diskussion von Art. 9 die entsprechenden Anträge unterbreiten.

Thomas Stamm (SVP): Ich vertrete die Haltung eines grösseren Teils der SVP-Fraktion. Grundsätzlich unterstützen wir den Willen, künftig für den öffentlichen Verkehr mehr Leistungen zu bestellen und zu finanzieren. Die Region kann nur mit einem attraktiven Angebot an öffentlichem Verkehr wachsen. Das Ziel wurde mehrfach erwähnt, Veronika Heller hat es im Detail auch geschildert. Wir erachten dies als wirklich zentral für den Wohn- und Wirtschaftsstandort Schaffhausen.

Die Eintretensdebatte hat aus unserer Sicht jedoch bereits bestätigt, dass die Vorlage kantonsintern zu permanenten Diskussionen führen wird, die spätestens alle zwei Jahre aufflackern, wenn der Rahmenkredit von 2,5 Mio. Franken wieder fixiert wird. Wir werden in der Detailberatung die Kommission und die Verwaltung bitten, zu überprüfen, ob nicht eine völlige Umkehr der bessere Weg wäre, indem man fixieren würde: „Der Kanton bestellt und bezahlt den Regionalverkehr zu 100 Prozent, und die Gemeinden bestellen und bezahlen den Ortsverkehr zu 100 Prozent.“ Dass es sich ein Stück weit um eine Verbundaufgabe handelt, ist logisch, aber die Überlegungen, wie man wen belasten soll – über Köpfe, über Haltestellen – führt langfristig dazu, dass man in unserer Kleinregion, die sich in zwei grosse Gemeinden und viele kleine Randgemeinden teilt, unnötig Energie verliert.

Regierungsrat Hans-Peter Lenherr: Weshalb ist diese Revision notwendig? In formeller Hinsicht hat eine im Jahr 2001 einstimmig überwiesene Motion diese Revision ausgelöst. Es spielen jedoch materielle Dinge eine

Rolle. Diese Revision ist vor allem auch deshalb nötig, weil es darum geht, dass wir auf anstehende oder bereits durchgeführte Änderungen auf Bundesebene flexibel reagieren können. Dabei handelt es sich um die Neuregelung der NFA, die so genannte Bahnreform 2, das Entlastungsprogramm 04 und die geplante zukünftige Förderung des so genannten Agglomerationsverkehrs.

Wir müssen auch neue Finanzierungsgrundlagen schaffen, um die angestrebten und eigentlich von allen unterstützten Verbesserungen im regionalen öffentlichen Verkehr – Anbindung an den Wirtschaftsraum Zürich, bessere Anbindung einzelner Regionen an das Zentrum Schaffhausen – realisieren zu können. Das alte Gesetz würde dafür nicht genügen, Urs Capaul. In diesem haben wir nämlich eine Kreditlimite verankert.

Mit dem neuen Gesetz sollen die Koordination und die Kooperation zwischen den einzelnen Leistungserbringern, aber auch zwischen Leistungserbringern und -bestellern verbessert werden. Wir wollen uns einem integrierten Tarifsysteem und schliesslich einem eigentlichen Verkehrsverbund nähern.

Warum ist es richtig, künftig alle Gemeinden – eingeschlossen die Stadt Schaffhausen und Neuhausen am Rheinflall – an der Finanzierung des regionalen öffentlichen Verkehrs zu beteiligen? Der öffentliche Verkehr, das wurde zu Recht so ausgeführt, ist eine Verbundaufgabe, sowohl auf Bundes- als auch auf kantonaler Ebene. Das gilt für alle Kantone. Alle Kantone in der Schweiz beteiligen die Gemeinden an der Finanzierung des regionalen öffentlichen Verkehrs. Es ist meines Erachtens aber auch materiell richtig, dass Schaffhausen und Neuhausen am Rheinflall in die Finanzierung des regionalen öffentlichen Verkehrs eingebunden werden. Sie profitieren ja auch von diesem. Mit Blick auf die strategischen Zielsetzungen – etwa die Anbindung an den Wirtschaftsraum Zürich – wird natürlich vor allem die Agglomeration Schaffhausen/Neuhausen am Rheinflall profitieren. Es ist richtig, dass die Investitionen vom Bund bezahlt werden, aber die Angebotsverbesserungen und die jährlich wiederkehrenden Betriebskosten muss dann der Kanton bezahlen. Wenn Schaffhausen und Neuhausen am Rheinflall künftig an der Finanzierung beteiligt werden, braucht es auch ein Korrelat: die Abgeltung des Ortsverkehrs. Das ist für den Regierungsrat unbestritten. Das Ganze sei ein Nullsummenspiel, habe ich in der Zeitung gelesen. Dem ist ganz und gar nicht so. Zumindest für den Start bringt der Systemwechsel Verbesserungen sowohl für Schaffhausen und Neuhausen am Rheinflall – wesentlich mehr Abgeltung für den Ortsverkehr, als sie für den regionalen öffentlichen Verkehr bezahlen müssen – als auch für die Gemeinden, die bisher den regionalen öffentlichen Verkehr finanzierten. Diese werden ins-

gesamt leicht entlastet. Dabei gibt es gewisse Differenzierungen: Die Finanzkraft wird nicht mehr berücksichtigt, so dass einzelne Gemeinden mehr bezahlen müssen. Das muss ich an dieser Stelle ehrlicherweise sagen. Mehr belastet für den Start wird einzig der Kanton. Aber das ist materiell auch gerechtfertigt. Der Kanton erhält einerseits wesentlich mehr Mittel aus der LSVa und andererseits aus der NFA ein gewisses Mass an ungebundenen freien Mitteln, die zumindest teilweise auch für den öffentlichen Verkehr eingesetzt werden sollten. Bei Art. 9 werden wir über das Ausmass noch streiten.

Natürlich ist die Kommission bereit, die Anregung der SVP-Fraktion zu diskutieren. Ich sehe jedoch keinen möglichen Ansatz, um dieses Problem zu lösen. Wir müssen, wenn wir Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfall ins Boot holen wollen, am Grundsatz der künftigen Abgeltung des Ortsverkehrs festhalten.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten. Das neue Gesetz ist ein wichtiges Fundament für die beabsichtigte Verbesserung im regionalen öffentlichen Verkehr.

Weitere Wortmeldungen erfolgen nicht. Eintreten ist stillschweigend beschlossen.

Detailberatung

Grundlage für die Diskussion bildet der Anhang der Kommissionsvorlage, Amtsdruckschrift 05-18.

Art. 5

Willi Josel (SVP): Dieser Artikel kommt auf leisen Sohlen daher und hat dennoch Sprengkraft. In der Wegleitung steht auf Seite 16: „Weitergehende Kooperationen zwischen Orts- und Regionalverkehr setzen eine Änderung der Rechtsform der Verkehrsbetriebe Schaffhausen voraus.“ Diese sind wie die städtischen Werke ein Teil der Verwaltung. Wenn Sie eine Änderung der Rechtsform realisieren wollen, muss in der Stadt Schaffhausen eine Abstimmung durchgeführt werden. Eine solche hatten wir aber schon, und zwar als wir die Städtischen Werke verselbstständigen wollten. Die SP bekämpfte die Verselbstständigung mit Erfolg. Chapeau! Bei der EKS AG soll das Rad nun ebenfalls ein wenig zurückgedreht werden.

Nun ginge es also erneut darum, eine Abstimmung zu gewinnen. Wenn die SP konsequent ist – und sie wird es wohl sein –, wird sie die Verselbstständigung der Verkehrsbetriebe in der Stadt Schaffhausen bekämpfen. Stim-

men die Bürgerinnen und Bürger nicht zu, schiessen sie das heutige Gesetz ab, ganz egal, was in diesem steht. Ich wäre froh um eine diesbezügliche Erklärung der SP. Wie wird sie sich in der Stadt verhalten?

