

Kantonsrat Schaffhausen

Protokoll der 5. Sitzung

vom 18. März 2024, 08:00 Uhr im Kantonsratssaal in Schaffhausen

Vorsitz Erich Schudel

Protokoll Claudia Porfido

Während der ganzen Sitzung abwesend (entschuldigt)
Lorenz Laich, Marcel Montanari, Markus Müller

Traktanden

Seite

- | | |
|---|-----|
| 1. Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 11. April 2023 betreffend «Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968» | 213 |
| 2. Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 5. September 2023 betreffend Umsetzung der Postulate im Personalbereich (Prüfung einer zukunftsorientierten und konkurrenzfähigen Besoldung) | 247 |

Neueingänge seit der letzten Sitzung vom 4. März 2024:

1. Kleine Anfrage Nr. 2024/5 von Urs Wohlgemuth vom 4. März 2024 betreffend Sparpflicht bei Annahme der Kostenbremseninitiative
2. Bericht und Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 8. Januar 2024 zum Bericht und Antrag des Regierungsrats betreffend die Umsetzung der Postulate im Personalbereich (Prüfung einer zukunftsgerichteten und konkurrenzfähigen Besoldung)
3. Bericht und Antrag der Spezialkommission 2023/5 vom 30. Oktober 2023 betreffend die Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968

*

Mitteilungen des Präsidenten:

1. Ich informiere Sie darüber, dass mit Schreiben vom 5. März 2024, Herr Peter Wanner seinen Rücktritt als Mitglied des Erziehungsrats per 31. Dezember 2024 erklärt hat.
2. Die 11-er-Spezialkommission 2024/6 betreffend Revision des Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht im Kanton Schaffhausen (Baugesetz) sowie die Schaffung des Energiegesetzes setzt sich wie folgt zusammen: Maurus Pfalzgraf (Erstgewählter), Mayowa Alaye, Christian Di Ronco, Hansueli Graf, Christian Heydecker, Hannes Knapp, Markus Müller, Marco Passafaro, Erwin Sutter, Josef Würms und Kurt Zuber.
3. Die Spezialkommission 2023/5 «Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968» meldet das Geschäft verhandlungsbereit.
4. Die GPK meldet das Geschäft «Umsetzung Postulate im Personalbereich» (Prüfung einer zukunftsorientierten und konkurrenzfähigen Besoldung) verhandlungsbereit.

5. Unser offizieller Berichterstatter des Ostschweizer Parlamentarierskirennen hat mir noch einen Bericht zugestellt. Ich werde Ihnen diesen in aller Kürze zu Gemüte führen. Der Verfasser ist Christian Heydecker. Einfach, dass Sie die Ich-Form einordnen können: «Liebe Kolleginnen und Kollegen, am 7. und 8. März 2024 hat das 59. Ostschweizer Parlamentarierskirennen in der Lenzerheide, erstmals organisiert vom Skiklub Kantonsrat Schaffhausen, stattgefunden. Einen ausführlichen Rennbericht konnten Sie bereits am Freitag 15. März in den Schaffhauser Nachrichten lesen. Wenn Historisches geschieht, darf man es auch erwähnen. Zum ersten Mal hat nämlich der Kanton Schaffhausen eine Medaille nach Hause gebracht. Es war alt Kantonsrat Christian Ritzmann, der in der Kategorie Herren 1, das sind die Teilnehmer unter 50 Jahren, die Bronzemedaille gewonnen hat. Herzliche Gratulation. Bemerkenswert war auch der Einsatz unseres Regierungsrats. Gleichentags fand die Ostschweizer Regierungskonferenz mit einem gemeinsamen Skitag in Davos statt. Es hat sich dabei gezeigt, dass unser Regierungsrat durchaus weiss, wie die Prioritäten zu setzen sind. Dino Tamagni und Martin Kessler seilten sich nämlich am Donnerstag elegant ab, um mit uns am Freitag am Skirennen teilzunehmen. Das ist nicht selbstverständlich und wird von uns Parlamentariern auch entsprechend anerkannt. Politische Zugeständnisse sind damit aber nicht verbunden. Erfreulich war auch, dass zahlreiche neue Gesichter dabei waren, insbesondere auch junge Gesichter. Die Alten sterben irgendwann weg. Somit muss also auch zeitig die Nachfolge gesichert sein. Wie zu hören war, hat es den Neulingen gut gefallen, auch wenn es etwas viel Informationen und Regeln für diejenigen gab, die zum ersten Mal dabei waren: *you know what I mean*. Es waren dann auch die Jüngeren, Melanie Flubacher Rüedlinger, Linda De Ventura und Tim Bucher, die neben Christian Ritzmann für vordere Plätze der Schaffhauser gesorgt haben. Gespannt sind wir auf die Resultate aus Airolo, wenn auch gewisse Dinosaurier wieder mit von der Partie sind: *you know what I mean*. Zudem haben die Schaffhauser einmal mehr die Thurgauer in der Nationenwertung hinter sich gelassen. Was sein muss, muss sein. Einen Wermutstropfen hat es aber dennoch gegeben. Es war natürlich bedauerlich, dass Kollege Lorenz Laich statt im Ziel, im Spital gelandet ist. Mit einem Rückenairbag wäre das Malheur wohl nicht passiert. Allerdings

habe ich mir sagen lassen, dass die Dinger erst ab einer gewissen Minimalgeschwindigkeit perfekt funktionieren. Zu erwähnen ist auch noch die Rolle und Arbeit von Nico Bollinger vom Radio Munot, der den Skiklub während zwei Tagen quasi als *embedded Journalist* begleitet und in allen möglichen und unmöglichen Augenblicken und Situationen *live* vom Anlass berichtet hat. Zu guter Letzt ist allen von euch zu danken, die am Anlass mitgemacht haben. Ihr alle habt für eine tolle Stimmung gesorgt, Fraktions- und Generationsübergreifend. Ich hoffe, dass der Spirit auch im Ratssaal noch etwas anhält. Das würde es mir auch etwas einfacher machen, über meinen wiederum letzten Platz hinwegzukommen.» Trotz der Ich-Form werden Sie unschwer erkannt haben, dass Christian Heydecker mit dem letzten Satz meine Wenigkeit gemeint hat. Ich nehme das aber wie immer sportlich und verweise darauf, dass ich mit meinem gemütlichen Renntempo noch bei keinem Rennen ausgefallen bin. Ja, lieber Christian Heydecker: An der Stelle auch von mir nochmals ein herzliches Dankeschön für die tadellose Organisation des Parlamentarierskirennens im Namen des Kantons Schaffhausen. Das äusserst effiziente und schlanke Organisationskomitee hat ausgezeichnete Arbeit geleistet und zu Recht dafür Lorbeeren aus allen Kantonen geerntet. Dass wir als kleiner Kanton mit 29 Teilnehmenden inzwischen die grösste Delegation am Anlass stellen, ist sicherlich der schönste Lohn deines langjährigen Einsatzes.

*

Protokollgenehmigung

Die Protokolle der 21. und 22. Sitzung vom 20. November 2023 und 4. Dezember 2023 werden genehmigt und verdankt.

*

1. Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 11. April 2023 betreffend «Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968»

Kommissionspräsident Hannes Knapp (SP): Wir haben in der Spezialkommission die Vorlage des Regierungsrats in zwei Sitzungen beraten. Grundsätzlich als wichtig erscheint mir, dass die Vorlage ertragsneutral durch die Festsetzung der Steuersumme festgelegt ist. Dadurch resultieren weder eine Erhöhung, noch eine Senkung der Steuern, damit auch für die Zukunft genügend Mittel für den Bau und den Unterhalt unserer Strassen vorhanden sind. Die Vorlage ist technologieoffen, zukunftsweisend und es wird auch keine Steuerbefreiung für irgendwelche Antriebstechnologien geben. Es werden aber auch keine unverhältnismässig benachteiligt. Wir haben die Umsetzung der Motion Stauffer durchgeführt. Grundsätzlich korrelieren die zur Berechnung verwendeten Faktoren mit dem CO₂-Ausstoss der Fahrzeuge. Die Faktoren sind aber so gewählt, dass sie eigentlich für die gesamte Flotte vorhanden sind und nicht auf unterschiedlichen Berechnungen basieren. Die zugrundeliegende Berechnung ist ziemlich clever. Sie kann auf den ersten Blick etwas umfangreich erscheinen, im Grundsatz ist das, was wichtig ist, aber leicht nachvollziehbar. So benötigen wir drei Faktoren, die wir aus dem Fahrzeugausweis entnehmen können: das Leergewicht und den Hubraum, so, wie es die Vorlage des Regierungsrats vorgeschlagen hat. Wir als Kommission haben jedoch einstimmig noch einen dritten Faktor eingeführt, der gewisse Punkte der Vorlage korrigiert und verbessert, nämlich die Leistung. Sie ist auch bei allen Fahrzeugen, die wir in Betrieb haben, einfach einsehbar und funktioniert folgendermassen: Das Strassenverkehrsamt berechnet jedes Jahr die drei Werte aus dem Fahrzeugausweis, also der eine Faktor mal das Leergewicht, der andere Faktor mal den Hubraum, und der dritte Faktor mal die Leistung, alle drei noch zusammenaddieren und man bekommt die Steuersumme für das Folgejahr. Die Verwaltung hat uns zugesagt, dass auf der Webseite für jedermann zugänglich ein Rechner implementiert werden kann, bei dem man nachvollziehbar und transparent die Steuersumme berechnen kann. Bei der Vorlage des Regierungsrats sind zahlreiche informative Grafiken und Diagramme implementiert. Ich möchte ein paar wenige hervorheben, da sie gut und einfach illustrieren, was die Vorlage überhaupt macht. So finden Sie in der Beilage des Kommissionsberichts auf der Seite 5 einen beispielhaften Vergleich, was die zusätzliche Komponente der Leistung auswirkt, nämlich, dass die höher- und hochmotorisierten Fahrzeuge dadurch stärker belastet werden. Die bescheidenen motorisierten Fahrzeuge werden dafür aber entlastet und dies unabhängig von der Antriebstechnologie. Dadurch spielt es keine Rolle, ob es Diesel, Elektro, Benzin, Wasserstoff oder Druckluft ist. Das macht auch Sinn, da

wir eine CO₂-abhängige Steuerberechnung möchten, die nun jedoch indirekt CO₂-abhängig ist. Sie korreliert aber gut. Weiter auf Seite 10 finden Sie die Entwicklung von einzelnen Fällen mit Verbrennungsmotoren in Abhängigkeit der angenommenen zunehmenden Elektrifizierung. Sie beinhaltet zwar auch für die Verbrennerfahrzeuge eine Zunahme der Verkehrssteuer, welche jedoch ziemlich im Rahmen ist. Es ist also eine relativ leichte Steigerung, die aus der zunehmenden Elektrifizierung des Fahrzeugbestands resultiert. Bis wir aber einen hohen Anteil an Elektrofahrzeugen im Kanton haben, wird es noch eine ziemliche Weile dauern, denn per Ende 2022 liegen wir bei 2.2%. Auf der Seite 12 sehen Sie das gleiche Diagramm für die Elektrofahrzeuge, im Unterschied, dass die Elektrofahrzeuge mit einer steigenden Elektrifizierung stärker ansteigen. Es ist natürlich die Mindeststeuer von 100 Franken, die bei einer schwachen Marktdurchdringung der Elektrofahrzeuge noch greift. Sobald wir mehr E-Fahrzeuge haben, werden und müssen sie auch einen stärkeren Anteil an der Steuersumme tragen. Es ist aber nicht das Einzige, was wir als Kommission gemacht haben, beziehungsweise was auch der Regierungsrat gemacht hat. Wir haben den Umgang mit den Wechselschildern vereinfacht, indem pro zusätzliches Fahrzeug eine Pauschale von 70 Franken fällig wird. Das Gesetz haben wir an die Praxis der tagesaktuellen Abrechnung bei der Hinterlegung des Kontrollschilds angepasst und am Schluss haben wir noch die Verwendung der Steuer präzisiert. Sie soll gemäss Steuergesetz für den Bau, Unterhalt und Betrieb aller Strassen verwendet werden. Zum Abschluss möchte ich noch der ehemaligen Kantonsratssekretärin Claudia Indermühle für die Administration und für die wie immer hervorragende Protokollierung danken. Auch ein Dank gebührt Herrn Regierungsrat Martin Kessler und dem Leiter des Strassenverkehrsamts, Markus Storrer, für die Beratung und die gute Zusammenarbeit, auch in Bezug auf den ausführlichen Zusatzbericht und nicht zuletzt allen Kommissionskollegen für die konstruktive Zusammenarbeit, die wir für die Erarbeitung des Gesetzes auch benötigt haben.

Fraktionserklärung: Wir schliessen uns der Haltung der Kommission an. Gewünscht hätten wir uns allerdings etwas mehr Lenkwirkung durch die Steuer auf CO₂-arme Fahrzeuge. Wir stimmen der Vorlage aber im Sinne eines Kompromisses zu.

Mariano Fioretti (SVP): Wir haben an unserer letzten Fraktionssitzung den Bericht und Antrag der Spezialkommission betreffend die Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern sowie die Vorlage des Regierungsrats vom 11. April 2023 intensiv besprochen. Unsere Fraktion zeigt sich über die Vorlage und den Bericht alles andere als erfreut. Es war aber auch nicht anders zu erwarten, da sich unsere Fraktion immer gegen

neue oder höhere Steuern und Abgabegebühren einsetzt. Wir halten an unserem Wahlversprechen fest und werden einer finanziellen Mehrbelastung der Schaffhauser Bevölkerung nie zustimmen. Die Vorlage geht sogar noch einen Schritt weiter, denn sie möchte eine staatliche Umerziehung des motorisierten Verkehrs. Dies auf eine fragwürdige Art und Weise, welche diejenigen Verkehrsteilnehmer zur Kasse bittet, die mit herkömmlichen Autos mit Verbrennungsmotoren unterwegs sind. Es stellt sich auch die Frage, ob eine solche Diskriminierung oder Ungleichbehandlung überhaupt rechtens ist und bei einer Klage vor Gericht standhalten würde. Diese Gedanken hat sich der Regierungsrat wohl nicht gemacht, denn sonst hätte er mit grosser Sicherheit nicht den Weg der Diskriminierung gewählt. Man darf sich auch fragen, weshalb er den Elektrofahrzeugbesitzern ein finanzielles Geschenk auf Kosten der anderen Automobilteilnehmer macht, welche sich keinen Tesla leisten können. Und, weshalb er Elektrofahrzeuge nicht wie Motorfahrzeuge mit Verbrennungsmotor besteuert. Eventuell fehlt es ihm an Mut, ich weiss es nicht, denn die schweren und leistungsausgestatteten Elektrofahrzeuge belasten die Strassen stark. Die Antwort dazu kennt wohl nur der zuständige Regierungsrat. Ich bin bereits gespannt, wie er das der Wählerschaft erklären möchte, was er für Erklärungen aus dem Hut zaubert und ob sie die Wählerschaft verzaubert oder eher verärgert. Wir werden es erfahren. Was bei der Vorlage und dem Bericht und Antrag komplett ausgeblendet wurde, ist die Tatsache, dass sich nur die wenigsten Haushalte ein neues und teures Elektrofahrzeug leisten können. Genau die Haushalte sind aber auf ein Auto angewiesen und dafür gibt es unzählige Gründe, wie z.B.: Personen, welche einer Schichtarbeit nachgehen, in der Pflege arbeiten oder diejenigen, welche die Strassen im Winter von Eis und Schnee befreien, damit am Morgen auch diejenigen mit den teuren Elektroautos freie Fahrt haben. Sie lassen keine Gelegenheit aus, um zu betonen, wie sehr Ihnen die uniformierten Berufe und die Pflege am Herzen liegen und wir ihnen Sorge tragen müssen. Leider zeigt sich unverblümt, dass es nur leere Worthülsen sind und Ihnen die Personen nicht so am Herzen liegen, wie Sie es sonst propagieren. Dass dies nicht überrascht, muss ich an der Stelle auch nicht speziell erwähnen. Die Wählenden sehen nun, wer sie entlasten möchte und wer ihnen neue oder höhere Steuern, Abgaben und Gebühren, aufs Auge drückt oder es zumindest versucht. Sie können ihren Unmut bei den nächsten Wahlen kundtun, indem Sie es mit ihrem Wahlzettel korrigieren. Dass wir bei der Vorlage einen Automatismus haben, ist nicht nur störend, sondern entzieht uns auch in Zukunft die Mitsprache in Bezug auf die Strassenverkehrssteuern. Schauen Sie sich einmal die Seite 5 der Tabellenbeilage 1 an. Der teure, schwere und leistungsstarke Tesla, bezahlt etwa ein Drittel der Strassenverkehrssteuer eines VW Golfs. Dass das so nicht geht, muss ich nicht noch weiter ausführen. Völlig ausser Acht steht doch die

Tatsache, dass Elektrofahrzeuge einen viel höheren Pneuabrieb als ein Auto mit Verbrennungsmotor haben. Doch das spielt bei den Steuererhöhungsturbos von Mitte-links keine Rolle. Vergleicht man z.B. den Tesla mit 1'919 Kilogramm und 366 Kilowatt Leistung mit dem Jeep Grand Cherokee, der 2'545 Kilo auf die Waage bringt und 522 Kilowatt Leistung hat, fällt einem die krasse Diskriminierung auf. Der Cherokee bringt 600 Kilogramm mehr auf die Waage und hat 152 Kilowatt mehr Leistung. Er bezahlt beinahe neunmal mehr an Strassensteuern und dies, obwohl er mit grosser Sicherheit die Strasse nicht neunmal mehr belastet als der Tesla. Sie sehen am Beispiel, dass eine rechtlich fragwürdige Bevorzugung von schweren Elektroautos entstehen soll. Die Bevorzugung soll zu Lasten derjenigen Schaffhauser sowie KMUs gehen, welche mit einem herkömmlichen Auto mit Verbrennungsmotor unterwegs sind und nicht in der privilegierten Lage sind, sich ein so teures Elektroauto leisten zu können. Die SVP-EDU-Fraktion lehnt die Vorlage geschlossen ab. Aus den genannten Gründen stelle ich an der Stelle auch gleich den Antrag auf Nicht-eintreten. Ich danke Ihnen für die Unterstützung.

