

**Kantonsrat Schaffhausen**

## **Protokoll der 16. Sitzung**

vom 30. August 2021, 08:00 Uhr im Kantonsratssaal in Schaffhausen

*Vorsitz*                      Josef Würms

*Protokoll*                     Claudia Porfido und Claudia Indermühle

*Während der ganzen Sitzung abwesend (entschuldigt)*  
Hannes Knapp

<i>Traktanden</i>	<i>Seite</i>
1. Wahl einer Ersatzstimmzählerin oder eines Ersatzstimmzählers	799
2. Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 13. Oktober 2020 betreffend Änderung des Strassengesetzes vom 18. Februar 1980	801

**Neueingänge** seit der letzten Sitzung vom 23. August 2021:

1. Antwort des Regierungsrats vom 24. August 2021 auf die Kleine Anfrage Nr. 2021/22 von Markus Müller betreffend «Fragen zu einer zweifelhaften Strassensanierung».
2. Antwort des Regierungsrats vom 24. August 2021 auf die Kleine Anfrage Nr. 2021/23 von Linda De Ventura betreffend «Wie steht es um die Heilpädagogik im Kanton Schaffhausen?»
3. Antwort des Regierungsrats vom 24. August 2021 auf die Kleine Anfrage Nr. 2021/24 von Linda De Ventura betreffend «Anpassung des kantonalen Beschaffungswesens».
4. Stellungnahme des Regierungsrats vom 24. August 2021 auf die Interpellation Nr. 2021/4 von Matthias Freivogel betreffend «Spitäler Schaffhausen – quo vadis»?
5. Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 24. August 2021 betreffend Änderung des Schulgesetzes (Private Schulen und privater Unterricht).

\*

**Mitteilungen** des Präsidenten:

1. Die Spezialkommission 2020/6 betreffend Teilrevision des Steuergesetzes (steuerliche Attraktivierung des Wohnstandortes Schaffhausen) meldet das Geschäft verhandlungsbereit.
2. Die Spezialkommission 2020/7 betreffend die Änderung des Strassengesetzes vom 18. Februar 1980 meldet das Geschäft verhandlungsbereit.
3. Die Spezialkommission 2020/14 betreffend Klimastrategie des Kantons Schaffhausen (Orientierungsvorlage) und Teilrevision Baugesetz (Schaffung eines Energie- und Klimafonds) meldet die Geschäfte verhandlungsbereit.

4. Ich schlage Ihnen vor, den Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 24. August 2021 betreffend Änderung des Schulgesetzes (Private Schulen und privater Unterricht) einer 9er-Kommission zu überweisen. Erstgewählte oder Erstgewählter ist ein Mitglied der FDP-Die Mitte-Fraktion. Ihrem Stillschweigen entnehme ich, dass Sie damit einverstanden sind.

\*

## 1. Wahl einer Ersatzstimmzählerin oder eines Ersatzstimmzählers

**Peter Scheck** (SVP): Die SVP-EDU-Fraktion schlägt Ihnen Lukas Bringolf für das Amt des Ersatzstimmzählers vor. Begründung: Wir haben momentan zwei Mitglieder der AL-GRÜNE-Junge Grüne-Fraktion im Büro. Sie gehören offiziell – nach dem Kantonsratsgesetz – in das Büro und das ist unseres Erachtens zu viel. Wir beanspruchen einen Sitz als Ersatzstimmzähler. Ich hoffe, dass Sie damit einverstanden sind.

**Urs Capaul** (GRÜNE): Um was geht es? Es geht um den Ersatz eines Stimmzählers, wenn dieser nicht anwesend ist. Wenn ein Grüner nicht anwesend ist, wird er durch eine grüne Person ersetzt. Sonst ist dann gar niemand von den Grünen im Ratsbüro. Das ist eigentlich der Sinn und Zweck und deshalb bitte ich Sie, am bestehenden Vorschlag unserer Fraktion festzuhalten.