Veronika Heller (SP): Willi Josel hat es ganz richtig erkannt; es wäre der dritte Schritt. Der erste war nämlich die Überführung der ASS in die RVSH AG. Die Revision des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist der zweite Schritt. Aber dass hier die Revision dieses Gesetzes nicht zulasten der Stadt Schaffhausen und von Neuhausen am Rheinfall geht, ist die Voraussetzung für den nächsten Schritt, die Verselbstständigung der VBSH, die Zusammenführung mit der RVSH. Wir werden in der Stadt mit Sicherheit keine Aktiengesellschaft, sondern eine öffentlich-rechtliche Anstalt ins Leben rufen. Wenn die Stadt im Rahmen dieser Revision aber nichts angeboten bekommt – das habe ich Regierungsrat Hans-Peter Lenherr mehrmals klar gesagt –, müsste in der Stadt gar keine Volksabstimmung durchgeführt werden. Diese würde nämlich scheitern. Volksabstimmungen haben immer ein gewisses Risiko, das ist klar, aber wenn Sie von allem Anfang an wissen, dass Sie keine Chance haben, können Sie sich die Arbeit in der Tat sparen.

Die SP-Fraktion – die mit der Grossstadtratsfraktion nicht identisch ist – kann heute wohl noch nicht sagen, wie sie sich dann verhalten würde; sie kennt ja die Vorlage nicht und weiss nicht, wie die Totalrevision hier über die Bühne geht.

Regierungsrat Hans-Peter Lenherr: Ich bin froh, dass laut Veronika Heller die Stadt das Ziel einer gewissen Verselbstständigung der VBSH verfolgt. Diese ist wichtig und zentral, wenn wir mittelfristig Verbesserungen erreichen wollen, auch was einen integralen Tarifverbund und einen möglichen Anschluss an einen integralen Verkehrsverbund betrifft. Es wird ja immer wieder von einem Anschluss an den ZVV geträumt. Wir müssen aber auch ein Fundament für die Stadt Schaffhausen und für Neuhausen am Rheinfall schaffen, damit wir in der Verfolgung des erwähnten Ziels weiterkommen.

Art. 9

Urs Capaul (ÖBS): Wir stellen zu Abs. 2 den Antrag, dass der Kanton Minimalbeiträge zwischen 15 (statt 10) und 25 Prozent der ungedeckten Betriebskosten zu übernehmen habe.

Veronika Heller (SP): Ich unterstütze den Antrag von Urs Capaul. Der Mindestsatz soll 15 Prozent betragen. Sie haben es gehört: Der Regierungsrat

hat auch erklärt, es sei gerechtfertigt. Er hat sich allerdings in Bezug auf die Prozentzahlen noch in Schweigen gehüllt. Nun kann er nicht mehr ausweichen. Ich bin gespannt.

Selbst mit den 15 Prozent ist jedoch von den Zentrumslasten noch nichts abgegolten. Ich habe es Ihnen gesagt: Fr. 600'000.- mehr für den regionalen öffentlichen Verkehr, Fr. 650'000.- bei der Rückerstattung der Mineralölsteuer – mit den 15 Prozent fahren wir dann ein kleines bisschen besser als bisher. Deshalb darf es nicht sein, dass wir eine Ausgangslage haben, die mir verunmöglicht, auf dem Pfad der Weiterentwicklung fortzuschreiten, den wir eigentlich schon 1998 geebnet haben und der in einem Verkehrskonzept festgehalten ist. Ich bitte Sie, dem Antrag von Urs Capaul zuzustimmen.

Regierungsrat Hans-Peter Lenherr: Praktisch alle neueren kantonalen Gesetze über den regionalen öffentlichen Verkehr sehen eine Abgeltung des Ortsverkehrs vor. Der Regierungsrat hat gesagt – so steht es in der Vorlage –, er möchte mit 10 bis 15 Prozent einsteigen. Die Kommission hat mehrheitlich für eine gesetzliche Bandbreite von 10 bis 25 Prozent plädiert. Das heisst aber nicht, dass der Regierungsrat Ihnen dann beantragt, wir sollten mit zehn Prozent einsteigen. Wir stellen uns vor, mit etwa 13 Prozent einzusteigen.

Was bedeutet das? Wenn das Gesetz jetzt über die Bühne geht und am 1. Januar 2006 in Kraft tritt, müsste die Stadt Schaffhausen auf der Basis der Zahlen von 2003 an den regionalen öffentlichen Verkehr für den Start rund Fr. 450'000.- bezahlen, Neuhausen am Rheinfall Fr. 150'000.-. Diese beiden Gemeinden bekämen zusammen bei einer Abgeltung des Ortsverkehrs von anfänglich 10 Prozent Fr. 940'000.- (das ungedeckte Defizit beträgt zurzeit 9,4 Mio. Franken). Für den Anfang würde dies genügen; die Stadt Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfall würden für den Start profitieren. Aber es ist zu Recht gesagt worden, dass sehr rasch Angebotsverbesserungen folgen werden. Dazu kommt die Neugestaltung des Finanzausgleichs. Dann beginnt die Angelegenheit irgendwo zu kippen. Es ist also letztlich eine Ermessenfrage, ob wir mit 12, 13 oder 15 Prozent einsteigen sollen. Wir haben jedoch die Möglichkeit, so oder so Anpassungen vorzunehmen. Letzten Endes legt ja der Kantonsrat die Summe fest. Der Regierungsrat möchte aber mit den Geldern, die er spricht, nicht eine Tieftarifpolitik der Stadt Schaffhausen gleichsam subventionieren. Im Übrigen hat diese heute im Vergleich zu anderen Städten sehr günstige Tarife und einen relativ tiefen Kostendeckungsgrad. Ihr Beschluss ist also Ermessenssache. Der Regierungsrat kann mit beiden Varianten leben. Er will aber auf keinen Fall, dass dieser Artikel zum Schicksalsartikel hochstilisiert wird.

Franz Baumann (CVP): Wenn man die Zahlen betrachtet, die Regierungsrat Hans-Peter Lenherr präsentiert hat, sieht es im ersten Augenblick gut aus. Die Stadt Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfall bekämen mehr Geld. Wichtig aber ist die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in den Zentren Schaffhausen und Neuhausen; diese liegt uns am Herzen. Aus diesem Grund appelliere ich an alle, den Antrag von Urs Capaul zu unterstützen und der Stadt Schaffhausen und Neuhausen die 15 Prozent zuzugestehen. Die Kosten, welche die beiden Gemeinden heute beim öffentlichen Verkehr schon tragen, sind enorm.

Ruedi Hablützel (FDP): Ich bin nicht ganz der Meinung von Franz Baumann. Was Regierungsrat Hans-Peter Lenherr gesagt hat, bietet mir genügend Sicherheit dafür, dass der Kanton entsprechend einsteigt. Wir beabsichtigen nun, Geld auszugeben, das wir noch gar nicht haben. Wir streiten um einen Satz von 10 oder 15 Prozent. Die Zahlen, die vielleicht für das nächste Jahr Gültigkeit haben, kennen wir nun, aber wir wissen nicht, wie es künftig weitergeht. Ich frage: Was wird getan, um die ungedeckten Kosten tief zu halten? Da liegt für mich das Problem.

Die Kosten sollen mit LSVA-Geldern beglichen werden. Mit der LSVA soll mehr Verkehr auf die Schiene gebracht werden. Wird dieses Ziel tatsächlich erreicht, so haben wir eines Tages weniger LSVA-Einnahmen. Wir geben mit den 75 Prozent alles aus, wissen aber nicht, wie wir die Kosten tief halten wollen. Steht eventuell im Raum, dass einmal auch die Benutzer des öffentlichen Verkehrs entsprechend mehr bezahlen müssen? Die Transportunternehmer müssen die stark gestiegenen Dieselposten einfach selber tragen. Es ist allen wurscht, ob die Unternehmer etwas verdienen oder ob sie in Konkurs gehen. Bei den Benützern des öffentlichen Verkehrs erwartet man nicht, dass höhere Tarife bezahlt werden können. Das Wort „Tariferhöhung“ ist tabu.