Rainer Schmidig (EVP): Gerne gebe ich Ihnen die Meinung der GLP-EVP-Fraktion zur Vorlage Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern bekannt. Um es vorwegzunehmen, unsere Fraktion wird der Teilrevision zustimmen. Vom Kommissionspräsidenten wurde die Diskussion in der Kommission und die Vorlage ausführlich dargestellt, wofür ich ihm im Namen unserer Fraktion herzlich danke. Die Motion von Kantonsrat Daniel Stauffer verlangt zwar die Einführung einer CO₂-abhängigen Steuer, aber im Bericht sind die Gründe für die gewählte Lösung klar herausgeschält. Die Korrelation zwischen CO₂-Ausstoss und Gewicht, sowie auch Hubraum und vor allem Leistung, ist nachvollziehbar. Zudem ist der Fahrzeugbestand in seiner Zusammensetzung nicht konstant, sondern dynamischen Veränderungen ausgesetzt, was klarerweise auch nach einer dynamischen Regelung der Berechnung der Verkehrsteuer verlangt, wenn wir nicht alle paar Jahre das Gesetz ändern möchten. Die Verwaltung hat uns diesbezüglich eine klare, nachvollziehbare Gesetzesformulierung vorgelegt, auch wenn die eine oder der andere die mathematischen Formeln mit den entsprechenden Parametern für Leergewicht, Hubraum und Leistung als komplex empfindet. Die Mathematik ist aber klar, unabhängig und einfach nachvollziehbar. Da auf eine Erhöhung der Gesamtsteuereinnahmen bei den Verkehrssteuern verzichtet wird, ist eine Lenkung nicht im Fokus der Vorlage. Es findet auch, entgegen der Aussage von Kantonsrat Mariano Fioretti, keine statt. Es muss allenfalls mit anderen Mitteln angegangen werden. Genau das Leergewicht und der Einbezug der Leistung verhindern aber, dass Elektrofahrzeuge bevorzugt werden.

Urs Capaul (parteilos): Das Gesetz über die Strassenverkehrssteuern ist angesichts der vermehrt auf den Markt drängenden Elektrofahrzeuge nicht mehr aktuell. Es muss dem langsam, aber stetig wachsenden Anteil an Elektrofahrzeugen vermehrt Rechnung getragen werden. Dass der E-Mobilität die Zukunft gehört, ist nachvollziehbar: Der deutlich bessere Wirkungsgrad verringert den Energieverbrauch drastisch. Zudem werden beim Betrieb keinerlei Schadstoffe oder Treibhausgase ausgestossen und chinesische E-Mobil-Produzenten drängen zunehmend mit günstigen Angeboten auf den europäischen Markt und setzen dadurch neue Leitplanken, ob wir es möchten oder nicht. Zudem bezeichnet die EU die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren als Auslaufmodelle, selbst wenn sich Deutschland zum Schutz ihrer eigenen Autoindustrie dagegen wehrt. Die vorgeschlagene Revision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern trägt dem Umstand Rechnung, indem ein neues Berechnungsmodell vorgeschlagen wird. Es berücksichtigt die wachsenden Anteile an E-Fahrzeugen, ohne sie aber aufgrund der leistungsstarken Motoren zu diskriminieren. Die vorgeschlagene Berechnung ist auch nachvollziehbar, weil es mathematisch und auf Daten basiert, welche im Fahrzeugausweis aufgeführt sind. Zudem bezieht es auch die Teuerung mit ein, indem beim sogenannten K-Faktor der Landesindex der Konsumentenpreise einfliesst. Da die Summe der Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer gleich bleibt, nimmt die relative Steuerbelastung bei einer Zunahme des Bestands der Anzahl Fahrzeuge ab. Das ist meines Erachtens nicht schön, denn mehr Fahrzeuge auf der Strasse bedeutet auch einen häufigeren Sanierungsbedarf. Insofern hätte unsere Fraktion ein dynamischeres Modell gewünscht, welche die Gesamtsteuersumme nicht wie heute bei den rund 14.5 Mio. Franken belassen hätte. Doch das hat nichts mit der Berechnung an und für sich zu tun. Die Basissteuersumme könnte bei dem vorgeschlagenen Modell auch angepasst werden. Die Kommission hat neben dem Leergewicht und dem Hubraum auch einen dritten Bemessungsfaktor eingeführt, nämlich die Leistung. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass Elektrofahrzeuge zwar emissionsfrei verkehren, aber aufgrund der höheren Motorenleistung bei der Anfahrt auch der Pneuabrieb erhöht ist. Dennoch ist ein normales Elektrofahrzeug kein Porsche. Wir hätten uns zudem vorstellen können, dass anstelle des Leergewichts, das Gesamtgewicht als Bemessungsgrundlage berücksichtigt würde, zumal sich etliche Kantone bei der Motorfahrzeugsteuer ebenfalls darauf abstützen. Es ist auch im Fahrzeugausweis aufgeführt. Wir stellen dazu jedoch keinen Antrag, sondern schliessen uns der Kommissionsmehrheit an, die mit 8 : 1 Stimmen, die geänderte Vorlage zuhanden des Kantonsrats verabschiedet hat. Die GRÜNE-Junge Grüne-Fraktion ist für Eintreten auf die Vorlage und wird auch der Fassung der Kommission zustimmen.

Beat Hedinger (FDP): In zwei SPK-Sitzungen haben wir das Geschäft vorbereitet, besprochen, und sind unter anderem auch auf Forderungen und Inputs der SVP eingegangen und haben einen Kompromiss gefunden, der Sinn macht und auch eine Lösung gegenüber dem seit 1969 in Kraft bestehenden Gesetz darstellt. Wenn man die Vorlage anschaut, ist sie wohl etwas komplex und mit den vielen Parametern schwer verständlich. Über alles aber, ist es für mich verständlich und auch praktikabel geworden. Wir haben an unserer Fraktionssitzung intensiv über die Vorlage diskutiert, haben sie ohne Euphorie und grosse Begeisterung gutgeheissen, sind aber dafür und treten ein. Für uns wichtig und richtig ist auch, dass es nicht mehr Steuern gibt und Elektroautos künftig auch mehr bezahlen müssen. Uns ist auch bewusst, dass es, egal was wir an der Vorlage noch schrauben, aus Sicht des Einzelnen wohl nie eine absolute Gerechtigkeit geben wird. Wir sind in der Fraktion ohne Gegenstimmen, jedoch mit einer Enthaltung, auf die Vorlage eingetreten und werden es auch heute so machen.

Regierungsrat Martin Kessler (FDP): Das war eine spannende Runde des Eintretens. Sie ist genauso verlaufen, wie ich es mir vorgestellt habe, und man stellt fest, dass sich die einen intensiv mit der Thematik befassen haben, insbesondere auch seit dem Einreichen der Motion Daniel Staufer. Die anderen hatten damals bei der Einreichung ihr Urteil und ihre Meinung zum weiteren Vorgehen bereits festgelegt. Das ist ziemlich deutlich herausgekommen. Die Vorlage kann man mögen oder nicht und man kann die Strassenverkehrssteuer mögen oder auch nicht mögen. Tatsache ist, dass wir unser Strassennetz unterhalten, erweitern und betreiben müssen, was Geld kostet. Dazu haben wir den Strassenfonds, welchen ich einmal als Flasche bezeichne. Darin haben 15 Mio. Franken Platz, welche jedes Jahr benötigt werden und das Finanzdepartement in einer Transferaktion meinen Kollegen vom Tiefbau Schaffhausen zuweist, damit sie ihre Arbeit machen können. Alles, was über die 15 Mio. Franken geht, fliesst an die Gemeinden. Im vorletzten Jahr haben sie gute 3 Mio. Franken erhalten. 2023 werden es 2.5 Millionen Franken sein, welche die Gemeinden bekommen. Mit dem heutigen Steuersystem erhalten wir sogar mehr als die benötigten 15 Mio. Franken und mit dem vorgeschlagenen beantragten neuen Steuersystem werden wir es garantiert auch erhalten. Das ist der grosse Unterschied. Mit dem neuen Ablauf bringen Sie die Flasche immer voll, mit dem Bisherigen ist es jedoch nicht so sicher. Weshalb? Es gibt zwei Möglichkeiten. Man kann davon ausgehen, dass sich die Elektromobilität in den nächsten Jahren durchsetzen wird. Da kann man daran glauben oder nicht. Man kann daran glauben, dass Wasserstoff kommt, oder gar nichts kommt, oder die Leute viel mehr zu Fuss und mit dem Fahrrad unterwegs sind. Tatsache ist trotzdem, dass die Flasche voll werden muss, weil das Strassennetz unterhalten und betrieben werden muss. Mit dem

bisherigen Ablauf, ist es mit zunehmendem Elektromobilisierungsgrad schwierig, da wir aktuell die Besteuerung der Elektroautos in der Verordnung geregelt haben. Die Verordnung kann der Regierungsrat wöchentlich ändern. Das heisst, wir können, wenn das Parlament z.B. die Vorlage ablehnt, sagen, dass wir trotzdem etwas für das Klima tun möchten. Ich bringe auf die nächste Woche einen Antrag in den Regierungsrat und gehe davon aus, dass er durchkommen wird. Wir senken die Steuer für die E-Fahrzeuge von 3 Franken, z.B. auf 50 Rappen pro Kilowatt. Das wird vermutlich einen Juristen unter Ihnen auf den Plan rufen, der das nicht so originell findet und die ungenügende Rechtsgrundlage vor das Gericht zerren wird. Das heisst, das Gericht wird uns früher oder später, mit jeder Garantie, dazu zwingen, eine neue gesetzliche Grundlage für die Besteuerung der Elektrofahrzeuge zu machen. Ein anderes alternatives Szenario ist aber auch nicht so unwahrscheinlich. Die Elektromobilität setzt sich nicht so rasch durch, wie vielleicht die Euphoriker gedacht haben, aber die Hybridfahrzeuge setzen sich bestimmt durch. Die Plug-in-Hybride haben im Normalfall zur Unterstützung des Elektromotors einen Benzinmotor. Sie haben jedoch keinen 2 oder 3 Liter Hubraum, sondern typischerweise einen 1'200er-Motor. Das heisst, beim heutigen Ablauf der Besteuerung bringen die 1'200 Kubikzentimeter nicht mehr den Steuerertrag, den das 3-Liter-Auto bringt. Somit wird die Flasche nicht mehr voll und wir bekommen wieder ein Problem. Und wie löst der Regierungsrat das Problem, wenn wir die Steuergesetzgebung von 1968 zum neunten Mal nicht revidieren dürfen? Er wird es in der Verordnung bei den Elektroautos lösen müssen und das ist wiederum nicht so originell, weil wir dort den Frankenbetrag pro Kilowatt notgedrungen höher setzen müssen. Das führt wieder einen Juristen auf den Plan, der die Gesetzgebung zu Fall bringt. Das wollte ich Ihnen klarmachen. Wir müssen das Gesetz nun oder später revidieren. Alle Kollegen in der Schweiz sind an der gleichen Thematik. Sie können es noch einmal zu Fall bringen, wenn Sie es unbedingt möchten, weil Sie sich plötzlich stark für die Leute mit niedrigem Einkommen einsetzen, oder die Feinstaubproblematik der E-Autos entdeckt haben. Es ist etwas schwierig. Die Pflicht, sich einen teuren Verbrenner zu kaufen, besteht genauso wenig, wie die Pflicht, ein teures E-Auto zu kaufen, wenn man es nicht vermag. Es gibt genügend Occasionsmodelle auf dem Markt, egal welche Antriebsart. Es gibt auch kleinere motorisierte Verbrennerfahrzeuge, die einen Polizisten nachts um 03.00 Uhr zur Arbeit fahren können. Und es ist tatsächlich so, dass der VW Golf bei einer 90-prozentigen Durchdringung mit E-Mobilen rund 200 Franken mehr kosten wird. Nur, bis es so weit ist, ist der Golf längst durchgerostet und Sie haben bereits längst ein E-Auto gekauft, weil es viel günstiger im Unterhalt ist und, weil es bis dahin auch genügend Occasionsmodelle auf dem Markt gibt. Vielleicht aber auch, weil sich die Person denkt, dass es vielleicht gar nicht so

schlecht wäre, etwas für das Klima zu tun. Nun kommt ein Fraktionssprecher und sagt, dass es die Fraktion gar nicht interessiert. Was hat das Klima mit uns im Kanton zu tun? Wir haben eine nationale Strategie, die sagt, dass wir im Jahr 2050, CO₂-neutral unterwegs sein müssen. Sie gibt uns mit dem Klimagesetz, dass das Schweizer Volk im letzten Jahr angenommen hat, den Auftrag, das Ziel zu erreichen. Man kann doch nicht einfach hingehen und sagen, dass es uns nicht interessiert und es eine Diskriminierung der Verbrennerfahrzeuge ist. Ja, die Diskriminierung, wenn man es so nennen möchte, ist nun einmal gegeben, denn das ist unser Auftrag. Sie können auch sagen, dass es eine Diskriminierung der Fahrzeuge mit mehr Gewicht ist. Weshalb ist das keine Diskriminierung? Das ist genau die gleiche Argumentation, die Sie bringen. Ein leichtes Fahrzeug wird diskriminiert, weil es genauso viel zahlen muss wie ein schweres oder umgekehrt. Das ist doch keine Argumentation. Sie können sich ärgern, dass ein Tesla nur ein Drittel bezahlen soll. Aktuell ist es so, dass ein Tesla mit vergleichbarer Leistung, wie ein Verbrennerfahrzeug, ein Ferrari, in etwa gleichviel Steuern bezahlt. Wenn man aber die Motion erfüllen möchte, ist es der Auftrag, eine CO₂-Abhängigkeit in die Steuergesetzgebung aufzunehmen. Den Auftrag haben wir angenommen und ihn sorgfältig umgesetzt. Wenn man das Resultat grafisch darstellt, erscheint es kompliziert, aber die Rechnung ist es überhaupt nicht. Wir füllen die Flasche zuerst mit einem grossen Anteil Hubraum, mit wenig Gewicht noch den Rest und mit der Zeit wechseln die Anteile immer mehr. Es kommt mehr Gewicht in die Flasche und dafür immer weniger Hubraum. Ein Gewicht haben nun einmal alle Fahrzeuge. Die Kommission fand den Ablauf aber noch etwas zu einfach und hat die Leistung noch dazu genommen. Mit der Leistungskomponente kann ich gut leben, denn sie ist sogar sinnvoll. Gemäss Aussage des Strassenverkehrsamts ist die Erfassung auch nicht komplizierter. Wir haben drei im Fahrzeugausweis stehende Werte, die eingetippt werden und fertig ist das Resultat. Bitte lehnen Sie den Antrag für Nichteintreten ab und ich wünsche der Vorlage alles Gute, weil sie wirklich gut ist.