**Markus Müller** (SVP): Lieber Urs Capaul: Was du jetzt gesagt hast, ist völliger Quatsch. Es geht überhaupt nicht um die Vertretung der Stimmzähler. Wenn er ausfällt, ist einfach einer von der SVP dort. Das spielt für die Abstimmungen und für die Stimmzähler eigentlich keine Rolle. Uns geht es darum, dass dem, was im Kantonsratsgesetz und in der Verordnung festgelegt ist, nachgelebt wird und dort ist es einfach nicht in Ordnung. Ich weiss schon, dass das Büro es nicht praktiziert und die Ersatzstimmzähler nie dabei sind. Aber im jetzigen Gesetz und «das schleckt keine Geiss weg», ist das so vorgesehen und ihr sprecht dann immer von der Kommission des Milizparlaments. Natürlich tagen wir dort. Wir tagen noch in einem Jahr und vielleicht auch noch in zwei Jahren. Ich nehme an, dass wir Änderungen in dieser Sache frühestens auf die nächste Legislatur fertigbringen. Diesbezüglich bin ich sehr pessimistisch. Aber jetzt müssen wir Nägel mit Köpfen machen und es ist nicht einsichtig, dass die Grünen in diesem Jahr im Ratsbüro so übervertreten sind. Nochmals: Formell ist der Ersatzstimmzähler nach unserem geltenden Gesetz Bestandteil des Büros.

**Staatsschreiber Stefan Bilger:** Sie diskutieren eine Frage, die Sie bereits letztes Jahr diskutiert haben – nämlich die Frage, wie das Büro zusammengesetzt ist. Die Lösung steht nicht im Gesetz, sondern in § 1 der Geschäftsordnung des Kantonsrats.

Dort steht, dass das Büro des Kantonsrats aus dem Präsidenten bzw. der Präsidentin, bzw. dem ersten und zweiten Vizepräsidenten bzw. Vizepräsidentin und zwei Stimmenzählern bzw. Zählerinnen und jetzt kommt es: «sowie Ersatzstimmenzähler bzw. Ersatzstimmenzählerinnen» besteht. Das ist die Formulierung, die an sich wörtlich sagt, dass das Büro aus sieben Mitgliedern besteht. Da haben wir keine Differenz. Nur ist es so, dass dieser Rat und das Ratsbüro es seit Jahren handhabt – und es haben sich vorhin zwei Kantonsratspräsidenten am Rednerpult gemeldet, die das auch so gehandhabt haben – dass das Büro nur mit fünf Personen wirkt. Die in ihrer Funktion als Ersatzstimmenzähler und Ersatzstimmenzählerin Gewählte werden nur in den Fällen beigezogen, wenn ein ordentlicher Stimmenzähler nicht im Rat anwesend ist. Das wird seit Jahren und Jahrzehnten so gelebt und diese Diskussion ist im letzten Jahr – im Zusammenhang mit der Revision der Geschäftsordnung – auch aufgekommen. Diese Diskussion kann man führen, aber sie ist etwas problematisch. Wenn man etwas so gehandhabt hat und jetzt andere Ansprüche anmeldet, kann man das selbstverständlich. Aber es ist einfach so, wie ich es gesagt habe. Wenn man diese Praxis so weiterführt, wäre jetzt logischerweise die Person aus einer Partei bzw. Fraktion zu ersetzen. Das wäre, wenn man sich an das hält, was man in den letzten Jahren praktiziert hat. Man kann das ändern und dann führt es natürlich in diese Richtung, die hier beantragt wird. Sie müssen entscheiden, was Sie wollen. Die Diskussion über die Zusammensetzung des Ratsbüros, über die Anzahl Personen und über die Art der Zusammensetzung ist zurzeit Thema in der Kommission «Stärkung Milizparlament». Dort wird dieses Thema behandelt.