Abstimmung

Mit 38 : 24 wird dem Antrag von Urs Capaul zugestimmt. Art. 9 Abs. 2 lautet demnach: „Der Kanton leistet Beiträge zwischen 15 und 25 Prozent der ungedeckten Betriebskosten.“

Thomas Stamm (SVP): Wir beantragen, dass die Kommission zumindest prüft oder gar einen Vorschlag macht, wie die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in der Region nach folgenden Grundsätzen zu realisieren wäre: Ortsverkehr: Angebotssteuerung und Finanzierung zu 100 Prozent durch die

Gemeinden. Regionalverkehr: Steuerung und Finanzierung zu 100 Prozent durch den Kanton.

Man könnte nun fragen: Alle anderen Kantone lösen das anders, weshalb wollen wir also einen eigenen Weg gehen? Das Beispiel Thurgau kann ich zwar nachvollziehen, aber wenn ich die Grösse dieses Kantons mit seinen vielen kleinen Regionalzentren vergleiche und wenn ich sehe, wie die Stadt Schaffhausen und Neuhausen am Rheinfall geschlossen eine Meinung vertreten, so ist das deutlich genug. Wir diskutieren, seien wir ehrlich, über wenig Geld. Wir denken an die Zukunft unseres Kantons, wir investieren momentan viel Energie, um zu entflechten und Strukturen zu optimieren, und bringen es nicht fertig, beim öffentlichen Verkehr folgende Überlegung anzustellen: Wir haben Gemeinden, und diese haben ihren Ortsverkehr. Sie sollen selbstständig entscheiden können, welches Angebot sie wollen, und dieses dann auch selbst finanzieren. Der Kanton hat doch die Aufgabe, für die Gesamtheit einen attraktiven Regionalverkehr zu bestellen. Den soll er finanzieren. Der Kanton bekommt in Zukunft neue freie Mittel. Von diesen müssen wir Anteile für den öffentlichen Verkehr reservieren. Aber dann soll der Kanton entscheiden und die Gemeinden nicht einbinden und Bemessungsgrundlagen à la Anzahl Köpfe und Anzahl Haltestellen suchen. Das kann ich für die nächsten 20 Jahre nicht nachvollziehen. Man versucht, die Zukunft mit Mechanismen der Vergangenheit zu gestalten.

Regierungsrat Hans-Peter Lenherr: Prüfen kann man zahlenmässig natürlich alles. Trotzdem möchte ich die grundsätzlichen Probleme, die mit diesem Antrag verbunden sind, nochmals erwähnen. Alle Kantone beteiligen die Gemeinden an den Kosten. Das allein ist vielleicht kein Argument, aber es bestätigt das, was ich gesagt habe: In allen Kantonen ist der regionale öffentliche Verkehr auch auf kantonaler Ebene eine Verbundaufgabe, und dies bedeutet eine gemeinsame Finanzierung. Andere Kantone beteiligen die Gemeinden zum Teil wesentlich stärker als nur mit 25 Prozent, der Kanton Thurgau beispielsweise mit 33 Prozent.

Wenn wir hier eine strikte Trennung vollziehen, torpedieren wir unsere strategische Zielsetzung, nämlich die nähere Zusammenführung der Leistungserbringer auf kantonaler Ebene, und wir torpedieren ebenso die Absicht des Stadtrates Schaffhausen, die VBSH in gewissem Sinn zu verselbstständigen. Sie sehen, ich habe hinsichtlich des beantragten Systemwechsels deutliche Bedenken.

Markus Müller (SVP): Wir wollen, dass die Angelegenheit noch einmal seriös betrachtet wird. Da bekomme ich das Votum von Regierungsrat Hans-Peter Lenherr eben doch in den falschen Hals. „Prüfen kann man natürlich

alles.“ Das heisst doch: Man macht eine Pro-forma-Übung. Wir hingegen fordern eine ernsthafte Prüfung. Alle Kantone machen es so, sagt Regierungsrat Hans-Peter Lenherr. Verfolgen denn alle Kantone ein „auf“-Projekt, ein „zh.auf“, ein „ur.auf“, ein „tg.auf“? Wir gehen doch in unserem Minikanton, der eigentlich in dieser komplizierten x-fachen Verwaltungsstruktur gar keine Berechtigung mehr hat, neue Wege. Regierungsrat Erhard Meister hat den Mut, einen Schritt vorwärts zu machen. Dabei nimmt er in Kauf, dass er von vielen Leuten Prügel bezieht. Nun sollen doch auch die anderen Departemente den Mut haben und ja zur Prüfung von etwas Zukunftsgerichtetem sagen. Nur darum geht es uns: Neue Modelle und Strategien sollen analysiert werden, gerade im Hinblick auf sh.auf. Mit unserem kleinlichen Gebaren hier im Rat und auf allen Ebenen machen wir doch sh.auf von vornherein kaputt. Das darf nicht sein. Ich bin überzeugt, dass wir mit unserer – möglicherweise extremen – Idee eine Lösung mit der Stadt finden werden. So sehr eilt es ja auch nicht. Die Kommission soll sich die nötige Zeit nehmen.

Die im Artikel erwähnte Limite von 2,5 Mio. Franken erscheint einem Teil unserer Fraktion als unsinnig. Man soll doch nicht schon wieder eine Limite einführen. Vielleicht haben wir bald sieben Grossgemeinden, die neuen Ortsverkehr generieren. Da reichen die 2,5 Mio. Franken wahrscheinlich nicht mehr aus. Diese müssen letztlich im Staatsvoranschlag genehmigt werden. Auch für die Prozentzahlen müssten wir andere Lösungen finden.

Jürg Tanner (SP): Machen wir nun eigentlich ein „svp.auf“? Vorn am Tisch sitzt der Kommissionspräsident, ein SVP-Mitglied, und aus der SVP-Fraktion kommen Anträge, die keine sind. Ich habe nichts gehört, und wir können über nichts abstimmen. Machen Sie doch Ihre Hausaufgaben und verschwenden Sie nicht unsere Zeit!

Thomas Stamm (SVP): Ich möchte meinem früheren Thaynger Kabarett-Kollegen sagen, dass wir folgenden Antrag stellen: Ortsverkehr: Angebotssteuerung und Finanzierung zu 100 Prozent durch die Gemeinden. Regionalverkehr: Steuerung und Finanzierung zu 100 Prozent durch den Kanton. Ich habe dies so eingebracht, kann aber der Kantonsratspräsidentin gern noch die schriftliche Fassung abgeben.

Staatsschreiber Reto Dubach: Thomas Stamm hat nicht formell Antrag gestellt, sondern verlangt die Prüfung seines Anliegens. Der Fraktionspräsident der SVP hat dies unterstützt mit der Auffassung, es solle sich um eine ernsthafte Prüfung handeln. Wir hatten schon verschiedentlich Geschäfte, bei denen die Kommission weitere Prüfungen zusagte. Wenn der Kommis-

sionspräsident die Bereitschaft zu einer nochmaligen Prüfung zeigt, können Sie auf eine Abstimmung verzichten. Es ist relativ schwierig, jetzt über etwas abzustimmen, dessen Auswirkungen nicht genau bekannt sind. Eine Grundsatzabstimmung ist ebenfalls nicht gut möglich.

Eduard Joos (FDP): Es kommt mir nun doch so vor, als lägen die SVP und Thomas Stamm 100 Jahre zurück. Wir hatten wunderbare Verhältnisse in Schaffhausen, als es ein Tram nach Neuhausen gab. Dieses bezahlten die Stadt Schaffhausen und Neuhausen. Wir hatten die schönen Verhältnisse, dass es seit 1905 ein Schleitheimer Bähnli gab. Dieses bezahlte der Kanton; es verursachte ein Defizit von jährlich Fr. 600'000.- bis Fr. 800'000.-. Dahin wollen Sie offenbar zurück! So sieht für Sie die Trennung von regionalem und öffentlichem Verkehr aus. Das ist rückwärts gewandte und keineswegs fortschrittliche Politik.