Arnold Isliker (SVP): Weshalb bringt man nicht alle Kantone unter einen Hut, wenn bereits alle Kantone an dem Problem arbeiten? Das ist für mich fragwürdig. Auch ich habe damals der Motion Stauffer zugestimmt, in der Meinung, dass vonseiten des Regierungsrats eine Gesamtrevision vorgelegt wird. Das ist aber leider nicht der Fall, da die schweren Motorwagen sowie die landwirtschaftlichen Fahrzeuge, ausgenommen sind. Somit kann ich der Vorlage nicht zustimmen, da auch die strombetriebenen Fahrzeuge unter Art. 3 verschiedentlich besteuert werden sollten. Die Motion verlangt eine Reduzierung von CO₂ durch Verbrennungsmotoren. Gemäss dem Pariser Abkommen wird das Ziel netto null bis 2050 angestrebt. Papier ist

bekanntlich geduldig. Die Vorlage kommt fünf Jahre zu früh, weil wir nicht wissen, wohin die Reise betreffend Antriebstechnologie geht. Warten wir es ab und bringen dann eine Vorlage, welche vom Volk genehmigt wird. In der jetzigen Vorlage wird es sicher nicht der Fall sein. Ausserdem ist sie verfassungswidrig, denn in der Bundesverfassung ist ein Diskriminierungsverbot verankert. Somit kann sie so nicht umgesetzt werden. Zudem ist die Vorlage mit den Berechnungen eher für einen Astrophysiker geschrieben, als für einen Otto Normalverbraucher. Ich habe bereits in der Kommission darauf hingewiesen, dass auch die Landwirtschaftsfahrzeuge sowie schwere Lastwagen berücksichtigt werden müssen, da auch dort Handlungsbedarf besteht. Sie bezahlen nämlich keine LSVA und keine Benzin- und Diesel-Zollabgaben, belasten aber die Strasse genau gleich wie die Stromer. Wir möchten eine schlanke Vorlage. Es ist unverständlich, weshalb E-Fahrzeuge bessergestellt werden sollen als Verbrenner. Da die Subventionen für die E-Autos wegfallen, zeigen die Verkaufszahlen nach unten. Somit wird das Ziel von 100% E-Mobility niemals zu erreichen sein. Die vom Regierungsrat erträumten 90% könnten noch der Fall sein. Einzig Firmen können Flotten ausrüsten, da sie die nötige Energie haben. Erklären Sie mir einmal, wie die Stromversorgung in den Aussenquartieren auch für die Autobesitzer gewährleistet werden soll, die nachts auf der Strasse parkieren. Das ist ein Ding der Unmöglichkeit. Soll das wieder der Steuerzahler mittels Subventionen bezahlen? Entweder werden alle Teilnehmer der Strasse gleichbehandelt oder wir brechen die Übung ab – sprich Stimmbürger. Sie haben sowieso das Privileg, keine Benzin- und Diesel-Zollabgaben an den Staat zu bezahlen. Wie soll dann der Kanton vom Bund noch Zuschüsse bekommen? Es kann nicht sein, dass wir, wie auf dem Basar, jährlich die Steuer neu berechnen. Es benötigt doch eine Planungssicherheit und deshalb soll sie vorausberechnet werden können. Der Kanton Aargau macht es neuestens mit einer Vorlage ebenso. Mit dem Vorhaben zur Reduktion von CO₂, könnte die Automobilindustrie Vorreiter spielen und nicht immer noch schwerere SUVs sowie E-Fahrzeuge mit bis zu 820 PS auf den Markt werfen. Gehen wir zurück in die Sechzigerjahre, ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen. Da hat der VW Käfer die gleichen Dienste geleistet wie heute die SUVs und hätte mühelos im Parkhaus Herrenacker Platz gehabt. Aus den Gründen stelle ich den Antrag: Rückweisung der Vorlage der Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuer an den Regierungsrat.

Theresia Derksen (Die Mitte): Für mich ist klar, dass wir im Prinzip mit dem vorliegenden Vorschlag keine Lenkungswirkung haben, da die Beträge minim sind, die runter- und raufgehen. Von einer Umerziehung kann somit keine Rede sein. Weder Fahrende mit grossen, noch mit kleinen Autos müssen mit massiv höheren Strassenverkehrsabgaben rechnen. Da

werden die Benzinpreise viel mehr ins Gewicht fallen. Trotzdem sollten wir beim Vorschlag der Spezialkommission bleiben. Es ist ein erster Schritt, die Verkehrssteuer nach ökologischen Gesichtspunkten zu gestalten. Deshalb soll mit der Formel Leergewicht, Hubraum und Leistung, entsprechend den Angaben im Fahrzeugausweis, die Höhe der Strassenverkehrsabgaben berechnet werden. Es ist gut, dass wir die Leistung mitberücksichtigen. Die Berechnung der Formel ist nicht kompliziert und wenn Sie einmal in der Software einprogrammiert ist, ist der Wert rasch errechnet. Eine Erhöhung des Strassenfonds mit höheren Strassenverkehrssteuern macht jedoch keinen Sinn, wenn die Kasse genügend gefüllt ist. Mit der jetzigen Vorlage ist der Fonds nicht gefährdet und die Elektromotoren berücksichtigt. Das Strassengesetz regelt, was mit dem Geld aus dem Strassenfonds gemacht werden darf. Deshalb kann das Geld nicht für etwas anderes verwendet werden. Wir erinnern uns an die vergangenen Volksabstimmungen und wissen, dass eine massive Erhöhung beim Volk keine Chance hat. Hier können wir aber nicht einmal von einer Nichterhöhung sprechen. Es ist aber ein Schritt in die Richtung eines ökologischen Ansatzes der Abgabe und das sollten alle mittragen können.

Daniel Meyer (SP): Die Vorlage enthält keine neue und keine höhere Motorfahrzeugsteuer. Wer dies sagt, spricht schlicht die Unwahrheit. Da die Steuersumme festgebunden wird, zahlt die Bevölkerung nun einmal gleich viel. Es verteilt sich einzig anders. Wenn wir aber die Motion Stauffer auch nur im Nucleus umsetzen möchten, ist es genau das Mindeste. Im Weiteren gibt es am Markt durchaus andere Hersteller, die nicht im Sport- oder Luxuswagensegment zu Hause sind. Weiter möchte ich, um den verdrehten Kaufkraftargumenten etwas entgegenzusetzen, auch anmerken, dass selbst, wenn Sie im Vergleich zu früher ein sparsames Verbrennermodell kaufen, dennoch auch Anschaffungskosten entstehen. Der Occasionsmarkt wird es jedoch regeln und so wird es auch bei den E-Autos geschehen. Auch Kantonsrat Mariano Fioretti glaubt an den Markt. Der von ihm so verhasste Tesla stösst nun mal kein CO₂ aus, auch wenn er leistungsmässig, und da sind wir uns für einmal einig, jenseits von Gut und Böse ist. Ich erinnere aber nochmals daran, dass mit unserer Zustimmung zur Motion Stauffer, die CO₂-Gerechtigkeit das Ziel war. Ich freue mich auf mehr Einzelsprecher der SVP-Fraktion, die zu ihrer Haltung in der Kommission stehen und sie verteidigen. Ich bitte, den vernünftigen Kompromiss anzunehmen und darauf einzutreten.

Marco Passafaro (SP): Wenn wir auf die Vorlage eintreten, werde ich wahrscheinlich als E-Autofahrer in Zukunft mehr Steuern zahlen. Eigentlich ist es also gegen mein Interesse, auf die Vorlage einzutreten. Mit meinem

E-Auto habe ich im Unterhalt jedoch das günstigste Auto seit etwa 40 Jahren. Ich zahle weniger für die benötigte Energie, verbrauche aber natürlich auch etwa 90% der Energie und nicht 30%. E-Autos kann man übrigens bereits ab 10'000 Franken kaufen. Es gibt günstige Modelle und dazu noch mit günstigem Unterhalt. Wenn ich also wenig Geld habe, kaufe ich mir eigentlich besser ein E-Auto, denn es wird sich in Zukunft sogar noch verbessern. Schlussendlich gibt es aber noch das Argument, dass wir den Strassenunterhalt finanzieren müssen. Nicht, dass ich ein Fan von Strassen bin, aber wir müssen sie finanzieren und die Vorlage sichert es. Das sollte doch ein Grund und ein Argument sein, um auf die Vorlage einzutreten. Bezüglich der komplizierten Berechnung. Es ist nicht ganz einfach, aber es ist Multiplizieren und Dividieren und das kann man. Ausserdem wird noch ein Tool auf der Webseite aufgeschaltet, wo man seine Daten aus dem Fahrzeugausweis einsetzen kann, und es berechnet die Steuer. Besser geht es also nicht. Sie waren übrigens mit vier Mitgliedern auch in der Kommission vertreten und hätten dort Verbesserungen einbringen können. Bitte treten Sie auf die Vorlage ein.

Regierungsrat Martin Kessler (FDP): Kantonsrat Arnold Isliker hat gesagt, dass er zumindest der Motion Stauffer zugestimmt hat, in der Annahme und Meinung, dass der Regierungsrat eine Gesamtrevision vorlegt. Der Auftrag in der Motion war aber klar. Wenn Sie dort zugestimmt haben, war Ihnen auch bewusst, dass wir uns auf das beschränken werden, was gefragt und gefordert wurde. Nun ist es aber so, dass Sie, Kantonsrat Arnold Isliker, auch ein Mitglied der Spezialkommission waren, als wir über schwere Motorwagen und einer potenziellen Anpassung gesprochen haben. Spannenderweise haben Sie aber den Antrag nicht gestellt. Weshalb wohl? Die Frage zu beantworten überlasse ich Ihnen. Sie sagen, man wisse nicht, wohin die Reise gehen wird und wir sollten mit der Vorlage noch fünf Jahre warten. In fünf Jahren wissen Sie wahrscheinlich tatsächlich mehr. Sie wissen, dass sich die Elektromobilität definitiv durchsetzen wird, aber unserem Ablauf ist es egal. Es geht nur darum, die Flasche zu füllen. Es ist eine Finanzvorlage, keine Lenkungs Vorlage. Wir brauchen die Finanzen, um unsere Strassen zu unterhalten, zu bauen und zu sanieren. Es ist egal, ob sich die Elektromobilität überhaupt nicht weiter durchsetzt. Ende 2023 hatten wir im Kanton Schaffhausen 3% Elektroautos und schweizweit 3.6%. Ich gehe davon aus, dass wir realistisch etwa auf 5% oder 6% kämen, weil nämlich die gekauften Elektroautos auf der Strasse fahren und nicht in der Garage herumstehen. Das ist auch so ein spannender Effekt. Nochmals, der Vorlage ist es egal, ob sich Wasserstoff oder Druckluftantrieb durchsetzen wird. Oder sogar weniger Auto gefahren werden wird, was uns alle auch freuen würde, dann hätte man nämlich mehr Platz auf der Strasse. Wir brauchen einfach den Strassenfonds gefüllt. Es

kam auch wieder die Verfassungswidrigkeit, die Diskriminierung. Da kann vielleicht der Staatsschreiber noch etwas dazu sagen. Ihm glaubt man es vielleicht eher. Tatsache ist, dass die maximale Steuer, die ein Verbrennerauto bezahlen muss, wenn wir wirklich eine Marktdurchdringung der Elektromobilität von etwa 90% oder noch höher haben, gerade etwa auf dem heutigen Schweizer Durchschnitt liegt. Wo ihr Fahrzeug maximal liegen wird, können Sie in den Tabellen in der Vorlage nachschauen. Sie können aber auch eine Anfrage an Markus Storrer vom Strassenverkehrsamt machen. Er wird Ihnen in einer halben Minute beantworten können, was ihr Fahrzeug maximal für eine Steuerbelastung haben wird. Es ist aber so, dass, wenn Sie heute ein Elektrofahrzeug haben, ihre Steuerbelastung mit zunehmender Marktdurchdringung stärker ansteigen wird, als die eines Verbrennerfahrzeugs, weil die Gewichtskomponente mit der Zeit mehr einschlenkt. Man könnte also sogar sagen, dass es die E-Autofahrer sind, die diskriminiert werden. Sie müssen anfangs nur 100 Franken bezahlen und in einigen Jahren mehr. Es ist auch trotz der behaupteten Komplexität der Vorlage nicht ausgeschlossen, die landwirtschaftlichen und schweren Motorwagen miteinzubeziehen, Kantonsrat Arnold Isliker. Sie können heute Anträge stellen, die wir in der Kommission beraten können. Aber ich bin sicher, Sie stellen keinen Antrag, weil Sie lieber die Vorlage abschiessen möchten. Ein beliebtes Thema ist auch das Laternenparkieren. Ja, das muss gelöst werden, denn logischerweise müssen die E-Fahrzeuge aufgeladen werden können. Das wird sich lösen, da alle Städte und Gemeinden daran arbeiten. Stellen Sie sich z.B. Norwegen vor. Da sind 90% - 95% der Neuzulassungen elektrisch unterwegs. Glauben Sie, man muss das Problem in anderen Ländern nicht lösen? Das müssen wir alle lösen und es ist auch gut lösbar. Sie sehen das alleine an den Ladesäulen, die bereits in der Stadt stehen. Sie sind meistens leer, weil man sie gar nicht benötigt, da bis anhin sowieso jeder zu Hause in seiner Garage lädt. Bezüglich der Stromer, die das Privileg haben, keine Abgaben über die Mineralölsteuer zahlen zu müssen. Das ist richtig und ist die grosse Herausforderung des Bundes, denn er hat auch ein Problem. Er ist aber daran, das Problem zu lösen. Uns betrifft das Problem nicht so stark, weil der vom Bund kommende Anteil im Strassenfonds klein ist. Wenn der Kanton Schaffhausen das Problem der Strassenfinanzierung gelöst hat, sind wir sozusagen sicher. Bezüglich der SUVs, dass die Elektrischen zusätzlich noch schwerer werden. Was soll man da dagegen sagen? Das ist der Markt und mit der Vorlage tun wir immerhin etwas, dass man gefühlsmässig zumindest sagen kann, dass es entgegenwirkt, indem nämlich das Gewicht und auch die grosse Leistung berücksichtigt werden. Wir haben in der Vorlage all den vorgebrachten Argumenten genüge getan und ich bitte Sie, das zu berücksichtigen und ernsthaft in ihre Überlegungen miteinzubeziehen.

Matthias Freivogel (SP): Ich gehöre zu denjenigen, die etwas erstaunt sind. Es gibt aber auch solche, die über das Verhalten der SVP-Fraktion nicht erstaunt sind. Ich hatte den Eindruck, dass Sie in der Kommission konstruktiv mitgearbeitet und nicht auf Fundamentalopposition gemacht haben. Dass Sie eingesehen haben, dass wir ein 55 Jahre altes Gesetz erneuern und der modernen Zeit anpassen sollten, wie die Technik auch Fortschritte gemacht hat. Da gab es durchaus konstruktive Inputs und die Kommission hat sie auch diskutiert. Das sachliche Argument von Kantonsrat Mariano Fioretti kann man anhand der Fakten widerlegen. Der Otto Normalverbraucher fährt mit geringem Portemonnaie vielleicht einen VW Polo. Was kostet der? Gemäss Vorlage des Regierungsrats jährlich 191 Franken, gemäss Kommissionsvorlage 182 Franken. Das sind 15 Franken pro Monat und durchaus tragbar. Was kostet ein ZOE? Das ist das Elektropendant zum VW Polo. Er ist mittlerweile bereits auch als Occasion erhältlich und kostet zwischen 10'000 Franken und 20'000 Franken. Sie können ihn für den Nahverkehr kaufen und bezahlen 100 Franken. Er ist aber auch noch günstiger im Unterhalt. Der Baudirektor hat zwar gesagt, wir hätten eine Finanzvorlage. Ich sage, wir haben eine Finanzvorlage mit einem übersanften Hauch Lenkung. Ein Diesel Renault Master für die Handwerker wird mit der Vorlage sogar günstiger, nämlich von 410 Franken auf 389 Franken. Also, wenn das nicht KMU fördernd ist, verstehe ich Sie wirklich nicht mehr. Deshalb bitte ich Sie, gehen Sie über die Bücher, treten Sie ein und verabschieden Sie die Vorlage mit uns zusammen. Bezüglich der komplizierten Berechnung. Wenn Sie die Vorlage anschauen, können Sie nämlich sehen, dass alle zur Anwendung kommenden Parameter fein säuberlich in Abs. 3 erklärt sind. In dem Gesetz werden die Faktoren X, Y und Z klar bestimmt und wenn Sie das lesen, verstehen Sie ziemlich genau, was Sie zu tun haben. Dringend empfehlen und vielleicht auch noch mit einem Spezialantrag untermauern, möchte ich, dass es in einfacher Art und Weise im Internet aufgeschaltet wird, sodass Sie unter Berücksichtigung der Angaben im Fahrzeugausweis (Leergewicht, Leistung, Hubraum), die Daten eingeben können und er spuckt das Resultat der Steuerkosten aus. Das ist machbar. Das Wort Diskriminierung steht tatsächlich in der Bundesverfassung, aber es ist etwas zum Modewort geworden und wird rasch in den Raum gestellt. Alle möglichen Sachen und Vorgänge sollen diskriminierend sein und da bitte ich Sie, seien Sie mit der Diskriminierungseuphorie etwas zurückhaltender. Das Bundesgericht hat es bereits definiert und wir sollten es mit vernünftigem Blickwinkel und gesundem Menschenverstand verwenden und nicht alles gleich zu Beginn als diskriminierend bezeichnen.