**Kantonsratspräsident Josef Würms (SVP):** Es ist ein Ordnungsantrag von Markus Müller gestellt.

**Markus Müller (SVP):** Ich möchte nicht den ganzen Morgen mit diesem Thema verbringen, finde es aber völlig daneben, was der Staatsschreiber in seinem langen Referat gesagt hat. Er kann uns die Fakten mitteilen und die sind klar. Was er dann gemacht hat, ist Wahlpropaganda. Ich beantrage, dass wir jetzt abstimmen und diese Diskussion nicht mehr weiterführen.

**Matthias Frick (AL):** Ich beantrage, die Diskussion an dieser Stelle nicht abubrechen, nachdem sich eigentlich nur SVP-Exponenten zu Wort ge-

meldet haben und unser Fraktionschef völlig aus dem Nichts und unvorbereitet eine Abwehr vornehmen musste. Ich finde, wir sollten ernsthaft darüber diskutieren, wie wir diese Bestimmung in der Geschäftsordnung auslegen wollen oder wann wir sie neu auslegen wollen.

### Abstimmung

**Dem Ordnungsantrag von Markus Müller auf Abbruch der Diskussion wird mit 32 : 26 Stimmen zugestimmt.**

### Wahlresultat

Ausgeteilte Wahlzettel	58
Eingegangene Wahlzettel	58
Ungültig und leer	3
Gültige Stimmen	55
Absolutes Mehr	28

Es haben Stimmen erhalten und ist **gewählt**:

<b>Maurus Pfalzgraf</b>	<b>29</b>
Lukas Bringolf	24
Vereinzelte	2

\*

## 2. Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 13. Oktober 2020 betreffend Änderung des Strassengesetzes vom 18. Februar 1980

Grundlage:                      Amtsdruckschrift 20-114  
   Kommissionsvorlage: Amtsdruckschrift 21-77

### Eintretensdebatte

**Kommissionspräsident Nihat Tektas** (FDP): Ich habe die ehrenvolle Aufgabe, Ihnen den Bericht, den wir schon schriftlich abgegeben haben, noch kurz mündlich auszuführen. Die Spezialkommission hat die Vorlage des Regierungsrats vom 13. Oktober 2020 betreffend Änderung des Strassengesetzes vom 18. Februar 1980 in drei Sitzungen beraten. Unterstützt und begleitet wurden wir von Regierungsrat Martin Kessler und Kantonsingenieur Dino Giuliani, welche uns mit ihrem wertvollen *Know-how* beraten

haben. Für die Protokollierung und Administration war Luzian Kohlberg zuständig, bei welchem ich mich an dieser Stelle herzlich für seine sehr schnelle und gleichzeitig einwandfreie Arbeit bedanken möchte. Hier eine künstlerische Pause: Diese Danksagung ist absolut ernst gemeint und soll nicht als Floskel daherkommen. Ich war wirklich sehr froh. Man darf an dieser Stelle doch einmal mehr explizit erwähnen, dass die Arbeit vom Büro sehr gut und unterstützend ist.