Richard Mink (CVP): Ich kann nicht umhin, meinem Unmut über das, was nun abgeht, Luft zu machen. Es ist nicht das erste Mal, dass eine Kommission in drei Sitzungen und in intensiver Arbeit eine Vorlage erstellt, die SVP dabei mit vier Vertretern in der Kommission sitzt und kein Wort über das verliert, was sie dann in der ersten Lesung fordert. Nun kommen komplett neue Vorschläge und nicht einfach Abänderungsanträge, was ja noch verständlich wäre. Nein, man will alles auf eine ganz neue Basis stellen.

Ich bitte die SVP, sich Gedanken zu machen, wie sie ihre interne Fraktionsarbeit verbessern könnte. Organisieren Sie doch einmal die Rückmeldungen der Fraktionsmitglieder, die in den Kommissionen sitzen. Wir haben es beim Gebäudeversicherungsgesetz erlebt, wo wir eine dritte Lesung veranstalten mussten. Geht es so weiter, müssen wir dies auch beim vorliegenden Geschäft tun. Grundsatzfragen sollen in der Kommission ausdiskutiert und nicht ins Ratsplenum getragen werden. Thomas Stamm weiss ja nicht einmal, wie er den Artikel formulieren muss.

Kommissionspräsident Bernhard Müller (SVP): Wir sind – dies als Beitrag zum Reifeprozess – bereit, das Anliegen in der Kommission zu prüfen, damit das Ganze auf eine gute Basis zu stehen kommt. Es ist tatsächlich so, dass diese Meinung in der Fraktion erst in den letzten Tagen aufkam. Ihre Anhänger schwimmen obenauf, weshalb diese Auffassung in einer zweiten Lesung gewertet werden muss.

Markus Müller (SVP): Richard Mink, ich bin enttäuscht, dass ein Mann gesetzten Alters und ein langjähriges Ratsmitglied auf diese Art und Weise versucht, eine namhafte und ernsthafte Fraktion in den Senkel zu stellen.

Das ist doch der normale Weg, Richard Mink: Wir haben ein relativ komplexes Gesetz, also müssen wir es seriös beraten können. Wir haben immer gesagt, wir stünden dahinter. Aber es muss uns doch trotzdem möglich und erlaubt sein, eine Idee einzubringen. Der Mechanismus einer Gesetzesberatung sieht so aus: Es gibt eine erste Lesung. In der kann etwas eingebracht werden. Dies wird in der Kommission beraten. Dann folgt die zweite Lesung. Dürfen wir in der ersten Lesung nichts mehr einbringen, kommt es eben in der zweiten Lesung zu Querschüssen, die zwangsläufig zu einer dritten Lesung führen. Das wollen wir nicht. Der Kommissionspräsident hat sich nun vernünftigerweise auf den Vorschlag von Staatsschreiber Reto Dubach hin bereit erklärt, unserem Anliegen zu entsprechen. Das ist richtig und sinnvoll.

Gerold Meier (FDP): Ich spreche nicht ungern zum Verfahren, wie Sie wissen. Ich werde dem Antrag von Thomas Stamm zustimmen, meine aber, er hätte ihn in der Eintretensdebatte stellen sollen. Dann hätten wir nämlich beschlossen, vorläufig auf das Gesetz nicht einzutreten, bis der verlangte Bericht vorläge. Ich stelle den Antrag, die Beratungen seien bis zum Vorliegen des Berichts zu sistieren.

Abstimmung

Mit grosser Mehrheit gegen 3 Stimmen wird der Antrag von Gerold Meier abgelehnt. Die Detailberatung wird somit fortgesetzt.

Art. 10

Hansruedi Schuler (FDP): Ich habe eine Frage zu Abs. 3. In diesem steht: „... mit einem Anteil von mindestens 75 Prozent ...“ Soll der Anteil der LSVA letztlich massiv über diese 75 Prozent hinaus erhöht werden? Das wäre falsch. Der LSVA-Anteil ist auch für andere Massnahmen zu verwenden, sei es für die Werterhaltung der Strasseninfrastruktur, sei es für Lärmschutzmassnahmen. Aus diesem Grund beantrage ich, das Wort „mindestens“ zu streichen und den Anteil auf 75 Prozent festzulegen.

Regierungsrat Hans-Peter Lenherr: In der Vernehmlassungsvorlage beantragten wir 100 Prozent zugunsten des öffentlichen Verkehrs, was teilweise auf massive Kritik stiess. Mit 100 Prozent LSVA zugunsten des öffentlichen Verkehrs würden wir wahrscheinlich auch die Gesetzesgrundlage auf Bundesebene ritzen. Es heisst in jener nämlich, die LSVA-Gelder könnten auch für den öffentlichen Verkehr sowie für Lärm- und Umweltschutz-

massnahmen verwendet werden. Da liegt es nahe, dass wir nicht 100 Prozent für den öffentlichen Verkehr einsetzen. Unter Berücksichtigung der Vernehmlassung meinen wir, es müsse im Augenblick mit 75 Prozent sein Bewenden haben. Ob dies abschliessend zu fixieren ist, dazu kann ich mich nicht äussern. Wir haben weder in der Kommission noch im Regierungsrat darüber diskutiert.

Veronika Heller (SP): Ich bitte Sie, den Antrag abzulehnen. Wir haben in der Kommission tatsächlich nicht darüber gesprochen, aber diese Vorschrift garantiert für eine gewisse Zeit Flexibilität. Es wird nicht so sein, dass wir beim regionalen öffentlichen Verkehr und auf der Strasse jedes Jahr die gleichen Finanzierungsprobleme haben. Ich erachte den Vorschlag der Regierung, wie er in der Vorlage formuliert ist, als richtig.

Abstimmung

Mit 42 : 14 wird der Antrag von Hansruedi Schuler abgelehnt.

Art. 11

Gottfried Werner (SVP): Ich traue mich als SVP-Mitglied trotzdem noch etwas zu sagen. Mich beschäftigt in Abs. 2 das Wort „Ausflugsverkehr“. Was alles ist damit gemeint? Bei der Schifffahrt ist es mir klar. Im normalen Linienvverkehr kann „Schaffhausen Bus“ nur froh sein, wenn ein paar Wanderer Billette kaufen und aufs Land fahren. Ich bin einfach ein wenig vorsichtig geworden, da man nie so genau weiss, was schliesslich in der Vollziehungsverordnung steht. Deshalb möchte ich von Regierungsrat Hans-Peter Lenherr wissen: Was kann mit dem „Ausflugsverkehr“ auf die Gemeinden zukommen?

Regierungsrat Hans-Peter Lenherr: Im Moment kann ich mir nicht viel anderes vorstellen als das, was in der Vorlage des Regierungsrates beschrieben ist: dass wir also künftig auch mit der Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein entsprechende Leistungsvereinbarungen abschliessen und von dieser – meiner Meinung nach unseligen – Defizitgarantie wegkommen möchten.

Den Inhalt von Gesetzen bilden so genannte generell abstrakte Normen, die auf mehrere verschiedene Fälle anwendbar sein sollten. Deshalb sollten wir nicht einen Gesetzesartikel speziell für die Schifffahrtsgesellschaft schaffen. Im Augenblick sehe ich keine weiteren Anwendungsfälle. Bergbahnen ste-

hen bei uns wohl kaum zur Diskussion. Grosse Belastungen werden nach meinem Stand der Erkenntnisse nicht auf die Gemeinden zukommen.

Kommissionspräsident Bernhard Müller (SVP): Kurz zur Definition des Ausflugsverkehrs: Dieser umfasst Angebote, die keine Erschliessungsfunktion für Ortschaften haben.

Art. 15

Werner Bolli (SVP): Das „Gesetz über eine begrenzte Defizitgarantie zugunsten der Schweizerischen Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein“ vom 18. September 1978 soll aufgehoben werden. Anstelle der bisherigen Defizitgarantie ist eine Leistungsvereinbarung mit entsprechender Abgeltung vorgesehen. Regierungsrat Hans-Peter Lenherr ist bekanntlich Verwaltungsratspräsident der Schifffahrtsgesellschaft.