Pentti Aellig (SVP): Im Gegensatz zu vielen Grünen Politikern und zum Baudirektor bin ich eher antriebsoffen und weniger antriebsfixiert eingestellt. Das war auch der Grund in der Kommission, dass die SVP ein wenig die zu starke Lenkungsabgabe der Elektroautos ausgleichen wollte. Es wurde der Antrag bezüglich des Faktors Z gestellt, welcher auch von der Kommission angenommen wurde. Es ist ein passabler Kompromiss, den wir alle fahren können und ich werde deshalb auf die Umsetzung der FDP-Motion eintreten und zustimmen.

Arnold Isliker (SVP): Wir sprechen heute nur von E-Autos. Aber wie sieht es mit der Versorgungssicherheit aus? Woher kommt der Strom? Davon spricht aktuell niemand. Der Regierungsrat hat uns erklärt, dass in Norwegen 90% der Fahrzeuge E-Autos sind. Sie bauen aber auch ein neues Atomkraftwerk. Das ist nicht von der Hand zu weisen. Bei uns ist das Thema weit entfernt und es steht in den Sternen, ob es jemals so noch auf das Tapet kommt. Ich habe in der Kommission angeregt, dass die Lieferwagen auf Elektro umgestellt werden können. Damit sind sie gleich noch einmal 300 bis 400 Kilo schwerer. Ich habe auch angeregt, dass das Gesamtgewicht von 3'500 Kilo dazugerechnet wird, gleich wie bei den 40 Tonnen schweren Fahrzeugen. Sie werden aufgrund der Elektrobatterien bereits auf 42 Tonnen zugelassen und dürfen sogar noch einen Meter länger sein, weil die Batterien hinter der Kabine sind. Nun kommt aber das andere Problem. In der damaligen Kategorie A haben wir im Fahrausweis 3'500 Kilo Gesamtgewicht. Das ASTRA ist noch am Ausarbeiten, wie es in Zukunft geregelt ist, wenn ein Lieferwagen 3'900 Kilo schwer ist. Wenn ich einen Lieferwagen mit 3'500 Kilo Gesamtgewicht habe, möchte ich die genau gleiche Nutzlast wie mit einem Verbrenner fahren und auch genau gleichviel laden können wie mit einem Benzinern. Wie wird es künftig gehandhabt? Deshalb habe ich gesagt, dass die Vorlage zu früh kommt. Bis das alles geregelt ist, sollte es im Gesamtpaket Platz haben und deshalb beharre ich darauf und stelle nach wie vor den Antrag auf Rückweisung an den Regierungsrat, dass eine neue Vorlage mit allen Fakten auf den Tisch gelegt wird.

Regierungsrat Martin Kessler (FDP): Bezüglich des Themas Lieferwagen und ob man sie mit mehr Gewicht zulassen kann, um die Batterie zu kompensieren, das können wir nicht auf Stufe Kanton regeln. Das haben wir in der Kommission auch besprochen, denn es ist ein Bundesthema und möglicherweise wird es der Bund auch angehen, genauso, wie er es bei den Lastkraftwagen bereits gemacht hat. Das schliesse ich nicht aus. Da können wir aber auch fünf Jahre warten, es ist auch dann immer noch Stufe Bundesgesetzgebung. Dass die Versorgungssicherheit grösser und unabhängiger von den fossilen Energien wird, ist unser aller Anliegen, denn sie

werden zu 100% importiert. Helfen Sie uns doch mit, dass wir die Versorgungssicherheit erbringen können und mit der Versorgungssicherheit können E-Mobile einen grossen Beitrag leisten, wenn das bidirektionale Laden und die Nutzung der irgendwann Millionen von Elektrofahrzeugen als Batteriespeicher funktionieren wird. Das wird kommen, denn es ist ein Teil der Lösung der Versorgungssicherheit.

Staatsschreiber Stefan Bilger: Es wurde behauptet, die vorliegende Steuer sei verfassungswidrig. Das stimmt nicht. Die Motorfahrzeugsteuer ist keine allgemeine Steuer, sondern eine besondere, zweckgebundene, sogenannte Kostenanlastungssteuer, die nur von Fahrzeugbesitzern erhoben wird, die die Strasseninfrastruktur nutzen. Wie jede Steuer benötigt auch die Motorfahrzeugsteuer eine hinlänglich genügend bestimmte gesetzliche Grundlage in einem Gesetz. Das liegt vor und das Gesetz muss nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung drei Elemente enthalten: Der Kreis der Abgabepflichtigen muss klar sein, das sind die Fahrzeugeigentümer. Es muss der Gegenstand der Abgabe klar sein, also die Fahrzeuge und es muss die Höhe der Abgabe, also die Bemessungsgrundlage der Steuer, klar sein. Das ist auch der Fall in Art. 3, wo der Besteuerungsmechanismus geregelt ist. Zudem muss die Steuer innerhalb des Gefüges gleichmässig sein. Es wurde auch zu Recht gesagt, dass es in einem gewissen Grad eine Finanzierungsvorlage ist und auch zutreffend ist, dass in der Finanzierungsvorlage gewisse Steuern unterschiedlich gewichtet werden. Es hat eine gewisse, wenn auch nicht überwiegende, Lenkungsfunktion. In dem Sinn ist es vielleicht auch eine kleine Lenkungssteuer. Der springende Punkt ist aber, dass es um eine gewollte Ungleichbehandlung geht, weil ein übergeordnetes Ziel besteht, nämlich die Dekarbonisierung zu forcieren. Die Vorlage ist nichts anderes, als eine Umsetzung des letztlich von Bundesrechts wegen vorgesehenen Ziels. Insofern ist die Vorlage also nicht verfassungswidrig.

Marco Passafaro (SP): Wir werden die Energieprobleme natürlich nicht im Rahmen der Verordnung über die Strassenverkehrssteuern lösen. Das folgt zu einem anderen Zeitpunkt im Rahmen des Energiegesetzes, welches auch auf dem Programm steht. Zudem können wir mit dem Gesetz anpassen nicht warten, bis Bern alle Gesetze gemacht hat, denn es ist eine Bundessache. Es wird dort gelöst und wenn sie eine Lösung haben, können wir wieder anpassen oder sollten es anpassen, falls allenfalls Nachbesserungsbedarf besteht. Es kann aber noch lange dauern, bis es fertig ist.

Kommissionspräsident Hannes Knapp (SP): Wichtig zu sagen ist, dass es mit dem gewählten Modus keine finanzielle Mehrbelastung gibt. Es gibt

weder eine Steuererhöhung noch eine Senkung. Das ist mit der Fixierung der Steuersumme sakrosankt sichergestellt. Ein Beispiel in der Vorlage ist immer eine Momentaufnahme und deshalb können sie nicht mit allgemeiner Gültigkeit betrachtet werden. Es ist auch wichtig, dass Sie jeweils die richtige Tabelle zu Rate ziehen. Die meisten Tabellen in der regierungsrätlichen Vorlage sind veraltet. Weshalb? Weil wir die Leistung miteinbezogen haben. Das heisst, wenn Sie schon ein Beispiel bemühen, dann bitte auch aus der richtigen Tabelle. Zur monierten hohen Komplexität. Sie ist also überschaubar und einen Taschenrechner hat man rasch zur Hand. Wer von Ihnen kann einfach so mit dem Taschenrechner seine Steuern berechnen? Das wird vermutlich den wenigsten gelingen. Es ist also eine relativ akzeptierte Praxis, dass wir das Rechnen, im Hintergrund einem Amt, in dem Fall dem Strassenverkehrsamt, überlassen. Im anderen Fall ist es dem Steueramt überlassen. Zur Berechnung der Steuer benötigt es transparente, vorhandene Faktoren und keine Willkür. Sie können sich also auch nicht von einem Jahr auf das andere komplett verändern, denn da ist ein transparenter Ablauf im Hintergrund. Es ist auch keine künstliche Intelligenz oder so was, die wir in dem Sinn nicht mehr beeinflussen können. Es ist ein normales Berechnungsmodell, das anhand der Grafiken auch exakt aufgezeigt werden kann, wie es sich verhalten wird. Die schweren Motorwagen und die landwirtschaftlichen Fahrzeuge haben wir in der Kommission auch besprochen. Es ist aber korrekt, dass wir nicht darüber abgestimmt haben, ob wir es in die Vorlage packen. Wir haben es in dem Sinn auch bewusst ausgeschlossen. Das wurde auch bereits in der Debatte im 2020, als es um die Motion ging, so begründet, dass sie kein Bestandteil sein sollen. Wenn aber Handlungsbedarf bestehen sollte, ist es jedem freigestellt, diesbezüglich einen Vorstoss zu verfassen. Die Lenkungswirkung ist für die einen zu stark, für die anderen zu gering. Sie ist nicht wirklich stark, aber vorhanden. Wichtig ist, dass Sie für die Beispiele vergleichbare Fahrzeugtypen bemühen und nicht etwa ein Tesla mit einem Dodge-Ram vergleichen. Das macht eigentlich auch kein Mensch. Die Vorlage ist wirklich antriebsoffen. Im Gesetzestext kommt das Wort Elektrofahrzeug nicht mehr vor. Man spricht nur noch von Fahrzeugen mit und Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor und das Gesamtgewicht wird gesamtschweizerisch übernommen. Wichtig ist aber noch anzufügen, dass das Gesetz, über das wir gerade debattieren, auch nicht mit einer sogenannten Auflastung der Fahrzeuge betroffen ist. Im Text steht nirgends etwas von 3.5 Tonnen, denn ob es sinnvoll ist, ist im Rahmen einer anderen Debatte zu führen. Wahrscheinlich möchten die SUV-Fahrer dann auch 4.5 Tonnen haben, um ihr Kind in den Kindergarten zu fahren. Die Debatte wird nämlich in der EU bereits geführt. Ich bin etwas erstaunt, wenn auch vorgewarnt, über die Haltung bezüglich Nichteintreten. So haben wir in der

ganzheitlich aus dem Rat besetzten Kommission, mit nur einer Gegenstimme das Gesetz gutgeheissen. Ich empfehle Ihnen, auf die Vorlage einzutreten. Bringen Sie sich doch einfach konstruktiv in die Debatte ein. Vermutlich werden wir um die Kommissionssitzung in dem Rahmen im Rat nicht herumkommen. Machen wir es einfach, dann ist es erledigt, wir nehmen die Anträge in die Kommission zurück und bringen sie erneut und bereinigt in den Rat. Im Namen der Kommission empfehle ich Ihnen, auf die Vorlage einzutreten. Alles andere kommt später.

Die Wortmeldungen haben sich erschöpft.

Abstimmung

Dem Eintreten auf die Vorlage wird mit 37 : 20 Stimmen zugestimmt.

Detailberatung

Kantonsratspräsident Erich Schudel (SVP): Wir haben bereits beim Eintreten gehört, dass ein Rückweisungsantrag von Kantonsrat Arnold Isliker gestellt wird.

Arnold Isliker (SVP): Ich werde am Antrag festhalten. Mir geht es darum, dass die schweren Nutzfahrzeuge sowie die Landwirtschaftsfahrzeuge auch im Gesetz berücksichtigt werden und ich möchte explizit betonen, dass es mir nicht um die landwirtschaftlichen Fahrzeuge geht, die für die Landwirtschaft genutzt werden, sondern um die Traktoren, die mit 40 Tonnen gewerbliche Fahrten ausführen. Sie sollen gleichgestellt werden, wie die Fahrzeuge, die mit 40 Tonnen durch die Ostschweiz fahren. Wenn z.B. die Zuckerrüben verladen und transportiert werden, sind sämtliche Fahrzeuge, ob Stromer oder Verbrenner, bis 3'500 Kilo Gesamtgewicht gleichzustellen betreffend Abgaben Motorfahrzeugsteuer und die Formel Gewicht und Leistung ist anzuwenden. Der Passus Art. 3 Abs. 2 lautet wie folgt: «Die Faktoren X, Y und Z werden gemäss den nachfolgenden Formeln bestimmt und gelten für die Berechnung der Strassenverkehrssteuer». Falls der Rückweisungsantrag nicht durchkommen sollte, werde ich ihn in der Detailberatung erneut stellen.

Erwin Sutter (EDU): Elektrofahrzeuge werden heute bereits stark mit Eintauschprämien privilegiert, zahlen keinen Benzinzoll und sind auch dadurch bessergestellt, weil eine Ladung Strom deutlich günstiger ist, als

eine Ladung Benzin oder Diesel. Des Weiteren ist auch damit zu rechnen, dass die Wartungskosten für Elektrofahrzeuge aufgrund der einfacheren Technik, tiefer sein werden. Die Vorlage zur Strassenverkehrssteuer bevorzugt nun nochmals die Elektrofahrzeuge massiv und das ist nicht notwendig. Ich unterstütze deshalb eine Rückweisung mit dem Ziel und mit folgendem Sinn, dass die Berechnungsformel angepasst werden muss, damit sie einfach nachvollziehbar und für kommende Steuerperioden vorausberechnet werden kann. Das ist auch aufgrund der Verfassungskonformität wichtig. Ich bin nicht überzeugt, was Staatsschreiber Stefan Bilger als Begründung angegeben hat. Die Steuer muss im Voraus berechenbar sein und für Elektrofahrzeuge muss eine Berechnungsgrundlage angewendet werden, mit dem Ziel, dass schwere Elektrofahrzeuge annähernd gleich viel Steuern bezahlen, wie leichte Verbrennerfahrzeuge oder Verbrennerfahrzeuge mit gleichem Gewicht. Man könnte es erreichen, indem z.B. der Faktor Y in der Berechnungsformel auf null gesetzt oder einfach gestrichen wird. Das wäre die einfachste Variante. Deshalb bitte ich Sie, der Rückweisung zuzustimmen.

Severin Brüngger (FDP): Regierungsrat Martin Kessler ist derjenige, der bis tief in die Nacht daran gearbeitet hat, um all die Wünsche unter einen Deckel zu bringen, und ich bedanke mich herzlich bei ihm und ebenfalls bei den Kommissionsmitgliedern, dass Sie die Vorlage ausgearbeitet haben. Mit dem Rückweisungsantrag beweisen Sie, oder wir alle zusammen, dass es eine schwierige Lage ist und, dass sich die Steuer nicht dazu eignet, zwischen Gut und Böse zu unterscheiden. Tatsache ist, dass es mit dem Gesetz schwierig ist. Die Kommission hatte damit auch Mühe. Ich dachte zuerst auch, dass sie komplex ist, und musste es mir von Regierungsrat Martin Kessler erklären lassen. Es erscheint mir aber etwas überheblich, wenn alle sagen, dass man halt rechnen können muss. Am Schluss werden die Formeln im Abstimmungsbüchlein stehen und dann können wir als Kantonsräte schon sagen, dass wir die Superschlaunen sind, aber vielleicht befassen sich die Leute nicht mit Algebra und werden deshalb Nein stimmen. Ich bitte Sie, das ebenfalls zu berücksichtigen. Wir haben in dem Sinn auch keine Eile, weil das Gesetz aufgrund des Software-Updates erst im 2026 in Kraft treten soll. Noch ein paar grundsätzliche Anregungen, die sich die Bürger ausserhalb des hochintelligenten Kantonsrats stellen werden. Die Frage ist doch, für was wir die Fahrzeugsteuer erheben. Sie wird erhoben, um die Infrastruktur für den Kanton bereitzustellen, vergleichbar mit einem Stromnetz, wo man sich anschliesst und jeder zahlt dafür, dass die Infrastruktur besteht. Nun kommt der Gesetzgeber und versucht, irgendetwas zu lenken, was eigentlich schwierig zu lenken ist, weil es nicht mehrheitsfähig ist. Sprich, wenn ich die linke Seite anschau, müsste man sagen, dass ich, wenn man wirklich lenken

möchte, für meinen Verbrenner 1'500 Franken oder 2'000 Franken bezahlen müsste. Ansonsten gibt es für mich gar keine Lenkung. Ich weiss nicht, ob jeder weiss, wie viel er für sein Auto bezahlt. Der Staatsschreiber hat sich vorhin so halb durchgerungen, zu sagen, dass es ein bisschen ein lenkendes Gesetz sei. Ich bin aber der Meinung, dass da null Lenkung besteht. Das heisst, es hilft nicht wirklich viel. Es ist einfach so. Jeder kann etwas einbringen und dann gibt es eine komplizierte Formel und am Schluss denken wir, dass wir einen Einfluss auf den Typenentscheid hatten. Ich selber fahre einen VW ID.3, elektrisch, 35'000 Kilometer pro Jahr und bezahle am Anfang für mein Auto laut neuem Gesetz 100 Franken. Später steigt es. Die Vignette ist übrigens auch nicht abhängig vom Leistungshubraum oder so. Somit stellt sich die Frage, ob es ein gutes oder böses Auto ist. Viele haben das Gefühl, dass ein elektrisches Auto ein gutes Auto ist. Ist dann aber das Auto von Herrn Muster, der eine Familie und vielleicht ein grösseres Auto hat, das hauptsächlich in der Garage steht, besser? Sie sehen, dass es mit der Lenkung schwierig ist. Ich plädiere dafür, dass wir die Vorlage noch einmal in die Kommission oder in den Regierungsrat zurückweisen, mit dem Auftrag, es einfacher zu machen. Ich weiss, es ist schwierig, weil wir Politiker uns vielleicht weniger einbringen können und weniger wichtig sind. Mein Input wäre und das ist schwierig für manche, dass wir die 14.5 Mio. Franken nehmen und durch die Fahrzeuge teilen. Das ergibt etwa einen Betrag von 260 Franken und wäre vielleicht für die Stimmbevölkerung und auch für die Mehrheiten im Rat gut. Es wird ein schwieriger Wahlkampf, wenn die SVP so poltert, wie Sie gepoltert hat. Machen wir doch eine Variantenabstimmung: eine komplizierte und eine einfache Variante. So kann die Stimmbevölkerung entscheiden, was sie möchte und wenn es Kantonsrat Arnold Isliker anpassen würde, dass wir mit dem Gesetz eine radikale Vereinfachung machen, könnte ich es unterstützen. Dann beraten wir es noch einmal und gewinnen die Volksabstimmung.