Der schriftliche Bericht liegt Ihnen vor. Darin ist eigentlich das Wesentliche enthalten. Auch die Vorlage ist Ihnen bekannt. Ich werde heute auf gewisse zentrale Punkte eingehen und versuchen, Ihnen unsere Beweggründe genauer zu erläutern, damit Sie nachvollziehen können, weshalb wir so entschieden haben, wie wir eben entschieden haben. Zur Ausgangslage gibt es eigentlich nichts zu ergänzen. Ich kann lediglich auf die beiden Postulate Frei und Hotz verweisen, welche hier die Grundlage dieser Revision bilden. Es handelt sich um Aufgaben an die Verwaltung, an die Regierung, die wir als Kantonsrat in Auftrag gegeben haben. Das muss man sich vergegenwärtigen, wenn wir dann schlussendlich auch über diese Revision befassen. Das Ziel muss sein: Erstens: die Gemeinden erhalten mehr Finanzmittel aus der Mineralöl- und Motorfahrzeugsteuer als bisher, das der Auftrag vom Postulat von Andreas Frei. Zweitens: Die Aufgaben und die Finanzierung zwischen Kanton und den Gemeinden sollen entflochten und klar geregelt werden. Das der Auftrag vom Postulat von Walter Hotz. Ich beginne bei Letzterem, dem Postulat von Walter Hotz. Gerade im Bereich Strassenunterhalt und Betrieb gab es in der Vergangenheit viele Diskussionen zwischen den Gemeinden und dem Kanton. Dies können Sie auf der Seite zwei der regierungsrätlichen Vorlage entnehmen. Dort ist eine Zusammenstellung ersichtlich, die die Ist-Situation darstellt. Das ist tatsächlich sehr verworren und wir haben versucht das zu entflechten. Dabei als Vorbemerkung vorausgeschickt: Die Gemeindestrassen bleiben bei den Gemeinden. Diese sind zuständig und finanzieren das auch. Bei den Kantonsstrassen ausserorts bleibt auch der Kanton zuständig. Da ändert sich nichts bei dieser Vorlage und heute reden wir nur über die Kantonsstrassen innerorts. Es ist bisher nämlich so, dass die Finanzierung des Betriebs und Unterhalts der Kantonsstrassen innerorts Sache der Gemeinden ist. Die Zuständigkeit liegt aber an und für sich beim Kanton. Der Kanton bestimmt, dass irgendwo ein Riss in einer Kantonsstrasse innerorts geflickt werden muss und die Gemeinde muss für diese Reparatur aufkommen. Dass damit Diskussionen aufkommen, ist eigentlich nicht verwunderlich. Neu soll der Kanton zuständig für den Bau, Betrieb und Unterhalt sein. In der Konsequenz läuft dann aber auch die Finanzierung über den Kanton. Dies hat zur Folge, dass der Kanton auch Eigentümer dieser Kantonsstrassen werden soll in der Konsequenz, wenn man von einer Entflechtung redet, und zwar da, wo er es bisher noch nicht war und auch die

kantonalen Radrouten als weitere Ergänzung, die ausserorts sind, werden ebenfalls an den Kanton übertragen, damit wir auch hier nur einen Verantwortlichen haben. Soweit zur Vereinfachung. Es geht nicht ganz ohne Ausnahmen. Da ist zum einen die Stadt Schaffhausen. Dort verbleiben, als eine Ausnahme, die Kantonsstrassen innerhalb der Bauzonen im Eigentum der Stadt und die zweite Ausnahme bilden die Trottoirs, also die sogenannten Gehwege dieser Kantonsstrassen innerorts. Da bleiben die Gemeinden zuständig und finanzieren den Betrieb und betrieblichen Unterhalt. In der Kommission gab es einen Antrag zu Art. 6. Da habe ich die Ausführungen auf die Anpassung des Artikels gemacht; nämlich, dass auf Antrag einer Gemeinde die Kantonsstrassen in ihrem Eigentum verbleiben sollen. Das wurde von der Kommission aber klar abgelehnt. Die Begründung hierzu haben wir Ihnen bereits im Bericht erläutert. Es bestand im Vorfeld kein Interesse der Gemeinden, die jetzt noch in ihrem Eigentum befindlichen Strassen zu behalten – mit Ausnahme der Gemeinde Beggingen und der Stadt Schaffhausen. Die Abweisung des Antrages wurde im Wesentlichen damit begründet, dass dies im Vorfeld nicht gewünscht und einem zentralen Anliegen der Vorlage der Aufgaben- und Finanzierungsentflechtung im Strassenbau und Unterhalt zuwiderlaufen würde. Wenn eine Strasse als Kantonsstrasse ausgeschieden ist, ist es sinnvoll, dass sie auch nach denselben Kriterien errichtet, unterhalten und betrieben werden soll und zwar von einem und demselben Entscheidungsträger. Kommt hinzu, dass es aus haftungsrechtlichen Gründen sinnvoll ist, wenn die Kantonsstrassen im Eigentum des Kantons stehen. Es führt mit anderen Worten zu keinen Koordinationsproblemen beim Betrieb und Unterhalt der Strassen. Das haben in der Vergangenheit viele Gemeinden erkannt und dies sollte jetzt konsequent weitergezogen werden. Zuständigkeit und Finanzierung werden so inskünftig klar und unmissverständlich geregelt. Einzig die Kantonsstrassen innerhalb der Bauzonen der Stadt sollen weiterhin im Eigentum der Stadt bleiben. Dazu eine Bemerkung: Es erscheint nachvollziehbar, wenn man bedenkt, dass dies aufgrund der Grösse der Stadt relativ komplex wäre und es aus raum- und richtplanerischer Sicht logisch erscheint, dass die Stadt ihren diesbezüglichen Handlungsspielraum behalten möchte: Stichwort Siedlungsentwicklung. Kommt hinzu, dass die Stadt selber einen hohen kommunalen Anteil am Verkehr hat. Dies ist aber auch im Vergleich mit anderen grösseren Städten und in anderen Kantonen dasselbe, siehe Winterthur und die Stadt Zürich. Es geht hier um städtebauliche Interessen und dass man hier die Stadt anders behandelt als alle anderen Gemeinden, denke ich, sollte für uns nachvollziehbar sein.