Bevor wir dem Gesetz über die Förderung des regionalen öffentlichen Verkehrs zustimmen können, wollen wir wissen, wie diese Leistungsvereinbarung aussieht. Von welchen öffentlichen Leistungen ist die Rede? Der Regierungsrat hat bekanntlich auf die Kleine Anfrage von Franz Hostettmann Folgendes ausgeführt: „Beim Verkehrsangebot auf Untersee und Rhein handelt es sich um ein touristisches Angebot für den Ausflugsverkehr, das derzeit nur saisonal betrieben wird und keine Erschliessungsfunktion hat.“ Mit anderen Worten: Der Regierungsrat vertrat zumindest damals die Meinung, die Schifffahrtsgesellschaft habe nichts mit dem öffentlichen Verkehr zu tun. Worin besteht also der Zusammenhang mit dem Gesetz, das wir jetzt beraten? Wäre es nicht logisch, eine solche Leistungsvereinbarung auf ein Tourismusförderungsgesetz abzustützen?

Wie auch immer, wir müssen vor der Schlussabstimmung wissen, wie diese Leistungsvereinbarung aussieht. Das verlangen wir. Wie sehen diese Leistungen für den öffentlichen Verkehr aus? Um welche Beträge handelt es sich letztlich?

Ich erhalte heute wohl keine abschliessende Antwort. Eine solche erwarte ich auch nicht. Aber ich bitte den Regierungsrat, der Kommission im Hinblick auf die zweite Lesung den entsprechenden Entwurf der Leistungsvereinbarung zur Verfügung zu stellen. Die Kommission soll dem Kantonsrat Bericht erstatten. Ohne diese Unterlagen können wir – zumindest eine Mehrheit der SVP-Fraktion – diesem Gesetz nicht zustimmen.

Regierungsrat Hans-Peter Lenherr: Die Schifffahrt hat sehr wohl etwas mit dem öffentlichen Verkehr zu tun. Der Bundesgesetzgeber jedoch definiert, wann er den öffentlichen Verkehr subventioniert. Er nimmt den Aus-

flugsverkehr von der Subventionierung aus. Den Ortsverkehr, den er ebenfalls definiert, nimmt er gleichermassen aus. Dennoch ist die Schifffahrtsgesellschaft in das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs eingebunden, auch was die Fahrplangestaltung betrifft. Es ist Sache der Kantone zu definieren, ob und wie solche Angebote mitfinanziert werden. Wir orientieren uns diesbezüglich wiederum am Kanton Thurgau, der auf dieses System umstellen will. Wir können Ihnen Entwürfe präsentieren. Die Beiträge werden kaum gross von dem abweichen, was wir heute unter dem Titel „Defizitgarantie“ bezahlen.

Es erfolgen keine weiteren Wortmeldungen. Das Gesetz geht zur Vorberatung der zweiten Lesung zurück an die Kommission.

*

2. Bericht und Antrag des Regierungsrates zu einer Teilrevision des Dekrets über die Organisation des Untersuchungsrichteramtes (Schaffung einer sechsten Untersuchungsrichterstelle) vom 21. Dezember 2004

Grundlage: Amtsdrukschrift 04-173

Eintretensdebatte

Vizekommissionspräsident Jakob Hug (SP): Kommissionspräsident Peter Gloor musste sich für die heutige Sitzung entschuldigen. Weil die Kommission mich zum Vizepräsidenten bestimmt hat, vertrete ich ihn. An der einzigen Kommissionssitzung vom 18. Februar 2005 konnten die Kommissionsmitglieder Philipp Dörig und Samuel Erb nicht teilnehmen; Gerold Meier ersetzte Bernhard Bühler. Laut Beschluss aller Mitglieder wurde auf einen Kommissionsbericht verzichtet.

In der Eintretensdebatte der Kommissionssitzung betonte Regierungsrat Erhard Meister die Dringlichkeit des Geschäfts. Er arbeite lieber mit ordentlich gewählten Untersuchungsrichtern zusammen. Wie auf Seite 1 der Vorlage dargelegt, bereitet die Zunahme der Geschäftslast des Untersuchungsrichteramtes dem Regierungsrat Sorge. Seiner Meinung nach sollte das nun vorhandene Potenzial für längere Zeit ausreichen, der Regierungsrat rechne nicht mit einem weiteren Stellenausbau.

Nach Meinung der Kommissionsmitglieder spricht alles für die Schaffung einer sechsten Untersuchungsrichterstelle. Die Gründe sind auf Seite 3 der

klaren Vorlage des Regierungsrates aufgelistet. Die Kommission nimmt auch die Zunahme der Geschäftslast zur Kenntnis, die nicht nur nominal angestiegen ist, sondern auch qualitativ höhere Anforderungen stellt, Stichworte: „Ausbau der Beschuldigtenrechte“ und „wesentlich grösseres Gewicht des rechtlichen Gehörs“.

Eine wichtige Forderung hat schon Gerold Meier an der 11. Sitzung vom 30. Juni 2003 im Kantonsrat eingebracht: Die Fallbearbeitung sollte möglichst von gewählten Untersuchungsrichtern durchgeführt werden. Der Kommission war aber klar – und dies ist auch von Obergerichtspräsident David Werner so erläutert worden –, dass es das Institut des ausserordentlichen Untersuchungsrichters (Art. 14 Abs. 2 StPO) nach wie vor geben muss, zwecks Abfederung von Belastungsspitzen. Für eine sechste Untersuchungsrichterstelle spricht sodann auch die bessere Verteilung des Pikettendienstes, weil ausserordentliche Kräfte wegen ihrer befristeten Anstellung im Pikettdienst nicht eingesetzt werden können.

Nach Ansicht der Kommission sind der langfristige Verzicht auf 90 Prozent ausserordentlicher Untersuchungsrichterkapazität sowie die Umwandlung einer Sekretariats- in eine Aktuarsstelle sehr zu begrüssen, was langfristig zu einer erheblichen Senkung der Lohnkosten führen sollte. Es ist noch anzumerken, dass die Ernennung von ausserordentlichen Untersuchungsrichtern eine verhältnismässig teure Lösung darstellt, werden doch für kurzfristige oder für Teilzeiteinsätze naturgemäss höhere Tarife verrechnet.

Nachdem in der Kommission einstimmig Eintreten beschlossen worden war, war die vorliegende Dekretsänderung unbestritten. Allerdings entschloss sich die Kommission, das Datum des In-Kraft-Tretens konkret zu bestimmen. Nach Absprache mit dem Regierungsrat und dem Obergerichtspräsidenten beantragt die Kommission zu Ziff. II.: „¹ Dieser Beschluss tritt am 1. Juli 2005 in Kraft. ² Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die kantonale Gesetzessammlung aufzunehmen.“

In der Schlussabstimmung sprach sich die Kommission mit 7 : 0 bei zwei Absenzen für die Änderung des Dekrets über die Organisation des Untersuchungsrichteramtes aus. Die Kommission empfiehlt Ihnen somit einstimmig die Annahme der Vorlage. Und wenn ich schon am Sprechen bin, teile ich Ihnen mit, dass die SP-AL-Fraktion auf die Vorlage eintreten und ihr zustimmen wird.

Gerold Meier (FDP): Eigentlich war ich der Meinung, dass man auf eine Fraktionsstellungnahme hätte verzichten können; es sind ja sicher alle dafür. Der verfassungsmässige Zustand wird durch die Wahl eines zusätzlichen Untersuchungsrichters hergestellt, und für den Kanton schaut finanziell

erst noch einiges heraus. Unsere Fraktion war jedoch der Meinung, wir sollten darauf hinweisen, dass diese Vorlage aufgrund eines Vorstosses aus der Mitte und nicht vom Rand unserer Fraktion gekommen ist. Aber der Rand liegt bei uns ja sehr nahe am Zentrum.