Daniel Meyer (SP): Ich bin ab dem Votum von Kantonsrat Erwin Sutter erstaunt. Er sagt: «Eine Bevorzugung infolge besserer Technik, besserer Wartungsfreundlichkeit und höherer Effizienz, sei quasi ungerecht». Da frage ich mich, auf welchen Planeten Sie leben. Es sollte doch unser aller Streben sein, dass die Technik besser wird, die Wartungsfreundlichkeit zunimmt und die Effizienz steigt. Wenn das nicht belohnungswürdig ist, was denn sonst? Es geschieht alles ohne das staatliche Zutun und der Rest käme je nach dem noch obendrauf. Zu den Änderungsvorschlägen von Kantonsrat Arnold Isliker. Die Kommission wäre bereit gewesen, bei der Landwirtschaft auch etwas zu ändern, aber das war gar nicht im Sinne des Postulanten. Das Postulat hat es klar ausgeklammert, wie im Übrigen auch den Gesamtsteuerbetrag. Noch zu Kantonsrat Severin Brüngger, der sagt,

die Steuer eigne sich nicht. Möchten Sie ein neues Gesetz? Ich glaube kaum. Wir beide wissen, dass in der Regel mehr Gesetze bei Ihnen nicht so gut ankommen. Zudem ist es beim Motorfahrzeuggesetz am richtigen Ort. Man muss es einfach wollen und das Parlament hat eigentlich der Lenkung bei der Zustimmung zur Motion Stauffer zugestimmt. Es ist nun mal ohne höhere Kosten. Das kann ich dem Baudepartement auch nicht vorwerfen, denn sie haben genau das umgesetzt, was gewünscht wurde und die Kommission konnte sich darauf einigen. Ich bitte Sie daher, die Rückweisungsgelüste zurückzuweisen, und ich hoffe, dass wir mit dem minimalen Kompromiss wenigstens im ersten Gang etwas vorwärtskommen, anstelle mit dem Rückwärtsgang.

Josef Würms (SVP): Ich werde dem Rückweisungsantrag von Kantonsrat Arnold Isliker nicht zustimmen, solange er die landwirtschaftlichen Fahrzeuge mit aufnehmen möchte. Ich bin dagegen, denn die Landwirtschaft hat mit den Traktoren nicht die Möglichkeit, auf elektrisch umzusteigen. Wenn ihr die Landwirtschaft aufnehmt, riskiert ihr das Scheitern beim Volk sicher. Wenn man es vor dem Volk durchbringen möchte, muss man die schweren Lastwagen und die Landwirtschaft weglassen.

Kommissionspräsident Hannes Knapp (SP): Wir haben im Moment einen Antrag, von Kantonsrat Arnold Isliker, der eine Rückweisung an den Regierungsrat fordert. Im Sinne des Antrags haben wir nochmals zwei andere Stossrichtungen, die aber etwas anderes fordern. Ich möchte es kurz zusammenfassen. Antrag Isliker fordert, dass die schweren Motorfahrzeuge inklusive der gewerblichen Traktoren, die landwirtschaftlichen Fahrzeuge wären da immer noch ausgenommen, unter das gleiche Berechnungsmodell gestellt werden, wie auch die Kommission fordert, dass die Personenwagen und die leichten Motorwagen gleichgestellt werden. Es wird vermutlich nicht einfach Eins-zu-eins anwendbar sein, dass das Modell auch für die schweren Fahrzeuge Sinn macht, denn da haben wir eine viel kleinere Anzahl an Fahrzeugen im System. Grundsätzlich wird auch die Komplexität der Vorlage weiter zunehmen. Dann haben wir die Stossrichtung von Kantonsrat Erwin Sutter, wo es darum geht, den Hubraumanteil zu senken. Um wie viel? Wie viel macht Sinn? Eine komplette Streichung stand auch im Raum. Da müssen wir einfach klar festhalten, dass, wenn wir den Hubraum streichen, wir die Verbrenner wieder bevorzugen und das stünde nicht mehr im Einklang mit der Motivation für die Vorlage, wo eine CO₂-abhängige Berechnungsmethodik gefordert wurde und notabene auch nicht im Sinne der Klimaschutzziele unseres Kantons. Zur Flatrate von Kantonsrat Severin Brüngger, dass alle gleichviel zahlen sollen. Ich kann nur auf die letzte Argumentation verweisen. Auch hier würde wieder die CO₂-Abhängigkeit, die mit der überwiesenen Motion Stauffer

gefordert wurde, komplett ausgehebelt und das macht keinen Sinn. Ich kann aber nicht für die komplette Kommission sprechen. In dem Sinn, wenn wir etwas auch vor dem Volk durchbringen möchten, sollten wir nicht zusätzlich noch viel dazu packen. Wie sagt man so schön? «Zu viele Füchse sind des Hasen Tod». Ich empfehle Ihnen, wenn dann mit konkreten Anträgen in die Kommission zurückzugeben. Wir werden sowieso in eine zweite Lesung gehen, wenn die Anträge mehr als 12 Stimmen erhalten und dann können wir in der Kommission gut arbeiten.

Staatsschreiber Stefan Bilger: Es liegen eigentlich drei Rückweisungsanträge vor. Einer von Kantonsrat Arnold Isliker und ein anderer von Kantonsrat Erwin Sutter mit einem anderen Fokus. Notabene sind die beiden Rückweisungsanträge eigentlich eher Themen, die man auch in einer ersten Lesung behandeln kann. Als Dritten haben wir aber einen Rückweisungsantrag von Kantonsrat Severin Brüngger, der etwas grundsätzlich anderes möchte, nämlich sozusagen eine Steuerflatrate, also eine radikale Vereinfachung mit einer Pauschalsteuer. Das wäre auch eines Rückweisungsantrags würdig, denn das können Sie heute nicht bereinigen, wenn Sie in diese Richtung gehen möchten. Ich mache beliebt, über die Rückweisungsanträge separat abzustimmen, damit die Kommission auch weiss, was sie genau umsetzen, und welche Vorlage die Kommission wieder in den Rat bringen soll. Ansonsten machen Sie ein unheilvolles Durcheinander. Wenn Sie etwas zurückweisen, muss die Kommission einen konkreten Auftrag haben, in welche Richtung die Vorlage zu verändern sei. Es darf auch nicht nur eine rein kosmetische Änderung sein, denn die können Sie in der ersten Lesung bereinigen. Da kann man einen Antrag auf Revision, Zunahme oder Aufnahme, eines Themas in die Vorlage stellen. Dann wird darüber abgestimmt und Sie haben ein Resultat. Für solche Dinge müssen Sie die Kommission nicht bemühen.

Regierungsrat Martin Kessler (FDP): Es wäre schön, wenn wir im Sinne des Votums von Staatsschreiber Stefan Bilger etwas vorwärts machen könnten. Er hat schön aufgezeigt, was ich auch gefühlt habe, dass es in dem Sinne nämlich gar keine Rückweisungsanträge sind, weil es nichts Grundlegendes zu machen gibt. Kantonsrat Arnold Isliker hat einfach eine zusätzliche Komponente aufgegriffen, die er einbeziehen möchte. Nämlich die schweren Nutzfahrzeuge und die gewerblichen Traktoren. Er möchte das System, dass die Spezialkommission Ihnen vorschlägt, auch auf die Fahrzeuge anwenden. Er ist also gar nicht gegen den Ablauf des angeblich komplizierten Berechnungsalgorithmus. Aber auch da müssten konkrete Anträge kommen, die er in der Kommission bereits hätte einbringen können – hat er aber leider nicht gemacht. Bezüglich des aktuellen Gesetzes muss man auch die Relationen einmal anschauen. In Art. 3 Abs. 7 geht es

um die gewerblichen Traktoren. Sie zahlen aktuell bis 1'000 Kubikzentimeter Hubraum, 120 Franken. Für jeden weiteren oder angebrochenen 200 Kubikzentimeter, weitere 24 Franken. Angenommen, es geht um einen 6 Liter Lastwagenhubraum, dann bezahlt er aktuell dafür 120 Franken. Dazu kommen noch zusätzliche 5 Liter. Also 5'000 durch 200 ergibt 25, mal 24, ergibt zusammen zusätzliche 600 Franken. Somit ist die Totalsumme der Steuer für einen gewerblichen Traktor 720 Franken. Wenn jemand also ein Gewerbe betreibt, und ob das 720 Franken oder nachher allenfalls, wenn er mit Diesel betrieben wird, 900 Franken an Steuern sind, wird es die Welt nicht retten, aber auch die Welt des Unternehmers nicht zerstören. Da hat er bestimmt andere Abgaben zu bezahlen, die ihn wesentlich mehr belasten. Das wäre von mir aus ein Argument, das man sagen könnte: Wenn der Kantonsrat findet, es sei richtig, wichtig und angenehm, kann ich damit leben, aber es wird natürlich im Gewerbe trotzdem zur Reflexreaktion führen, dass man es ablehnen möchte. Da kommt Kantonsrat Erwin Sutter und findet, dass die E-Autos bereits an verschiedenen anderen Stellen entlastet werden. Das ist aktuell nicht von der Hand zu weisen. Ich habe gesagt, der Bund wird es korrigieren, denn er wird entweder eine kilometerabhängige Besteuerung einführen, also wie viel effektiv gefahrene Kilometer in der Schweiz, oder eine verbrauchsabhängige Steuer, pro verbrauchte Kilowattstunde. Wie das alles erfasst werden soll, überlegt sich der Bund aktuell. Kantonsrat Erwin Sutter widerspricht jedoch Kantonsrat Mariano Fioretti, der sagt, dass E-Autos viel zu teuer sind und sich eine normale Familie so ein Fahrzeug gar nicht leisten könne. Die Investition ist aber ein Teil der Geschichte. Die andere ist der Betrieb und da sind tatsächlich die Betriebskosten beim E-Auto wesentlich günstiger. Weshalb machen wir ein Energieförderprogramm? Wenn Sie ihr Haus dämmen, erhalten Sie vom Staat eine Förderzulage, weil wir etwas anschieben, eine Veränderung machen möchten, und eine Klimapolitik zu verfolgen haben, ob es uns passt oder nicht. Deshalb sind auch die E-Autos und die Wasserstoffautos aktuell günstiger und weniger belastet. Kantonsrat Severin Brüngger hat jedoch einen komplett anderen Antrag gestellt, der tatsächlich eine massive, radikale Vereinfachung der heutigen Gesetzgebung fordert und aus liberaler Sicht habe ich da noch eine gewisse Sympathie. Es ist aber nicht der Auftrag, den der Kantonsrat dem Regierungsrat erteilt hat, denn wir haben die Motion Stauffer zu erfüllen. Deshalb, falls man es als Alternative dem Volk vorlegen möchte, kann ich damit auch leben. So hätten wir wenigstens ein einfaches System, das auch für jedermann nachvollziehbar ist und aber auch zugibt, dass wir im Kanton Schaffhausen aufgrund der extrem tiefen Steuerbelastung im Schweizer Durchschnitt, auch keine relevante Lenkungswirkung erzielen können. Das ist Tatsache und kann man nicht wegdiskutieren. Man kann es nur mit der in der Spezialkommission beantragten Erhöhung der Steuersumme heilen, aber da bin

ich wiederum strikt dagegen und die Mehrheit der Kommission war auch deutlich dagegen. Das Berechnungsbeispiel für eine Steuersumme von 22 Mio. Franken finden Sie in der Vorlage. Übrigens finden Sie auch in der Kommissionsvorlage auf der Seite 15 im Zusatzbericht, dass von Kantonsrat Erwin Sutter angesprochenen Modell, dass man den Hubraum nicht mehr berechnet, sondern nur die Leistung. Wenn Sie aber die Handlungsabfolge verändern möchten, ist es berechnungsmässig eine einfache Sache. Da können wir in der Kommission jedes gewünschte, zu diskutierende Modell vorlegen und diskutieren. Das Basismodell der Berechnung haben wir und man kann natürlich beliebig adaptieren und die Gewichtung zum einen oder anderen Faktor verändern. Ich bitte Sie, konkrete Anträge zu stellen und die Rückweisungen abzulehnen.

Mariano Fioretti (SVP): Die Steuererhöhung wird immer wieder ins Lächerliche gezogen. Lesen Sie die Vorlage des Regierungsrats. Wenn Sie diese Woche einen VW Polo kaufen, bezahlen Sie aktuell 144 Franken. Wenn Sie dann in der Vorlage nachlesen, was der VW Polo bezahlen wird, wenn der 30-prozentige Anteil an Elektrofahrzeugen in der gesamten Flotte erreicht wird, stellen Sie unmissverständlich fest, dass der VW Polo von heute 25% mehr Strassenverkehrssteuer bezahlt. Sie können es noch so lange ins Lächerliche ziehen, es steht klipp und klar in der Vorlage.

Kommissionspräsident Hannes Knapp (SP): Die angeführten Zahlen von Kantonsrat Mariano Fioretti stimmen in dem Sinn. Es ist wichtig, klarzustellen, dass, bis die Steuerbelastung für den VW Polo mit dem von der Kommission geforderten neuen Modell, erst bei einer Erreichung der Marktdurchdringung von 30% gültig ist und angewendet wird. Da vergehen noch einige Jahre. Der Unterschied liegt bei Plusminus 50 Franken und ist überschaubar. Der Steuerbetrag aber, wenn wir das System ändern würden, würde sich auch beim VW Polo im Rahmen von maximal 10 Franken verändern. Es ist also wirklich so, dass die Veränderung im Rahmen und genau marginal ist.

1. Vizepräsidentin Eva Neumann (SP): Haben Sie bereits Ihre Steuererklärung ausgefüllt? Ich habe es gestern gemacht und wenn ich alle vier Seiten ausgefüllt habe, weiss ich nicht, wie viel Steuern ich bezahlen muss. Ich weiss nicht, wie viele Promille fürs Vermögen und wie viele Prozente ich fürs Einkommen bezahlen muss. Es gibt aber einen Knopf, den ich drücken kann, und der heisst Steuerberechnung durchführen und dann wird der von mir dem Staat geschuldete Betrag ausgespuckt. Ich bin sicher, dass das Strassenverkehrsamt ebenso einen Rechner aufschalten wird, wo ich meine drei Zahlen aus dem Fahrzeugausweis einfüllen kann und die Maschine spuckt mir die berechnete Summe aus, die ich zu bezahlen

habe. Sofern mich die Zahl überhaupt interessiert, denn bekanntlich haben wir die zweitbilligsten Strassenverkehrssteuern überhaupt. Bitte stimmen Sie der Vorlage zu und weisen sie nicht zurück. Ich bin überzeugt, dass sie ausgewogen ist, denn es gibt über alles gesehen keine Steuererhöhung, weil die Einnahmen gedeckelt sind. Bitte lehnen Sie die Rückweisungen ab.