In diesem Zusammenhang ist auch Art. 65 zu sehen. Das ist die Konsequenz der Aufgaben- und Finanzierungsentflechtung. In Art. 65 steht: Wer zuständig ist, bezahlt. Wer zahlt, befiehlt und wer befiehlt, soll auch zahlen.

Bei den Gemeindestrassen ist es nämlich auch so. Dort sind es die Gemeinden, die zuständig sind und es wird auch von ihnen finanziert und bei den Kantonsstrassen ausserorts ist es deckungsgleich: Wer zuständig ist, finanziert – nämlich der Kanton. Deshalb soll dies auch der Kanton inskünftig übernehmen, wie vorhin ausgeführt; ausser bei den Trottoirs. Dort sind weiterhin die Gemeinden beitragspflichtig, da diese überwiegend der lokalen Bevölkerung dienen. In diese Thematik gehört auch Art. 67 Abs. 2, dass sich neu der Kanton hälftig an den Strassen im Eigentum der Stadt Schaffhausen für Bau, Betrieb und Unterhalt beteiligt. Das die Änderung der Spezialkommission. Die Mehrkosten haben wir Ihnen ausgewiesen. Die sollten bei geschätzt 150'000 bis 200'000 Franken pro Jahr anfallen. Es ist natürlich abhängig von der Intensität des Winterdienstes. Es ist so, dass der Kanton bei den Kantonsstrassen innerorts die Kosten für den Betrieb und den betrieblichen Unterhalt der Fahrbahn trägt und die Gemeinden die Kosten für den Betrieb und den betrieblichen Unterhalt der Gehwege. Da der Aufwand für die Gehwege in etwa mit dem Aufwand für die Fahrbahn vergleichbar ist, erschien der Kommission ein hälftiger Beitragsatz an den Betrieb und den betrieblichen Unterhalt der städtischen Kantonsstrassen als gerechtfertigt. Auch aus Sicht der Regierung ist das in der Praxis umsetzbar, da dieser Aufwand vom Tiefbau Schaffhausen gut quantifiziert und erfassbar ist.

Schliesslich haben wir uns in einem weiteren Punkt noch eine Ergänzung erlaubt. Das war in Art. 73 Abs. 2 und 2<sup>bis</sup>. Da war es der Kommission ein Anliegen, im Bereich des Unterhalts der Wanderwege eine zusätzliche Möglichkeit zu schaffen, die Gemeinden in Einzelfällen zu entlasten.