René Schmidt (ÖBS): Die ÖBS-EVP-Fraktion kann die Sorgen, die den Regierungsrat zu einer Teilrevision des Dekrets über die Organisation des Untersuchungsrichteramtes bewegen, gut verstehen und auch mittragen. Die Geschäftslast des Untersuchungsrichteramtes steigt laufend; im letzten Jahr waren es mehr als 4'000 Fälle. Es scheint als unverrückbare Tatsache zu gelten, dass die Deliktanfälligkeit Jahr für Jahr zunimmt. Weder die stagnierende Bevölkerungsentwicklung noch die Tendenz zur Überalterung im Kanton bremsen die stetige Zunahme der Fälle.

Auf den ersten Blick überzeugt die bisher geltende Regelung mit 690 Stellenprozenten, verteilt auf fünf ordentliche und 1,9 ausserordentliche Untersuchungsrichterstellen. Diese Organisationsform hat einen grossen Flexibilitätsvorteil, weil damit auf den schwankenden Eingang an Fällen und auf den vorübergehenden Anstieg der Geschäftslast (wie etwa die Aufarbeitung des Falles Fischer) bedarfsgerecht reagiert werden kann. Ich musste mich dahingehend belehren lassen, dass in diesem Geschäftsbereich eben nur eine zunehmende Anzahl der Fälle zu erwarten ist und keine Schwankungen auftreten.

In der Vorlage wird auch darauf hingewiesen, dass der Einsatz ordentlicher Kräfte wesentlich effizienter sei und deshalb, im Verbund mit der Umwandlung einer Sekretariatsstelle in eine Aktuarstelle, mittelfristig eine Einsparung von 90 Prozent ausserordentlicher Untersuchungsrichterkapazität ermögliche. Dies führt zu Kosteneinsparungen in der Grössenordnung von rund Fr. 180'000.-. Unter der Voraussetzung, dass diese Effizienzsteigerung realisiert werden kann und eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Untersuchungsrichteramtes bei gleichzeitiger Einsparung von Personalkosten erzielt wird, liegen gute Gründe vor, grünes Licht für die Umsetzung der Vorlage zu geben.

Eine Anschlussüberlegung im Zusammenhang mit der Pensenerhöhung sei mir noch erlaubt. Ich möchte darauf hinweisen, dass die Untersuchungsrichter in ihrer Medienarbeit mit besserem Gespür vorgehen sollten. Wenn zum Beispiel am 25. Februar 2005 die Schaffhauser Nachrichten auf der Frontseite titeln: „Schaffhauser Polizist in U-Haft genommen“, und weiter ausführen, dass es sich um einen 40-jährigen Mann handelt, der schon einige Zeit im Polizeidienst ist, dann kann die Unschuldsvermutung unterhöhlt werden, weil die Person einem beschränkten Publikum unvermeidlich erkennbar ist. Das kann faktisch zu einer Vorverurteilung führen, zumindest gesellschaft-

lich. Es könnte aber auch sein, dass Journalistinnen und Journalisten bei der Berichterstattung über strafrechtliche Verfahren der Unschuldsvermutung bewusst zu wenig Rechnung tragen, um ihren Artikel zum Hit steigern zu können.

Nun geht es hier nicht um eine Vertiefung dieser Überlegungen, sondern darum, dass möglichst wenige Streuverluste in der Arbeit des Untersuchungsrichteramtes auftreten. Wir beurteilen die Vorlage als gerechtfertigt und befürworten die Dekretsänderung und damit die Schaffung der sechsten Untersuchungsrichterstelle.

Stefan Oetterli (SVP): Die SVP-Fraktion stimmt der Schaffung einer sechsten Untersuchungsrichterstelle mit grosser Mehrheit zu. Dass die Geschäftslast des Untersuchungsrichteramtes stark zugenommen hat, ist für uns unbestritten und nicht zuletzt auf diverse Beschlüsse dieses Rates zurückzuführen, beispielsweise auf das Gesetz über die häusliche Gewalt. Da die neue Stelle auch zu Einsparungen in der Höhe von mehr als Fr. 100'000.- führt – mit Sparen hatte die SVP ja noch nie Probleme –, werden wir der Vorlage wie gesagt zustimmen.

Zwei Fragen an den zuständigen Regierungsrat: 1. Wie hoch sind die Kosten oder die Einsparungen, welche die Umwandlung der Sekretariats- in eine Aktuarsstelle zur Folge hat? 2. Besteht die Aussicht, dass diese sechste Untersuchungsrichterstelle nach Aufarbeitung der Pendenzen in absehbarer Zeit wieder gestrichen werden kann und wird?

Regierungsrat Erhard Meister: Ich danke der Kommission und den Fraktionen herzlich für die positive Aufnahme dieser Vorlage. Materiell wiederhole ich nichts; es ist alles begründet worden. Zu den beiden Fragen von Stefan Oetterli: Die erste kann ich im Augenblick nicht auf den Franken genau beantworten. Es dürfte sich jedoch um Fr. 10'000.- bis Fr. 15'000.- handeln.

Zu Frage 2: Wir müssen auch im Bereich der Justiz den Personalbestand der „Auftrags“- oder der Geschäftslast anpassen. Deshalb ist die Rede von „höchstens sechs Untersuchungsrichtern“. Die Möglichkeit zurückzufahren, wenn die Situation es erlaubt, ist also gegeben. Obergerichtspräsident David Werner hat diesbezüglich die gleiche Meinung vertreten.

Weitere Wortmeldungen erfolgen nicht. Eintreten ist stillschweigend beschlossen.

Detailberatung

Grundlage für die Diskussion bildet der Anhang der Amtsdruckschrift 04-173.

II

Kantonsratspräsidentin Susanne Günter (FDP): Die Kommission hat in Absprache mit Regierungsrat Erhard Meister und Obergerichtspräsident David Werner folgende Formulierung beschlossen: „¹ Dieser Beschluss tritt am 1. Juli 2005 in Kraft. ² Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die kantonale Gesetzessammlung aufzunehmen.“

Schlussabstimmung

Mit 63 : 0 wird der Teilrevision des Dekrets über die Organisation des Untersuchungsrichteramtes (Schaffung einer sechsten Untersuchungsrichterstelle) zugestimmt. – Das Geschäft ist erledigt.

*

3. **Interpellation Nr. 1/2005 von Martina Munz vom 21. Februar 2005 betreffend Verwendung der überschüssigen Goldreserven**

Interpellationstext: Ratsprotokoll 2005, S. 103

Martina Munz (SP): Schaffhausen erwartet ein einmaliger Goldsegen. Erst vor einem Monat sind 40 Mio. Franken über die EKS AG in die Staatskasse gespült worden. Weitere 7 Mio. Franken stehen an, und schon winkt der Bund mit 117 Mio. Franken! Und jetzt? Es darf heftig gestritten werden, wie bei einem Erbstreit.

Unter dem Motto „De Gschnäller isch de Gschwinder“ hat die SVP vor schnell eine Motion eingereicht. Ihr Ziel: das Gold so schnell wie möglich unter der eigenen Matratze in Sicherheit bringen. Die Motionäre wurden aber jäh von ihren eigenen Leuten zurückgepfiffen, denn da gibt es ja noch Gemeinden, die gern als Goldmarie vom Nationalbank-Goldregen profitieren möchten. Also zum Rückzug blasen und schnell eine neue Motion nachschieben. Die eigenen Exekutiv-Mitglieder in den Gemeinden sollen jetzt bitte keinen Widerstand mehr leisten.

Für die FDP sind einmal mehr Steuersenkungen in Sicht; profitieren werden die oberen Zehntausend, und das alte Rezept Schuldenabbau scheint auch

für diese 117 Mio. Franken tauglich zu sein. Mit dieser Politik zur Entlastung des eigenen Portemonnaies macht die Partei vielleicht Schlagzeilen, zeigt aber vor allem, was ihr die Zukunft des Kantons wert ist. Nicht viel, sonst hätte man sich vielleicht eine Denkpause gegönnt.