Kurt Zubler (SP): Als wir 2020 den Vorstoss überwiesen haben, war und ist es noch immer ein freisinniger Vorstoss, der vom Freisinn ausgegangen ist. Wir haben ihn unterstützt, weil es ein kluger Vorstoss war, der in die richtige Richtung geht. Deshalb erstaunt es mich, dass Kantonsrat Severin Brüngger nun quasi einen Fallrückzieher macht und mit einer Flatrate kommt, die den Auftrag vollständig ins Nichts auflöst. Wenn wir daran denken, wie wir Politik machen, was von der Verwaltung, der Kommission und dem Regierungsrat geleistet wurde, um eine kluge Umsetzung zu finden, ist das sinnfrei statt freisinnig. Ich möchte Sie deshalb bitten, den Antrag unbedingt abzulehnen. Bei den beiden anderen Rückweisungsanträgen möchte ich die beiden Antragsteller, im Sinne des vorher gesagten, dazu motivieren, die Anträge zurückzuziehen und konkret zu stellen, sodass sie gleichwertig sind, denn sie werden in die Beratungen aufgenommen und wieder verhandelt. Das würde den Prozess verschlanken.

Marco Passafaro (SP): Zur Gleichbehandlung von E-Autos und normalen Verbrennern gibt es noch einen anderen Aspekt zur Lenkungsabgabe und dem CO₂. Es gibt auch noch das Verursacherprinzip und neben dem, das Autos durch den Reifenabrieb und so weiter, gleich viel Emissionen ausstossen, stossen Verbrenner zusätzlich noch unverbrannte Kohlenwasserstoffe (NO_x) aus. Dadurch entsteht eine Belastung der Bevölkerung, die auch abgegolten wird. Der Unterschied ist aber nicht so gross, dass man von einer wahnsinnigen Diskriminierung sprechen müsste. Es wird auch von einer überbordenden Komplexität gesprochen. Der Steuerbetrag berechnet sich aus X mal Leergewicht, plus Y mal Hubraum, plus Z mal Leistung. Für mich ist es nicht überbordend komplex, sondern relativ einfach. Es ist prinzipiell fast eine Kopfrechnung und bitte unterschätzen Sie die Bevölkerung nicht, denn sie ist dazu fähig. Wenn jemand mehr Bequemlichkeit möchte, wird es eine Webseite geben, die es einfach ausrechnet. Ich bitte Sie, ihre Rückweisungsanträge zurückzuziehen und, dass wir wirklich über die Sache sprechen können.

Herbert Hirsiger (SVP): Die Mathematik ist einfach, wenn die Zahlen bekannt sind. Nur beinhaltet die Formel Zahlen, die nicht bekannt sind. Als Beispiel nehme ich den Anteil Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor in Prozent. Wenn ich nicht weiss, mit was ich rechnen muss, kann ich auch auf

einen Knopf drücken, aber ich weiss nicht, ob es korrekt ausgespuckt wird. Deshalb bin ich für die Rückweisung, weil es sauber geklärt sein muss.

Regierungsrat Martin Kessler (FDP): Kantonsrat Herbert Hirsiger sagt, dass die Zahlen nicht bekannt seien, also in wie hohen Anteilen z.B. E-Autos oder emissionsarme Autos unterwegs sind. Das Strassenverkehrsamt veröffentlicht jedes Jahr transparent die Zahlen und zwar detailliert auf Verbrenner, unterteilt in Benzin, Diesel, Plug-in-Hybrid und so weiter. Man kann sie entsprechend in den Rechner, den wir auf der Webseite publizieren werden, hinterlegen. Das werden wir wahrscheinlich auch so machen, insbesondere, wenn Sie wünschen, dass jeder den aktuellen prozentualen Anteil der Elektromobilität eingeben kann und sieht, wie sich seine Steuerbelastung verändert, wenn Sie 80%, 90% oder die komplette Durchdringung haben. Es ist eine einfache Sache. Deshalb verstehe ich ihr Problem nicht. Ich sage Ihnen, dass die Berechnung der Verkehrssteuer für mich wesentlich nachvollziehbarer ist, als der vorhin angesprochene Steuerrechner. Da kommt nämlich irgendeine Zahl heraus, die ich einfach zu bezahlen habe und nicht ernsthaft in Zweifel ziehen kann, ob die Berechnung dahinter stimmt oder nicht.

Christian Heydecker (FDP): Wir haben drei Rückweisungsanträge gestellt bekommen und ich schliesse mich teilweise den Aussagen des Staatsschreibers Stefan Bilger an. Es macht keinen Sinn, die drei Anträge zu behandeln. Bei der Rückweisung geht es nämlich immer zuerst um die Frage, an wen wir es zurückweisen. An den Regierungsrat? Oder an die Kommission? Macht eine Zurückweisung an die Kommission Sinn, wenn wir etwas komplett anderes möchten? Denn das ist beim Antrag von Kantonsrat Severin Brüngger der Fall. Die anderen zwei Rückweisungsanträge möchten nicht etwas völlig anderes, sondern gewisse Verbesserungen und Korrekturen an der Vorlage vornehmen. Da macht eine Rückweisung an den Regierungsrat keinen Sinn. Eine Rückweisung an die Kommission macht meines Erachtens aber auch keinen Sinn, weil wir, das steht auch in der Geschäftsordnung, bei einer Rückweisung die Richtung angeben müssen. Wir geben sie am besten an, indem wir die Anträge ausmehrten, somit weiss die Kommission, woher der Wind weht und kann so auch viel einfacher darauf eingehen, egal, ob die Anträge eine Mehrheit haben oder nicht. Deshalb würde ich auch beliebt machen, dass ihr eure zwei Rückweisungsanträge zurückzieht und sie in der materiellen Diskussion stellt. So haben wir eine klare Ausgangslage. Den Rückweisungsantrag von Kantonsrat Severin Brüngger, müssen wir jedoch tatsächlich beraten und darüber abstimmen, weil es da um etwas anderes geht. Da würde auch eine Rückweisung an den Regierungsrat Sinn machen. Übrigens, Kan-

tonsrat Kurt Zubler, den Vorstoss haben im Jahr 2020 nicht alle Freisinnigen unterstützt. Ich möchte aber keine Diskussion über den Unterschied zwischen Qualität und Quantität anreissen.

Andreas Schnetzler (EDU): Der Vorstoss von Kantonsrat Severin Brüngger war mir ziemlich sympathisch, weil es berechenbar wäre. Er ist aber zu radikal, denn es benötigt eine Differenzierung. Ich werde der Rückweisung aber trotzdem zustimmen. Weshalb? Im Kanton Zürich fahren viele Fahrzeuge mit einem Schaffhauser Nummernschild herum und zahlen ihre Steuern im Kanton Schaffhausen und nicht im Kanton Zürich. Wenn wir an den Steuern etwas ändern, kann es dazu führen, dass die Autos im Kanton Zürich eingelöst werden. Wenn wir von einer Summe ausgehen und sie auf die Fahrzeuge verteilen, kann sich für den Schaffhauser Fahrzeugbesitzer plötzlich etwas verändern, ausgelöst durch den Fahrer aus dem Weinland. Wir haben in Art. 3 Abs. 3 Ziff. 1, wie auch Ziff. 2a und 2b Bereiche, wo wir das Kostenniveau nicht abschätzen können. Ich bin mir auch nicht sicher, ob wir wirklich keine Steuererhöhung haben, und wäre froh, wenn der Regierungsrat dazu noch Stellung beziehen könnte. Ich interpretiere Ziff. 2b, Indexstand 2020, so, dass wir bereits heute mit dem aktuellen Index nicht mehr bei 14.5 Mio. Franken sind, sondern bereits höher. Von dem her stimmt die Berechnungsgrundlage mit dem aktuellen Landesindex und den 14.5 Mio. Franken bereits nicht mehr. Das müssen wir auch berücksichtigen. Deshalb wäre mir die Rückweisung mit einem fahrzeugbezogenen Betrag und nicht mit einer Gesamtsumme sympathisch gewesen. Also die Differenzierung mit Gewicht und Leistung, aber nicht mit einer Summe und mit einem Indexstand, wo sich die Summe automatisch anpasst. Mit dem Handlungsablauf verlieren wir Fahrzeuge, die dem Kanton Schaffhausen auch Geld bringen und es wird Auswirkungen geben. Wie viele Wohnmobile aus dem Kanton Zürich sind im Klettgau eingestellt? Das ist nur, weil wir etwa halb so teuer sind, wie die Einstellplätze im Kanton Zürich. Das sind also grosse Summen, die nach Schaffhausen fliessen.

Rainer Schmidig (EVP): Es ist sinnvoll, wenn man alles liest. Im Abs. 2a haben wir eine Veränderung des Fahrzeugbestands und das ist plus oder minus, je nachdem, wie der K-Faktor herauskommt und wenn die Fahrzeuge abwandern, nehmen der Fahrzeugbestand, der Faktor A und auch der Gesamtbetrag ab.

Regierungsrat Martin Kessler (FDP): Kantonsrat Rainer Schmidig hat ziemlich deutlich gesagt, was Sache ist, aber er ist nicht auf das Votum von Kantonsrat Res Schnetzler eingegangen, welcher das Thema Teuerung angesprochen hat. Im Faktor K ist neben der Entwicklung des Motor-

fahrzeugbestands auch die Teuerung mitberücksichtigt. Insofern hat Kantonsrat Res Schnetzler also durchaus recht. Die festgelegte Summe mit 14.5 Mio. Franken ist aktuell entsprechend dem Teuerungsindex auszureichen. Das ist in der Formel so. Aber, ihr seid Gesetzgeber. Wenn euch der Automatismus nicht passt, stellt einen Antrag, und stimmt darüber ab, ob der Automatismus bei der Berechnung der Basissteuersumme nicht so angewandt werden soll. Da haben wir wahrscheinlich fast Dutzende von Beispielen in der Gesetzgebung, wo man z.B. die Steuersumme periodisch dem Landesindex der Konsumentenpreise anpasst. Stellen Sie einen Antrag, aber deswegen die Vorlage abzulehnen ist der falsche Weg.

Arnold Isliker (SVP): Was wir eigentlich alle möchten, ist, dass das Gesetz vor dem Souverän gut aufgenommen wird und zugestimmt werden kann. Wo wir uns aber nicht einig sind, ist, dass, wenn das Gesetz vor das Volk kommt, werden diejenigen, die noch mit Verbrennern in der Überzahl sind, dem nicht zustimmen, da die Stromer bevorzugt werden. Somit wären wir wieder auf Runde null und beginnen von vorne. Ich habe übrigens explizit gesagt, dass die Landwirtschaftsfahrzeuge ausgenommen sind. Die gewerblichen 40-Tonnen-Traktoren zahlen keine LSVA und zahlen 800 Franken, im Gegensatz zu den 41 Tonnen schweren Fahrzeuge, die 2'400 Franken zahlen. Bezüglich der grauen Energie der Batteriefahrzeuge geht es Jahre, bis sie hergestellt sind. Es kommt jedoch noch ein anderer Faktor dazu. Bis in acht Jahren kommen die ersten Elektrofahrzeuge ausser Betrieb und die Batterien müssen entsorgt werden. Das Problem ist vor allem in Mitteleuropa noch nicht gelöst. Entsorgen wir es in Afrika? Denn es benötigt auch noch zusätzlich einen Havarieplatz.

Kantonsratspräsident Erich Schudel (SVP): Der Rückweisungsantrag von Kantonsrat Severin Brüngger bleibt bestehen.

Severin Brüngger (FDP): Ich finde den Vorschlag mit der Variantenabstimmung interessant, denn da können die Bürger auswählen. Es ist auch nicht gegen die Motion Stauffer gerichtet. Ich denke sogar, dass die Umsetzung mit einer Variantenabstimmung bessere Chancen hat. So legen wir den Stimmbürgern eine Auswahl vor und sie können zwischen kompliziert und unkompliziert wählen. Bezüglich des Verursacherprinzips, Kantonsrat Marco Passafaro, als ob es die Strassen interessieren würden, ob 500 Kilo mehr oder weniger darüberfahren. Das war vielleicht früher bei den Lehmwegen so, aber heutzutage nicht mehr. Da zählen andere Sachen, welche mit der Mineralölsteuer abgegolten werden. Ich werde meinen Antrag jedoch etwas anpassen, um auch anderen gerecht zu werden und, um vielleicht eine Mehrheit zu finden: «Der Regierungsrat wird beauftragt, eine neue Variante betreffend die Teilrevision des Gesetzes über die

Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968 zu erarbeiten. Dabei soll die Berechnung vereinfacht werden und auch eine Variantenabstimmung geprüft werden».

Kommissionspräsident Hannes Knapp (SP): Mit der Anpassung des Rückweisungsantrags ist eigentlich auch die Konkurrenz zum Votum von Andreas Schnetzler wiedergegeben. Der Antrag ist klar auf dem Tisch, aber für den Regierungsrat ist es nicht klar, was er machen soll. Er wird etwas bringen und, wenn es uns wieder nicht passt, müssen wir halt wieder diskutieren.

Die Wortmeldungen haben sich erschöpft.

Abstimmungen

Der Rückweisungsantrag von Kantonsrat Arnold Isliker, die schweren Nutzfahrzeuge sowie landwirtschaftliche Fahrzeuge im Gesetz zu berücksichtigen und dementsprechend anzupassen, wird mit 41 : 10 Stimmen bei 3 Enthaltungen abgelehnt.

Der Rückweisungsantrag von Kantonsrat Severin Brüngger, der wie folgt lautet: «Der Regierungsrat wird beauftragt, eine neue Variante betreffend die Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968 zu erarbeiten. Dabei sollen die Berechnung vereinfacht und auch eine Variantenabstimmung geprüft werden» wird mit 35 : 21 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt.

Fortsetzung der Detailberatung

Erwin Sutter (EDU): Wie vorausgesagt, werde ich den Antrag zu Art. 3 aus folgenden Gründen stellen: Die Vorlage zur Strassenverkehrssteuer bevorzugt noch einmal die E-Fahrzeuge massiv. Deshalb möchte ich den Art. 3 dahingehend anpassen, dass die Berechnungsformel in dem Sinne angepasst wird, damit sie einfach nachvollziehbar und für kommende Steuerperioden vorausberechnet werden kann. Zudem soll für Elektrofahrzeuge eine Berechnungsgrundlage angewendet werden mit dem Ziel, dass sie annähernd gleich viel Steuern bezahlen, wie Verbrennerfahrzeuge mit gleichem Gewicht und Leistung. Die Planbarkeit für kommende Steuerperioden ist wichtig, damit das Steuergesetz auch wirklich verfassungskon-

form ist, und das ist sie vermutlich trotz den Beteuerungen von Staatschreiber Stefan Bilger nicht. Um eine Vorausberechenbarkeit zu erreichen, muss bei der Berechnung für die Faktoren X, Y, und Z im Divisor, der Fahrzeugbestand von Elektrofahrzeugen durch etwas anderes ersetzt werden. Z.B. sollen Elektrofahrzeuge weniger grosse Vorteile wie die Verbrennerfahrzeuge erhalten. Die jetzige Vorlage bevorzugt Elektrofahrzeuge viel zu stark. Besitzer von Verbrennerfahrzeugen müssen in Zukunft mit deutlich höheren Steuern rechnen. In dem Sinne ist die Vorlage auch nur in der Summe, jedoch nicht für den einzelnen Fahrzeugbesitzer finanzneutral. Ich bitte Sie, dem Antrag zuzustimmen.

Urs Capaul (parteilos): Ich stelle den Antrag, das Anliegen von Kantonsrat Erwin Sutter abzulehnen, denn, wenn wir die Gleichstellung der Verbrenner verlangen, haben wir das Ziel, CO₂ richtig zu bemessen, nicht berücksichtigt. Im Übrigen mache ich Sie darauf aufmerksam, dass durch den privaten Verkehr in der Schweiz ungefähr 11.9 Mrd. Franken pro Jahr an externen Kosten anfallen, die durch die Allgemeinheit bezahlt werden. Somit müssten wir all die Beträge, die verursachten Gesundheitskosten, die Mindererträge in der Landwirtschaft und so weiter, auch umlegen und berücksichtigen. Deshalb bitte ich Sie, beim erarbeiteten Kompromiss der Kommission zu bleiben.