Eine generelle Übernahme der Kosten für Pflege und Unterhalt der Wanderwege wurde abgelehnt. Solche Beiträge werden bereits jetzt schon im Verteilschlüssel der Gelder an die Gemeinden berücksichtigt. Dazu kommt noch der Finanzausgleich, in welchem die Last der Weite mitberücksichtigt wird. Das wurde auch in der Spezialkommission diskutiert und diesen Kompromiss konnten wir unterstützen. Dann ein weiterer zentraler Punkt was das Postulat von Andreas Frei und die Verteilung der Benzinzollanteile angeht: Wie im Bericht erwähnt, wurde der Verteilschlüssel des Ertrags, der Benzinzollanteil und damit die Motorfahrzeugsteuer mehrfach sehr ausführlich und intensiv mit der Regierung durchgerechnet. Dabei galt es, die gegenseitigen Interessen von Gemeinden und Kanton gegenüberzustellen und einen für alle Beteiligten zumutbaren Mittelweg zu finden. Es war unbestritten, dass die Gemeinden auf kommunaler Ebene in der Vergangenheit zu wenig Mittel für die Verbesserung der Gemeindestrassen zur Verfügung hatten und dieser Tatsache Rechnung zu tragen ist. Aber auch die hohe Bedeutung des kantonalen Strassennetzes durfte von uns nicht ausser Acht gelassen werden. Schliesslich geht es hier um den Ausbau und teilweise auch um Aufwertungsprojekte an den Kantonsstrassen

innerorts, die sogar auch im Interesse der Gemeinden liegen. Unter Berücksichtigung sämtlicher neuen Aufgaben- und Finanzierungsverschiebungen zulasten des Kantons hat sich die Kommission für den Verteilungsschlüssel gemäss regierungsrätlicher Vorlage, nämlich neu für zwei Drittel Kanton und ein Drittel Gemeinden entschieden.

Dann noch ein Punkt zum Strassenbaufonds in Art. 75a. Die Kommission hat beschlossen, die Zweckgebundenheit der Strassenmittel mit der Errichtung des kantonalen Strassenbaufonds sicherzustellen. Das ist sicherlich sinnvoll, um die bisherige Praxis seit 2003, wo die Regierung eine Schattenrechnung innerhalb der ordentlichen Rechnung führt, ordnungsgemäss auszuweisen, um aufzuzeigen, dass die Mittel zweckgebunden verwendet werden. Das ist die Verpflichtung des Bundes, dass wir diese Erträge bekommen.

Im Rahmen der Diskussion wurde das Anfangskapital wie auch die Obergrenze des Fonds auf 15 Mio. Franken reduziert, da ein zu hohes Fondsvermögen nicht sinnvoll erschien; auch unter Berücksichtigung der langen Abschreibungsdauer von vierzig Jahren für Strassenprojekte.

Die Reduktion führt in der Konsequenz auch dazu, dass die Gemeinden bereits nach Inkrafttreten des revidierten Strassengesetzes von allfälligen Überschüssen des Fonds profitieren. Die Äufnung des Fonds wird über die vom Kantonsrat im Juni beschlossene finanzpolitische Reserve zur Bildung eines Strassenfonds im Umfang von 15 Mio. Franken realisiert. Dafür werden neu die Aufwendungen der Verkehrspolizei, welche sich auf rund 2.1 Mio. Franken pro Jahr belaufen, nicht mehr der allgemeinen Rechnung, sondern neu über die zweckgebundenen Strassenmittel finanziert – so, wie dies in anderen Kantonen auch üblich ist. Schliesslich dient die Verkehrspolizei der Sicherheit der Strasse und der Konnex ist sicherlich gegeben. Das Weitere ist, dass der Verwaltungsaufwand des Strassenverkehrsamtes selbstverständlich auch weiter berücksichtigt wird. Hier auch ein weiterer Punkt: Um die Gemeinden nicht weiter zu belasten, werden diese Aufwendungen nicht vor der Verteilung der Strassenmittel abgezogen, sondern dem Strassenfonds belastet – also nach Verteilung der Mittel. Es findet zuerst eine Verteilung zwei Drittel Kanton und ein Drittel Gemeinden statt und danach werden diese Aufwendungen vom Fonds abgezogen. Dies führt für den Fonds zu einem Minus von rund 600'000 Franken pro Jahr, was aus Sicht der Regierung als verkraftbar erscheint. Bei einer weiteren Verschiebung zulasten des Kantons wäre die Bilanz nicht mehr ausgeglichen und wir würden Gefahr laufen, dass der Kanton nicht mehr genügend Mittel hätte, um seine Aufgaben zu erfüllen.