Auch der Regierungsrat musste oder wollte dazu etwas sagen. Die kurzfristig formulierte Medienmitteilung war aber gar nicht geprägt von Innovation und Weitsicht. Auch hier nur Schuldenabbau – ein bescheidenes Resultat. Wo sind die Visionen geblieben?

Würden wir das Geld vollumfänglich für den Schuldenabbau einsetzen, bliebe uns wenig Spielraum für Entwicklungen. Schliesst die Staatsrechnung nach einem Schuldenabbau positiv ab, würden nämlich sofort die Steuern gesenkt – und fort ist das Geld. Kein Freiraum für notwendige Investitionen, keine Möglichkeiten für Anschubfinanzierungen, kein Geld für innovative Ideen und damit auch kein Geld für die Schaffung von Arbeitsplätzen. Und neue Arbeitsplätze brauchen wir. Gerade heute war in den „Schaffhauser Nachrichten“ zu lesen, dass Stadtrat Thomas Feurer gesagt hat, der Agglomerationsbereich Schaffhausen habe den grössten Arbeitsplatzverlust überhaupt zu verzeichnen.

Die zahlreichen Papiere, die in letzter Zeit für teures Geld erarbeitet wurden, zeigen klar auf, dass der Kanton Schaffhausen drei grundlegende Strukturprobleme hat: Steuern, Verkehrsanbindung und Immobilienmarkt.

Bei den Steuern haben wir Massnahmen eingeleitet, ebenso ist die Verkehrsanbindung auf gutem Weg. Bei den Immobilien sind wir mehr oder weniger inaktiv, denn das wenige Geld, das die Wirtschaftsförderung für die Marktbearbeitung erhält, kann das Problem nicht grundlegend lösen. Eine Kette ist bekanntlich so stark wie ihr schwächstes Glied. Wir müssen sämtliche Strukturprobleme im Auge behalten und nicht nur die Steuern.

Mit meiner Interpellation will ich eine Diskussion auslösen. Wir brauchen Massnahmen auf verschiedenen Ebenen. Das Patentrezept Schuldenabbau greift zu wenig! Es freut mich deshalb sehr, dass die Regierung heute noch nicht bereit ist, die Fragen meiner Interpellation zu beantworten und zur Motion Müller Stellung zu nehmen. Die Regierung hat also erkannt, dass sie sich die nötige Zeit nehmen und seriös über den Goldsegen nachdenken muss.

Für mich ist klar: Wenn dem Kanton so viel Geld zur Verfügung steht, ist eine seriöse Planung gefordert. Die Chance, das Geld für eine nachhaltige Entwicklung des Kantons einzusetzen, dürfen wir nicht ungenutzt lassen. Oder würden Sie in einen 100-Millionen-Bau investieren, ohne einen Projektwettbewerb auszuschreiben und ohne einen Businessplan zu kennen?

Ist es etwa zuviel verlangt, ein wenig Zeit und Geld in die Erarbeitung zukunftsorientierter Projekte zu investieren?

Schuldenabbau – die SVP-Motion lässt keine andere Möglichkeit offen – ist kein Programm, und das Geld ist schnell vom Tisch. Der Kanton Schaffhausen weist im Staatsvoranschlag 2005 eine Schuldenlast von lediglich 140 Mio. Franken aus. Im interkantonalen Rating stehen wir damit hervorragend da. Nicht der Schuldenberg ist unser Problem, sondern unsere Strukturen sind es. So muss man regional seine Parolen überprüfen und allenfalls anpassen!

Die SVP hat aber richtig erkannt, dass die Gemeinden am Goldsegen beteiligt werden müssen. Die Frage ist nur, wie. Sollen, wie in der SVP-Motion gefordert, nur die verschuldeten Gemeinden zum Zuge kommen? Sollen Gemeinden, die ihren Haushalt mit einem hohen Steuerfuss in Ordnung halten oder notwendige Investitionen aufgeschoben haben, benachteiligt werden?

Eine gerechte „Goldteilete“ scheint mir sinnvoll zu sein. Möglich wäre ein Drittel für den Kanton, ein Drittel für die Gemeinden und ein Drittel für Investitionen in die Zukunft. Wir brauchen Investitionen in unsere Region! Hätten wir mit einem S-Bahn-Anschluss nicht einen wichtigen Trumpf in der Hand? Hätten wir mit modernen Schulen, Krippenplätzen und Tagesschulen nicht gewichtige Standortvorteile? Gut funktionierende Betreuungsangebote gehören heute zu einem modernen Wohnort.

Wir könnten weitere Kompetenzzentren wie das Verpackungsinstitut nach Schaffhausen holen. Das fördert das Image und schafft interessante Arbeitsplätze. Auch im Immobiliensektor erwarten uns grosse Aufgaben. Wir müssen Investitionen auslösen! Dabei vertrete ich die Meinung, dass nicht der Staat als grosser Investor auftreten soll. Vielmehr muss er wertvolle Projektinitiativen unterstützen können, Investitionsanreize schaffen, gegebenenfalls eine Anschubfinanzierung leisten und Betriebsbeiträge ausrichten. Mit dem erwarteten Goldsegen hätten wir die Möglichkeit dazu.

Wir müssen uns intensiv mit unserer Zukunft auseinander setzen und nicht die nachhaltige Entwicklung des Kantons durch voreilige Motionen und überstürzte Investitionen gefährden. Sicher haben viele Schaffhauser Firmen und einflussreiche Köpfe aus der Bevölkerung gute Ideen. Wie wäre es, wenn wir einen Wettbewerb ausschreiben würden und eine Ideenbörse eröffnen könnten? Einige Ideen wurden bereits ausgearbeitet und zu Massnahmenpaketen konkretisiert. Leider wurden diese aufs Eis gelegt, weil die Finanzierung fehlte. Die Arbeitsgruppe Immobilien, die vom Kanton beauftragt wurde, den Immobilienmarkt zu beleuchten, hat vor rund einem Jahr fünf Massnahmenpakete vorgeschlagen. Davon wird lediglich die Marktbe-

arbeitung umgesetzt. Die weiteren Massnahmenpakete wie Finanzanreize und Problemzonenplanung wurden schubladisiert, weil kein Geld für die Umsetzung vorhanden ist.

Im Bericht der Arbeitsgruppe steht: „Der Mietwohnungsbereich leidet unter massiven strukturellen Problemen, der Markt ist faktisch tot, zu tiefe Preise verhindern wirtschaftlich rentable Investitionen, und es findet eine soziale und kulturelle Entmischung statt. Der Teufelskreis läuft, und es ist sehr unwahrscheinlich, dass sich der Markt ohne Eingriffe von aussen erholt.“ Die Arbeitsgruppe hat die Kosten der Massnahmen auf jährlich rund 4 Mio. Franken beziffert. Jetzt hätten wir die Möglichkeit zur Umsetzung der Massnahmenpakete.

Solche Aussagen dürfen wir nicht ignorieren. Der Schlussbericht der Arbeitsgruppe Immobilien schreit förmlich nach Massnahmen. Die Negativspirale im Immobilienbereich muss durchbrochen werden. Damit würde der Wohnungsmarkt gefördert. Viele Stellensuchende würden sich bestimmt über die daraus resultierende Arbeit freuen! Die Massnahmen im Bereich Steuern können nicht greifen, wenn andere Rahmenbedingungen – und dazu gehört beispielsweise der Immobilienmarkt – nicht stimmen.

Eines ist sicher: So wenig wir einen Schuldenberg für spätere Generationen anhäufen dürfen, so wenig dürfen wir das zu erwartende Nationalbankgeschenk kurzfristig für unsere Generation in Form von Steuersenkungen verbuchen. Wir stehen nicht unter Zeitdruck. Mit vorschnellen Versprechungen und verbindlich erklärten Motionen verbauen wir uns nur die Zukunft. Wir müssen die Ideen reifen lassen. Wir müssen den Kanton gestalten und das Geld in zukunftsweisende Projekte investieren, für neue Arbeitsplätze, für einen attraktiven Kanton, für mehr Wertschöpfung in der Region. Ich würde mir wünschen, dass wir hier in diesem Saal gemeinsam gute Rahmenbedingungen dafür schaffen, dass dieses Gold nachhaltig eingesetzt wird.