Regierungsrat Martin Kessler (FDP): Ich bitte Sie auch, den Antrag von Kantonsrat Erwin Sutter abzulehnen. Sein Auftrag, den er der Kommission überreichen möchte, ist meines Erachtens, nicht erfüllbar. Er hält grundsätzlich an der Berechnung fest und spricht von den Faktoren X, Y und Z. Weiterhin also das Gewicht, den Hubraum und die Leistung, als Anteile zu nehmen, um meine Flasche zu füllen. Er möchte aber etwas anderes als den Anteil der Elektrofahrzeuge nehmen. Ich sehe aber wirklich nicht, was man anderes nehmen sollte oder könnte. Ich kann mich auch dem Votum von Kantonsrat Urs Capaul anschliessen. Es ist gewollt, dass die emissionsarmen Fahrzeuge anfangs gefördert werden, aber im Laufe der steigenden Marktdurchdringung wird die Belastung der emissionsarmen Fahrzeuge mehr zunehmen als der Verbrennerfahrzeuge. Wenn man also einmal mehr sagt, dass es nicht berechenbar ist, kann man die Seite 10 der Kommissionsvorlage zu Hilfe nehmen. Da sehen Sie das Diagramm, das eine Auswahl an Fahrzeugen beinhaltet, und wie sich die Steuerbelastung des einzelnen Typs bei den Verbrennungsmotoren entwickeln könnte. Zwei Seiten weiter sehen Sie zudem die Elektro- oder emissionsarmen Fahrzeuge. So können Sie ihr eigenes Fahrzeug in etwa einreihen. Typischerweise, wenn man einen VW Polo, ein beliebtes Fahrzeug in der Schweiz, nimmt, liegen wir ungefähr auch beim Schaffhauser Durchschnitt von etwa 250 Franken und steigen maximal auf 540 Franken. Falls nur

noch ein VW Polo unterwegs ist und alle anderen auf emissionsarme Fahrzeuge umgestellt haben, ist die Berechenbarkeit und die Vorausschaubarkeit immer noch für jeden einzelnen Autobesitzer sehr wohl gegeben. Lehnen Sie den Antrag ab.

Matthias Freivogel (SP): Ich bitte Sie, den Antrag aus materiellen Gründen abzulehnen, da er nicht zweckmässig und die Vorlage besser ist. Der Antrag ist auch aus formellen Gründen abzulehnen, denn er ist für eine Detailberatung zu wenig konkret. Man sollte doch sagen können, wie man eine Bestimmung in welcher Form ergänzt haben möchte. Wenn schon, wäre es höchstens ein Antrag gemäss Art. 26 Abs. 3 des Kantonsratsgesetzes, in welchem steht: «Der Kantonsrat kann Anträge von Ratsmitgliedern dem Regierungsrat oder der Kommission zur Prüfung überweisen».

Christian Heydecker (FDP): Ich habe eine Verständnisfrage beziehungsweise auch eine Frage an Kantonsrat Erwin Sutter. Ich gehe davon aus, dass es zwei Anträge sind und es zwei Abstimmungen gibt, weil sie nicht direkt etwas miteinander zu tun haben.

Kantonsratspräsident Erich Schudel (SVP): Ich hätte es anders abstimmen lassen, und zwar als Gegenantrag.

Christian Heydecker (FDP): Sie haben aber nicht direkt miteinander zu tun. Den ersten Antrag werde ich nicht unterstützen, weil die Voraussehbarkeit gegeben ist. Beim Bestand an Elektrofahrzeugen wird es nicht von einem auf das andere Jahr einen Sprung von 10% oder 20% geben. Es wird sich im Promillebereich bewegen und die Erhöhung wird schleichend und kaum bemerkbar sein. Den Zweiten werde ich jedoch unterstützen. Das hat auch damit zu tun, was Kantonsrat Severin Brüngger gesagt hat. In Art. 11 steht klar, für was die Steuereinnahmen verwendet werden können. Es steht nichts davon, irgendwelche Ertragsausfälle oder gesundheitliche Kosten zu kompensieren. Es geht einfach um den Asphalt. Nicht mehr und nicht weniger. Bei den heutigen Strassen spielt es keine Rolle, ob 1'000 oder 2'000 Kilo darüber brausen. Der Asphalt merkt keinen Unterschied. Von daher sind wir irgendwo in der Nähe des Antrags von Kantonsrat Severin Brüngger. Ich bin aber durchaus bereit und so hat es auch Kantonsrat Erwin Sutter formuliert, dass es nicht absolut genau gleich sein muss. Es darf noch eine gewisse Privilegierung der E-Fahrzeuge geben, aber so, wie es in der aktuellen Vorlage steht, ist es eine markante Privilegierung und die Nachteile, welche die Verbrenner unbestrittenermassen verursachen, werden mit Zuschlägen über die Mineralölsteuer abgegolten.

Regierungsrat Martin Kessler (FDP): Wenn der Kantonsrat wünscht, dass die E-Fahrzeuge nicht so stark entlastet werden, haben wir auch in der Vorlage ein Instrument dafür. Es wäre ganz einfach. Wir haben die 100 Franken, die jedes Fahrzeug unabhängig von der Antriebsart zu zahlen hat, in einer Abwägung festgelegt. Der durchschnittliche zu zahlende Preis eines Personenwagens ist in Schaffhausen 257 Franken. Der Regierungsrat war jedoch der Meinung, dass die 100 Franken Sinn machen, um eine gewisse Förderwirkung und auch die Berücksichtigung, dass die Autos CO₂-effizient unterwegs sind, zu geben. Das ist eine gewünschte leichte Lenkungswirkung. Wenn man findet, man möchte es nicht so stark fördern oder entlasten, können Sie einfach einen Antrag stellen und die 100 Franken anpassen. Wenn Sie natürlich 200 Franken als Mindeststeuer festlegen, hat man gar keine Lenkungswirkung mehr. Man kann es aber machen, würde ich jedoch nicht empfehlen. Es wäre aber ein klarer Antrag und die Kommission wüsste, was sie zu tun hätte. Ich bitte Sie, Kantonsrat Erwin Sutter, entweder oder nachfolgend, nochmals einen Antrag zu stellen, sodass die Kommission weiss, was sie zu tun hat.

Kommissionspräsident Hannes Knapp (SP): Meines Erachtens ist der erste Antrag von Kantonsrat Erwin Suter in dem Sinn bereits mit der Vorlage gegeben, denn die Berechnung ist nachvollziehbar und auch voraussehbar. Sie ist in dem Sinn voraussehbar, dass es einmal eine Unschärfe gibt, wie hoch der Steuerbetrag sein kann. Die Unschärfe aber, also der Maximal- und der Minimalbetrag, sind ebenfalls bekannt. Deshalb sehe ich zu dem Antrag wirklich keinen Handlungsbedarf im Vergleich zur Kommissionsvorlage. Beim zweiten Antrag gehe ich mit Regierungsrat Martin Kessler einig, dass es auch noch eine andere Variante gäbe. Falls Sie die Benzin- und Dieselfahrzeuge wieder begünstigen möchten, könnten wir auch am Faktor Y, am Hubraumbetrag, schrauben. Hierzu empfehle ich dem antragstellenden Kantonsrat Erwin Sutter zu präzisieren, was wir tun sollen. Inhaltlich ist die Kommission mehrheitlich der Meinung, dass wir grundsätzlich die Motion Stauffer umsetzen möchten, und die fordert eine Berechnung der Strassenverkehrssteuer mit der Grundlage des CO₂-Ausstosses. Das muss bereits klar sein, wenn wir den Antrag behandeln. Wir schwächen natürlich die CO₂-Abhängigkeit der Steuer, wenn wir den Hubraum oder auch die Minimalsteuer erhöhen beziehungsweise senken. In dem Sinn bin ich gespannt, ob noch mehr neue Argumente kommen oder ob wir bald abstimmen können.

Erwin Sutter (EDU): Ich werde keinen so konkreten Antrag stellen, denn ich möchte es der Kommission bewusst so mitgeben, dass sie sich überlegen, wie sie die Formel anpassen können. Also, ob sie irgendwie einen

Faktor Y gegenüber dem Faktor X und Z begrenzen, oder den Minimalgrundbetrag von 100 Franken anheben möchten, ist mir eigentlich egal. Der Regierungsrat sollte einen Vorschlag für die Kommission bringen, der beraten werden kann. Es geht einfach darum, dass die starke Bevorzugung der Elektrofahrzeuge abgeschwächt wird und, dass die Leistung beziehungsweise das Gewicht der Fahrzeuge viel stärker berücksichtigt wird. Deshalb möchte ich am Antrag festhalten und ich bitte Sie, ihm auch zuzustimmen.

Die Wortmeldungen haben sich erschöpft.

Abstimmung

Die Kommissionsvorlage wird mit 36 : 21 Stimmen angenommen.

Der Antrag zu Art. 3, dass die Berechnungsformel dahingehend anzupassen ist, dass für E-Fahrzeuge eine Formelgrundlage angewendet wird, mit dem Ziel, dass sie annähernd gleich viel Steuern bezahlen wie Verbrennerfahrzeuge mit gleichem Gewicht und Leistung, wird mit 24 : 23 Stimmen abgelehnt.

Matthias Freivogel (SP): Ich stelle den Antrag zu Art. 3 Abs. 2 auf der Seite 7 von Anhang 1, nach der roten Formel und dem Faktor Z (Leistung), den Artikel wie folgt zu ergänzen: «Das Strassenverkehrsamt sorgt dafür, dass die Strassenverkehrssteuer für ein Fahrzeug, das unter die Bestimmung fällt, durch Eingabe der dem Fahrzeugausweis zu nehmenden Faktoren Leergewicht (X), Hubraum (Y) und Leistung (Z) in einer leicht verständlichen Matrix im Internet, mit Hilfe einer möglichst einfach gestalteten Anleitung, jederzeit ersichtlich gemacht werden kann». So ist es klar formuliert. Um was geht es mir? Es geht in die Richtung von Kantonsrat Erwin Sutter. Es geht mir um das Berechnungstool im Internet, welches der Baudirektor Martin Kessler versprochen hat. Ich nehme es gerne entgegen und ich glaube es auch, aber ich möchte, dass es mit einer gesetzlichen Bestimmung anspruchsberechtigt wird, sodass die Schaffhauser Stimmbürger darauf beharren können, dass es den Rechner geben wird und nicht, dass es bei der Umsetzung plötzlich heisst, dass es nicht so einfach ist, es mehr kostet als gedacht, oder sogar gar nicht aufgeschaltet wird. Ob die Formulierung so langfädig sein muss, kann die Kommission bestimmen und bin ich offen. Es muss einfach glasklar sein.

Regierungsrat Martin Kessler (FDP): Ich habe vorhin bereits zugesagt, dass man den Rechner aufschalten kann. Nur, darf die Formulierung des

zusätzlichen Artikels nicht komplizierter sein, als die vorgesehene Berechnungsformel. Wenn der Antrag aber mehr als 12 Stimmen bekommt, werden wir in der Kommission darüber diskutieren, wie die Formulierung vereinfacht werden kann. Ich kann Ihnen aber bereits versichern, dass wir auf der Webseite die Eingabemaske zur Verfügung stellen werden, damit man seine Steuer berechnen kann.

Christian Heydecker (FDP): Es wird mit Kanonen auf Spatzen geschossen, denn meines Wissens, kennen wir zum Beispiel eine solche Vorschrift im Steuergesetz nicht. Und obwohl ich ein 5.3 Liter Auto fahre, ist die Steuerrechnung immer noch höher als meine Motorfahrzeugsteuer. Wenn schon, müsste man das Steuergesetz mit einer solchen Bestimmung ergänzen. Der Antrag ist wirklich völlig überflüssig. Wir müssen es nicht noch komplizierter machen, als es wirklich ist.

Kommissionspräsident Hannes Knapp (SP): Wir haben den Antrag in der Kommission so nicht besprochen. Ich kann deshalb auch nicht für die Kommission sprechen. Wie der Baudirektor Martin Kessler uns aber versichert hat, wird eine solche Lösung sowieso kommen. Ich habe auch genügend Vertrauen in die Verwaltung. Deshalb sehe ich den Mehrwert nicht, wenn wir den Passus so deutlich ins Gesetz schreiben. Er ist nicht zwingend notwendig, aber man kann es natürlich machen, am Endresultat wird sich schlussendlich jedoch nicht viel ändern.

Die Wortmeldungen sind erschöpft.

Abstimmung

Der Kommissionsvorlage wird mit 34 : 14 Stimmen bei 4 Enthaltungen zugestimmt.

Andreas Schnetzler (EDU): Ich stelle den Antrag, den Art. 3 Abs. 3 Ziff. 2 lit. a (Indexierung), auf der Seite 8 der Kommissionsvorlage, ersatzlos zu streichen, sodass wir mit einem fixen Betrag starten können. Die letzte Verkehrssteuer hat auch lange überlebt. Wenn wir nun anpassen, haben wir wieder einmal eine Revision gemacht, aber einen Automatismus möchte ich nicht in der Vorlage.

Marco Passafaro (SP): Der Antrag lautet eigentlich, dass wir das Strassenbaubudget pro Jahr um die Teuerung kürzen. Das heisst, dass wir den Strassenbaufonds pro Jahr um die Teuerung weniger füllen, wenn wir es nicht indexieren.

Christian Heydecker (FDP): Auch für diesen Antrag habe ich eine gewisse Sympathie und werde ihn unterstützen. Wenn der Antrag eine Mehrheit erhalten sollte, sollte die Kommission den Vorschlag noch einmal prüfen und auch überprüfen, ob man eine Bestimmung einführt, dass der Kantonsrat mit einem einfachen Beschluss berechtigt ist, den Betrag periodisch dem Konsumentenpreisindex anzupassen. Wenn wir es nur streichen, müssten wir jedes Mal wieder eine Gesetzesrevision machen, wenn wir etwas daran schrauben möchten und das ist etwas kompliziert und heikel. Wenn wir aber ein Korrektiv einbauen, dass der Kantonsrat mit einfachem Beschluss die Teuerung ausgleichen kann, ist es einfach und klar geregelt.

Kommissionspräsident Hannes Knapp (SP): Inhaltlich macht es Sinn, dass wir eine einfachere Lösung als eine Gesetzesrevision benötigen. Wir haben jedoch in der Kommission den Landesindex nicht debattiert, sodass ich Ihnen auch keine Empfehlung von der Kommission aussprechen kann. Es ist aber eigentlich gängige Praxis, dass solche Passus in den Gesetzen stehen, deshalb sehe ich auch kein allzu grosses Problem, wenn ein Automatismus enthalten ist. Grundsätzlich kann man beides machen.

Abstimmung

Der Antrag von Kantonsrat Andreas Schnetzler auf Streichung des Art. 3 Abs. 3 Ziff. 2 lit. a (Indexierung) wird mit 33 : 24 Stimmen abgelehnt.

Arnold Isliker (SVP): Der Ertrag der Steuer ist in Art. 11 rot durchgestrichen, in welchem es heisst: «Das Dekret gemäss Strassengesetz vom 18. Februar 1980 zu verwenden».

Regierungsrat Martin Kessler (FDP): Das ist ein Fehler. Die Kommission hat es in Art. 11 folgendermassen festgelegt: «Der Ertrag der Steuer ist gemäss Strassengesetz» und so weiter. Auch das Wort Dekret gehört gestrichen.

Die Wortmeldungen haben sich erschöpft. Das Geschäft geht zur Vorbereitung der zweiten Lesung an die Kommission zurück.

2. Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 5. September 2023 betreffend Umsetzung der Postulate im Personalbereich (Prüfung einer zukunftsorientierten und konkurrenzfähigen Besoldung)

GPK-Präsident Raphaël Rohner (FDP): Ich verlese Ihnen den Bericht der Geschäftsprüfungskommission. Die GPK hat die Vorlage des Regierungsrats vom 5. September 2023 – es gibt zwei Vorlagen betreffend die Umsetzung der Postulate im Personalbereich – an verschiedenen Sitzungen eingehend beraten. Die Vorlage wurde von Regierungsrätin Dr. Cornelia Stamm Hurter, in Begleitung von Departementssekretärin Nathalie Greh, sowie der Personalleiterin Regula Widmer, einlässlich vertreten und erläutert. Für die Administration und Protokollierung war Claudia Indermühle, seinerzeit noch stellvertretende Kantonsratssekretärin, verantwortlich. Ich danke bereits an der Stelle für die ausgezeichnete Zusammenarbeit in der Kommission und auch mit der Vertretung des Regierungsrats und der Verwaltung. Zur Ausgangslage: Die Wiederbesetzung von Stellen ist seit einigen Jahren anspruchsvoller geworden. Wer es seinerzeit noch nicht geglaubt hat, als wir, Rainer Schmidig, Katrin Huber und ich, unsere Vorstösse eingereicht haben, ist eines Besseren belehrt worden und wird es wohl kaum mehr bestreiten. Mit dem zunehmenden Fachkräftemangel und den demografischen Herausforderungen wird es in diversen Bereichen schwieriger, Stellen adäquat zu besetzen. Damit die vielfältigen Aufgaben in verschiedenen Bereichen in hoher Qualität erledigt werden können, sind immer grössere Anstrengungen notwendig. Bei spezialisierten Funktionen, die sich sowohl interkantonal, als auch mit dem freien Markt in Konkurrenz befinden, sind signifikante Lohnunterschiede sichtbar. Die Fakten sind bekannt und waren verschiedentlich Thema im Kantonsrat beziehungsweise in der Öffentlichkeit. Am 17. Juni 2019 reichten alt Kantonsrätin Katrin Huber und meine Person ein Postulat ein und verwiesen auf die Fakten und darauf, dass die Besoldung der Lehrpersonen im Kanton Schaffhausen im Vergleich, insbesondere zum Nachbarkanton Zürich, alles andere als konkurrenzfähig sei. In Ergänzung zu dem Vorstoss reichten die Kantonsräte Rainer Schmidig und wiederum meine Person ein weiteres Postulat, nämlich betreffend konkurrenzfähige und angemessene Besoldung für Polizeibeamte sowie für das Pflegepersonal, ein, welches den Regierungsrat einlud, Bericht und Antrag zu erstatten, wie die Löhne der Berufsgruppen angemessen angehoben werden könnten. Die beiden Postulate wurden an der Kantonsratssitzung vom 29. Juni 2020 zusammen behandelt und in verallgemeinerter Form, ohne Bezug auf bestimmte Berufsgruppen, gemeinsam mit 33 : 17 Stimmen erheblich erklärt. Der Prüfungsauftrag lautete wie folgt: «Der Regierungsrat wird eingeladen, die Möglichkeiten zu

überprüfen, um angemessene und zukunftsgerichtete Löhne sicherzustellen und die Konkurrenzfähigkeit zu erhöhen». Gestützt auf § 71 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Kantonsrats, erstattete der Regierungsrat denn auch Bericht und Antrag zu den genannten Postulaten. Erst erwähnt die Amtsdruckschrift 23-92, gefolgt mit einem ergänzenden Bericht und Antrag. Einstimmig bei einer Abwesenheit ist die GPK auf den Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 5. September eingetreten. Anlässlich der Detailberatung überzeugte sie sich, dass die Löhne der sogenannt homogenen Berufsgruppen – Polizisten, Lehrende, Informatiker und der Pflegeberufe der Spitäler Schaffhausen – gemäss Lohnvergleich von Perinova deutlich unter dem Mittelwert liegen. Entsprechend hiess die GPK mit 9 : 0 Stimmen den Beschluss zugunsten der temporären Lohnmassnahmen gut. Das war Anhang 1 und die ergänzte Vorlage zum Budget und Finanzplan 2024 - 2027 gemäss Vorschlag des Regierungsrats um eine entsprechende Ziffer. Damit kann die Umsetzung der auf vier Jahre zeitlich befristete Massnahme ab 1. August 2024 operativ sichergestellt werden und anlässlich der Budgetberatung vom 20. November 2023 wurde dem Beschluss mit 51 : 4 Stimmen bei 3 Enthaltungen zugestimmt. Die GPK entschied, den Beschluss zum Verpflichtungskredit (Anhang 2) separat zu behandeln, und beschied dem Regierungsrat, er möge sich noch folgenden Fragestellungen widmen: konkrete und terminliche Umsetzung, Phasen und Meilensteine mit Terminen bis zum Umsetzungsabschluss vor Ablauf der maximal vierjährigen temporären Massnahmen. Des Weiteren: geschätzter externer Aufwand, z.B. Beratungen durch externe Spezialisten und falls notwendig, notwendige Kreditanträge und Eckwerte des angestrebten Lohnsystems für jeden Bereich, Lohnsystem je Berufsgruppe mit Eckwerten, Anlehnungen an andere Kantone, Branchenlösungen, Funktionsneubewertungen und andere Massnahmen. Zu den Fragestellungen bezog das Finanzdepartement zeitnah, zusammen mit dem Personalamt, ausführlich Stellung und unterrichtet die GPK im Vorfeld an deren Sitzung vom 8. Januar 2024. Das Personalamt wies daraufhin, dass die Neubewertung der Funktionen erst nach Beschluss des Kantonsrats beginnen könne, weshalb sie lediglich eine provisorische Planung vorlegen können, welche darauf aufbaut, dass das Geschäft im zweiten Quartal 2024 verabschiedet wird. Sollte es seitens der Politik zu Verzögerungen kommen, werde es sich direkt auf den provisorischen Zeitplan auswirken und die Termine verschieben sich entsprechend nach hinten. Das ist eigentlich auch eine Selbstverständlichkeit. In der GPK bestand insofern Einigkeit, wonach die Höhe des Verpflichtungskredits im Umfang von 950'000 Franken hoch angesetzt sei. Die Feststellung konnte seitens des Finanzdepartements insofern entkräftet werden, als dass im Rahmen der Neubewertung der Funktionen externer Support notwendig sei, welcher mit der Materie schweizweit vertraut ist und so den Gesamtüberblick wahren kann.

Der Beizug solcher Spezialisten sei wichtig, um allfällige Lohnklagen bereits frühzeitig ausschliessen zu können. Die Erarbeitung müsse sorgfältig und bedacht an die Hand genommen werden, damit der Prozess ins Rollen gebracht werden kann und auf der Basis der umfangreichen Zusatzunterlagen des Finanzdepartements beziehungsweise Personalamts waren sich die GPK-Mitglieder einig, dass der Genehmigung des Verpflichtungskredits in Würdigung all der Umstände und in Kenntnis dessen, dass alle, die anfangs des Jahrtausends bereits dabei waren sich noch erinnern, dass es eine gewaltige Aufgabe ist, die es zu bewältigen gilt. In Kenntnis der Umstände wurde dem Verpflichtungskredit zugestimmt, beziehungsweise beantragt es die GPK dem Rat. Weiter gilt es festzuhalten, dass dem Kantonsrat zur Vorlage ADS 23/92 mittels Bericht und Antrag vom 19. Dezember seitens Regierungsrat, die auch von mir bereits erwähnte Ergänzungsvorlage unterbreitet wurde. Mit der thematisch integralen Vorlage wird dem Rat ein weiterer Verpflichtungskredit für die Projektfinanzierung zur Erstellung eines neuen Lohnsystems für Lehrpersonen der Primar- und Sekundarstufen 1 und 2 inklusive Berufsbildung und Tertiärstufe beantragt. Die GPK wird sich mit der Vorlage ADS 23/160 beziehungsweise mit deren Anhang 3 separat befassen. Dies in Absprache mit dem Erziehungsdepartement. Ich gehe davon aus, dass Erziehungsdirektor Patrick Strasser noch das Wort ergreifen wird. Man kann davon ausgehen, dass, wenn auch dort die Faktenlage und der Bedarf in Bezug auf Ressourcen definitiv erwiesen sind, weitergearbeitet werden kann. Einstimmig bei einer Abwesenheit beantragt die GPK dem Kantonsrat, dem Beschluss betreffend dem Verpflichtungskredit für die Funktionsneubewertung und Überprüfung des Lohnsystems, Anhang 2 der Vorlage ADS 23-92, zuzustimmen, sowie die beiden Postulate 2019/8 konkurrenzfähige und angemessene Löhne für das Lehrpersonal aller Stufen, von Katrin Huber und meiner Person und 2019/15 konkurrenzfähige und angemessene Löhne für Polizeibeamte sowie für das Pflegepersonal, von meiner Person und Rainer Schmidig, als erledigt abzuschreiben. Es ist nicht so, dass sich an der Ausgangslage etwas verändert hätte. Der Stellenmarkt ist nach wie vor mehr als nur anspruchsvoll und wir sind gehalten, den Kredit zu sprechen, damit der Regierungsrat endlich seine diesbezügliche, mit der Überweisung der beiden Postulate gefasste Verpflichtung, auch umsetzen kann. Ich danke Ihnen bereits für eine hoffentlich wohlwollende Beratung und auch auf eine möglichst grosse Zustimmung.

Schluss der Sitzung: 12:04 Uhr

Definitiver Report

Kantonsratssitzung vom 18.03.2024, Vormittag

Nachnamen	Vornamen	Fraktionen	Parteien	Abst. 1	Abst. 2	Abst. 3	Abst. 4	Abst. 5	Abst. 6	Abst. 7
Aellig	Pentti	SVP-EDU	SVP	Ja	V/A/N	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Alaye	Mayowa	GLP-EVP	GLP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Böhni	Ulrich	GLP-EVP	GLP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Brenn	Franziska	SP	SP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja
Bringolf	Lukas	SVP-EDU	SVP	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja	Nein
Brüngger	Severin	FDP-Die Mitte	FDP	Ja	Ja	Nein	Nein	Nein	Ja	Nein
Bucher	Tim	GLP-EVP	GLP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	V/A/N	Ja
Capaul	Urs	GRÜNE-Junge Grüne	parteilos	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Enth	Ja
De Ventura	Linda	SP	SP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Enth	Ja
Derksen	Theresia	FDP-Die Mitte	Die Mitte	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Di Ronco	Christian	FDP-Die Mitte	Die Mitte	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Ja
Eichenberger	Iren	GRÜNE-Junge Grüne	GRÜNE	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Elaivathamby	Sahana	SP	SP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja
Erb	Samuel	SVP-EDU	SVP Senioren	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja	Nein
Faccani	Diego	FDP-Die Mitte	FDP	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein
Fehr	Markus	SVP-EDU	SVP	Nein	V/A/N	Nein	Nein	Nein	Ja	Nein
Fioretti	Mariano	SVP-EDU	SVP	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	V/A/N	Nein
Flubacher Ruedlinger	Melanie	SP	SP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja
Freivogel	Matthias	SP	SP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja
Graf	Hansueli	SVP-EDU	SVP	Nein	Ja	Enth	Nein	Ja	Ja	Nein
Gruhler Heinzer	Irene	SP	SP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja
Hedinger	Beat	FDP-Die Mitte	FDP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Heydecke	Christian	FDP-Die Mitte	FDP	Ja	Enth	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein
Hirsiger	Herbert	SVP-EDU	SVP	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	V/A/N	Nein
Hotz	Walter	SVP-EDU	SVP	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja	Nein
Isiker	Arnold	SVP-EDU	SVP	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja	Ja
Knapp	Hannes	SP	SP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Lacher	Stefan	SP	SP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja
Laich	Lorenz	FDP-Die Mitte	FDP	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N
Looser	Gianluca	GRÜNE-Junge Grüne	Junge Grüne	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Lüthi	Isabelle	SP	SP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	V/A/N	Ja
Meyer	Daniel	SP	SP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja
Montanari	Marcel	FDP-Die Mitte	FDP	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N
Müller	Roland	GRÜNE-Junge Grüne	GRÜNE	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja
Müller	Andrea	SVP-EDU	SVP	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja	Nein
Müller	Markus	SVP-EDU	SVP	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N
Müller	Bruno	SP	SP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja
Mundt	Michael	SVP-EDU	SVP	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja	Nein
Neukomm	Peter	SP	SP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja
Neumann	Eva	SP	SP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja
Passafaro	Marco	SP	SP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja
Pfalzgraf	Maurus	GRÜNE-Junge Grüne	Junge Grüne	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja
Portmann	Patrick	SP	SP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja

Nachnamen	Vornamen	Fraktionen	Parteien	Abst. 1	Abst. 2	Abst. 3	Abst. 4	Abst. 5	Abst. 6	Abst. 7
Preisig	Daniel	SVP-EDU	SVP	Nein	Enth	Nein	Nein	Nein	Ja	Nein
Rohner	Raphaël	FDP-Die Mitte	FDP	Ja	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Nein
Salathé	Regula	GLP-EVP	EVP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Scheck	Peter	SVP-EDU	SVP	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Ja	Nein
Schlatter	Martin	SVP-EDU	SVP	Nein	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja	Nein
Schmidig	Rainer	GLP-EVP	EVP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Schmidt	René	GLP-EVP	GLP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Schneetzler	Andreas	SVP-EDU	EDU	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja	Nein
Schraff	Jannik	GLP-EVP	GLP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Schudel	Erich	SVP-EDU	SVP	Nein	Enth	Nein	Nein	Nein	Enth	Nein
Stamm	Erhard	SVP-EDU	SVP	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Ja	Nein
Sutter	Erwin	SVP-EDU	EDU	Nein	Ja	Nein	Nein	Nein	Ja	Nein
Ullmann	Corinne	SVP-EDU	SVP	Nein	V/A/N	Nein	Nein	Nein	Ja	Nein
Werner	Peter	SVP-EDU	SVP	Nein	Ja	Nein	Nein	Nein	V/A/N	Nein
Wohlgemuth	Urs	FDP-Die Mitte	FDP	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein
Würms	Josef	SVP-EDU	SVP	Nein	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja	Nein
Zubler	Kurt	SP	SP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Enth	Ja
				Ja	37	41	35	34	34	33
				Nein	20	10	21	23	14	24
				Enthaltung	0	3	1	0	4	0
				V / A / N	3	6	3	3	8	3
				Vakanz, Abwesenheit, Nicht-Teilnahme						
				Total	60	60	60	60	60	60

Nr.	Traktandum	Betreff	Abstimmung	Stimmen
Abstimmung 1	<u>Antrag Mariano Fioretti</u> Nichteintreten auf Vorlage ADS 23-38	Eintreten	Ja37 Nein20 Enth0 V/A/N3 Total60	
Abstimmung 2	<u>Antrag Arnold Isliker</u> Rückweisung der Vorlage ADS 23-38 an die Regierung verbunden mit folgendem Auftrag: 1. Schwere Nutzfahrzeuge sowie landwirtschaftliche Fahrzeuge sind im Gesetz zu berücksichtigen und dementsprechend anzupassen. 2. Sämtliche Fahrzeuge ob Stromer oder Verberenner bis 3500 Kg Gesamtgewicht sind gleichzustellen betreffend Abgaben Motorfahrzeugsteuer. Die Formel Gewicht und Leistung ist anzuwenden. Der Passus Art. 3 Abs. 2 lautet wie folgt: Die Faktoren xy und z werden gemäss den nachfolgenden Formeln bestimmt und gelten für die Berechnung der Strassenverkehrssteuern.	Rückweisung	Ja41 Nein10 Enth3 V/A/N6 Total60	
Abstimmung 3	<u>Antrag Severin Brüngger</u> Rückweisung der Vorlage ADS 23-38 an die Regierung verbunden mit folgendem Auftrag: Der Regierungsrat wird beauftragt eine neue Variante betreffend die Teilrevision des Gesetzes über die Strassenverkehrssteuern vom 17. Juni 1968 zu erarbeiten. Dabei soll die Berechnung vereinfacht werden. Dabei soll auch eine Variantenabstimmung geprüft werden.	Rückweisung	Ja35 Nein21 Enth1 V/A/N3 Total60	
Abstimmung 4	<u>Antrag Erwin Sutter</u> Anpassung Art. 3: Die Berechnungsformel ist dahingehend anzupassen, dass sie einfach nachvollziehbar und für kommende Steuerperioden vorausberechenbar ist.	Antrag	Ja36 Nein21 Enth0 V/A/N3 Total60	
Abstimmung 5	<u>Antrag Erwin Sutter</u> Anpassung Art. 3: Die Berechnungsformel ist dahingehend anzupassen, dass für E-Fahrzeuge eine Formelgrundlage angewendet wird, mit dem Ziel, dass E-Fahrzeuge annähernd gleichviel Steuern bezahlen, wie Verbrennerfahrzeuge mit Gewicht und Leistung.	Antrag	Ja34 Nein23 Enth0 V/A/N3 Total60	

Abstimmung 6

Antrag Matthias Freivogel
Ergänzung Art. 3 Abs. 2 nach den drei Formeln wie folgt:
Das Strassenverkehrsamt sorgt dafür, dass die Strassenverkehrssteuern für ein Fahrzeug, das unter diese Bestimmung fällt, durch Eingabe der dem Fahrzeugausweis zu entnehmenden Faktoren x (Leergewicht), y (Hubraum) und z (Leistung) in eine leicht verständliche Matrix im Internet mit Hilfe einer möglichst einfach gestalteten Anleitung jederzeit ersichtlich gemacht werden kann.

Ja				34
Nein				14
Enth		Enthaltung		4
V/A/N				8
Total				60
Ja bedeutet	Zustimmung	SPK 2023/5		
Nein bedeutet	Zustimmung	Antrag M. Freivogel		

Abstimmung 7

Antrag Andreas Schnetzler
Streichung Art. 3 Abs. 3 Ziff. 2 lit. a (Indexierung)

Ja				33
Nein				24
Enth		Enthaltung		0
V/A/N				3
Total				60
Ja bedeutet	Zustimmung	SPK 2023/5		
Nein bedeutet	Zustimmung	Antrag A. Schnetzler		