Die übrigen Punkte, die wir geändert haben, sind Art. 32 Abs. 2 und Art. 46 Abs. 2 und 3. Dazu haben wir bereits schriftlich Stellung genommen. Es dient der Vereinfachung bei der Übertragung der Strassenabschnitte. Hier haben wir einen administrativen Aufwand vermeiden wollen und dies auch

bei Art. 55, wo es um die Lichtverschmutzung geht. Da haben wir auch Ausführungen gemacht, jedoch war eine Regelung im Strassengesetz nach Angaben der Experten nicht nötig. Die Schlussabstimmung fiel mit 7 : 1 bei einer Enthaltung relativ eindeutig für die Änderung des Strassengesetzes mit den erwähnten Änderungen aus. Die Kommission empfiehlt Ihnen daher die Vorlage im erwähnten Sinn anzunehmen und schlussendlich das Postulat von Andreas Frei als erledigt abzuschreiben.

Zur Fraktionserklärung: Die FDP-Die Mitte-Fraktion unterstützt die Vorlage mit sämtlichen Änderungen der Spezialkommission. Die Argumente, die ich Ihnen soeben ausgeführt habe, trägt unsere Fraktion mit. Zentral für uns war, dass eine Entflechtung stattfinden kann und dass man gewisse Artikel streichen konnte. Das kommt bei unserer Fraktion selbstverständlich immer gut an und bei dieser Entflechtung, die wir jetzt durchführen, ist aber auch zentral, dass das bei der eigentlichen Vorlage – das ist die Vorlage, die meines Wissens bei der Finanzdirektorin liegt – mit diesen finanziellen Auswirkungen selbstverständlich mitberücksichtigt wird. Für die Fraktion war klar, dass eine Entflechtung sowohl den Gemeinden aber auch dem Kanton dient und dass dieser Kompromiss, den wir hier gefunden haben, als austariert gilt und es bedeutend ist, dass wir heute Morgen nicht noch weitere Verschiebungen durchführen.

**Rainer Schmidig** (EVP): Der Kommissionspräsident hat Ihnen die Vorlage ausführlich erläutert, dafür sei ihm ganz herzlich gedankt. Die GLP-EVP-Fraktion wird auf die Vorlage eintreten und ist grundsätzlich mit der Stossrichtung einverstanden. Es ist unserer Ansicht nach unumgänglich, dass der Verteilschlüssel des Ertrags aus Benzinzollanteil und Motorfahrzeugsteuer zugunsten der Gemeinden verändert wird.

Mit der Aufteilung ein Drittel Gemeinden und zwei Drittel Kanton können wir leben, besonders da die Verwaltungskosten zulasten des Strassenfonds gehen, mit dem wir übrigens auch einverstanden sind. Schön wäre es natürlich, wenn damit auch etwas für die Umwelt getan werden könnte. Allenfalls wird sich hier noch ein Fraktionsmitglied melden. Die Finanzierung der Strasse muss aber in einigen Jahren sowieso neu überdacht werden, wenn der *Boom* der E-Autos anhält, was unbedingt notwendig ist und der Benzinzollanteil damit natürlich stetig sinken wird.