Kantonsratspräsidentin Susanne Günter (FDP): Die Antwort der Regierung werden Sie an der nächsten Sitzung vernehmen.

*

4. Motion Nr. 2/2005 von Markus Müller vom 21. Februar 2005 mit dem Titel: Überschüssige Goldreserven sind zum Abbau der Staatsschulden zu verwenden für Kanton und Gemeinden

Motionstext: Ratsprotokoll 2005, S. 103

Schriftliche Begründung:

Nach langem Hin und Her zwischen National- und Ständerat ist der Entscheid über die Verteilung der überschüssigen Goldreserven der Nationalbank gefallen. Zwei Drittel davon sollen die Kantone, ein Drittel soll der Bund erhalten.

Mit diesem unverhofften Geldsegen laufen wir Gefahr, dass diese Mittel in der laufenden Staatsrechnung verschwinden und die Ausgaben wie bisher laufend steigen werden. Die Begehrlichkeiten stehen bereits vor der Tür – „nun können wir uns alles leisten“.

Die SVP-Fraktion ist der Meinung, dass diese Mittel uneingeschränkt für den Abbau der Staatsschulden von Kanton und Gemeinden zu verwenden sind. Damit erhalten wir Luft zur Attraktivierung unseres Kantons und unserer Gemeinden, zur Realisierung dringender Investitionsvorhaben und zur Umsetzung der erfolgreich eingeleiteten Steuerpolitik.

Die SVP-Fraktion ist der Meinung, dass die Gemeinden teilhaben sollen an diesen zur Verfügung stehenden Geldmitteln, und zwar in angemessenem und wesentlichem Rahmen. Die Modalitäten sind frühzeitig und verbindlich festzulegen.

Markus Müller (SVP): Ich habe keine Sonntagsrede vorbereitet, weshalb ich nun auf meine Vorrednerin eingehen kann. Ich bin froh, Martina Munz, dass Sie auch zu Ihrer Interpellation gesprochen haben. Meine Befürchtung war, Sie würden sich nur zur SVP vernehmen lassen.

Wo können wir gestalten und mitreden? Bei einer Interpellation kann uns die Regierung irgendetwas erzählen; wir dürfen darüber diskutieren, aber bei ihrer Stellungnahme behaften können wir die Regierung nicht. Wirklich tief mitdiskutieren und -gestalten hingegen können wir nur anhand eines Postulates oder einer Motion. Wir sind der festen Überzeugung, dass wir mit einer Motion mitreden und mitgestalten können. Ich bin zuversichtlich, dass die Regierung dieser Motion offen gegenübersteht und sie entgegennimmt, um eben eine Gestaltung gemeinsam mit dem Kantonsrat zu ermöglichen.

Die anderen Fraktionen bitte ich, die Motion mit einem gewissen Goodwill zu unterstützen.

Was wollen wir mit unserer Motion? Ich könnte mich nun herausreden und sagen, die erste Motion habe die Gemeinden bereits eingeschlossen. Die Gemeinden gehören ja im weitesten Sinn auch zum Staat. Wir haben nun eine Anpassung und eine Präzisierung vorgenommen: Die Gemeinden müssen selbstverständlich miteingeschlossen werden. Ich mache auch kein Hehl daraus, dass wir die bundesweite Berücksichtigung der AHV als Lösung bevorzugt hätten. Das wäre am gerechtesten gewesen. Doch diese Lösung ist vom Tisch.

Wir können selbstverständlich von einem Zukunftsfonds sprechen. Aber wir haben es beim Infrastrukturfonds gesehen: Ein Fonds ist in der Bevölkerung wahrscheinlich nicht mehrheitsfähig. Da kommen Partikularinteressen, da will jeder mitdiskutieren, da will jeder einen Fonds, der auf ihn zugeschnitten ist. Wahrscheinlich finden wir in den nächsten vier Jahren keine Lösung. Ich würde einen Fonds schon unterstützen, wenn er konkret wäre, aber wir finden einfach keine Zustimmung auf breiter Basis. Genau deshalb bringen wir unseren Vorschlag. Die Regierung hat signalisiert, dass sie Schulden abzubauen will; danach wären wir offen für Zukunftslösungen. Wenn man schuldenfrei ist oder wenn die Schulden zumindest tief sind, kann man wieder in die Zukunft investieren. Das ist meine altmodische Überzeugung. Wir sparen so viel an Zinsen, wenn unsere Schulden tief sind.

Wir wollen doch alle miteinander die Zukunft gestalten. Und zu Gerold Meier, der immer dazwischenlacht: Er kann noch und noch Anträge stellen, die nur eine Stimme erhalten, aber weiter kommt er so auch nicht. Im Übrigen ist unsere Motion nicht so eng gefasst. Natürlich ist darin von Schuldenabbau die Rede, aber in den Kommissionen, die es gibt, kann gleichzeitig über Zukunftslösungen diskutiert werden. Wenn die Schulden sinken, müssen wir deswegen nicht einfach automatisch die Steuern senken, sondern prüfen, wie wir weiterfahren wollen.

In Bezug auf die Gemeinden ist die Motion etwas eng formuliert. Aber nach unseren Erfahrungen kommt es sowieso ganz anders heraus, als es formuliert ist. Ich habe es Hans Schwaninger, dem Gemeindepräsidenten von Guntmadingen, versprochen: Eine Gemeinde, die keine Schulden hat, muss natürlich ebenfalls vom Geldsegen profitieren können.

Ferner wollen wir mit der Motion – da kann Gerold Meier nun einwerfen, die Einheit der Materie sei verletzt –, dass die Regierung uns Vorschläge bezüglich anderer Ausschüttungen macht: Axpo, EKS AG, allenfalls Kantonalbank. Wir wollen eine regierungsrätliche Strategie sehen. Da sollten wir uns näherkommen. Wenn wir nun aus der Motion eine parteipolitische Dis-

kussion machen, verlieren wir schliesslich alle und haben nach vier Jahren nichts.

Ich bitte nun in diesem Sinn die Regierung, die Motion offen anzuschauen und sich vielleicht durchzuringen, die Anliegen aufzunehmen. Die anderen Parteien rufe ich auf, die Motion ebenfalls zu unterstützen. Ich bin im Übrigen sehr froh, dass die ÖBS die Motion mitunterschrieben hat.

Kantonsratspräsidentin Susanne Günter (FDP): Wie wir beschlossen haben, wird uns die Regierung an der nächsten Sitzung ihre Stellungnahme abgeben. Wir brechen die Sitzung hier ab.

Markus Müller (SVP): Das Wetter ist sehr schön, und alle können nun noch etwas unternehmen. Ich bin jedoch mit meinem Sitzungsgeld bis 12.00 Uhr bezahlt. Wir haben eine Traktandenliste, auf der zwei weitere Geschäfte stehen. Warum beraten wir diese nicht? Ich sehe keinen Grund, weshalb wir sie jetzt nicht abhandeln könnten. Warum also sollten wir die Sitzung abbrechen? Oder hat die Präsidentin oder die Regierung noch einen Termin wahrzunehmen? Eine Traktandenliste, die wir zugestellt und in den Fraktionen behandelt haben, sollte auch durchgearbeitet werden. Ich stelle den Antrag, dass die Sitzung weitergeführt wird.

Kantonsratspräsidentin Susanne Günter (FDP): Wir haben zu Beginn der Sitzung beschlossen, dass wir gemäss dem Vorschlag des Büros die Traktanden 5 und 6 heute nicht behandeln.

Markus Müller (SVP): Dann habe ich das verschlafen.

*

Schluss der Sitzung: 11.00 Uhr