Mit den vorgesehenen Eigentumsverhältnissen der Kantonsstrassen können wir uns einverstanden erklären und ebenso mit der neu geregelten Finanzierung der Kantonsstrassen im Eigentum der Stadt. Damit sehen wir eine Anpassung der Gleichbehandlung aller Gemeinden im Kanton. Zum Schluss noch eine Bemerkung: Wenn Gesetzesvorlagen umfangreich sind, ist eine synoptische Darstellung der Änderungen sehr hilfreich für die Diskussion und Meinungsbildung in der Fraktion. Nur sollte sie zeitig für

die Fraktionssitzung zur Verfügung stehen. Die GLP-EVP-Fraktion wird auf die Vorlage eintreten und sich allenfalls noch mit Fragen melden.

**Marianne Wildberger (AL):** Ich möchte mich auch herzlich für die umsichtige Sitzungsleitung von Nihat Tektas und die engagierte und geduldige Bearbeitung unserer Fragen durch Martin Kessler und Dino Giuliani bedanken, wie auch für die zuverlässigen Protokolle von Luzian Kohlberg. Wir haben die Vorlage in der Fraktion intensiv diskutiert und werden auch eintreten. Für mich als Nicht-Autofahrerin war es seltsam, in einer Spezialkommission zur Strassengesetzesrevision zu sitzen. Allerdings habe ich den Sinn und Nutzen der Überführung der meisten Gemeindestrassen zum Kanton gesehen und auch die Ausnahmesituation der Stadt Schaffhausen verstanden. Ein besonderes Anliegen war mir der Zusatz zu Art. 32 Abs. 2, «Strassen sind aufzuheben, wenn sie nicht mehr notwendig sind»; analog zum Kanton Thurgau. Da wir zu viele versiegelte Böden durch immer mehr Strassen haben und dies unter anderem bei starken Niederschlägen zu Problemen führt und die Böden für die Biodiversität tot sind, müssen wir in Zukunft das Strassennetz nicht vergrössern, sondern verkleinern. Deshalb auch meine Anregung, eine der beiden parallelen Kantonsstrassen im Durachtal zu verkleinern bzw. für den motorisierten Verkehr aufzuheben, was sich als schwierig herausstellte. Wir sind dezidiert der Meinung, dass Güter- und Waldstrassen möglichst nicht versiegelt werden sollen und dies auch bei gewissen Velowegen nicht nötig ist. Wir kennen alle das Beispiel in der Laag, wo sehr viele Velofahrer und Velofahrerinnen an schönen Wochenenden zirkulieren und es kein Problem ist, dass dort nicht geteert ist. Ich hätte mir auch Leitlinien als Ergänzung zu den nationalen Bestimmungen zur Lichtverschmutzung gewünscht, wie das ein Antrag der SP ja auch zu Art. 55 vorhatte, aber leider wieder zurückgezogen wurde. Es wird nach wie vor gegen zu viel Licht zu wenig getan. Auch in unserem mehrheitlich ländlichen Kanton nimmt die Lichtverschmutzung zu. Deren Folgen wie Insektensterben, Orientierungslosigkeit von Vögeln und Schlaf- und Gesundheitsstörungen bei den Menschen werden immer häufiger. Auf vielen Strassen ist zusätzliches Licht schlicht nicht nötig, da hoffentlich alle Autos selber Scheinwerfer haben und nachts könnte sowieso mehr Licht ausgeschaltet werden. Ausserdem steht dies so im kantonalen Gesetz zur Einführung des Bundesgesetzes über den Umweltschutz, SHR 814.100. Dort steht nämlich: «Lichtemissionen müssen im Sinne der Vorsorge so weit begrenzt werden, als dies technisch möglich und wirtschaftlich tragbar ist, mindestens aber so, dass sie für Mensch und Umwelt weder schädlich noch lästig werden». Deshalb wird in vielen Kantonen generell auf eine Beleuchtung ausserorts verzichtet. Wir könnten uns auch vorstellen, dass im Bedarfsfall sogenannte dynamische Beleuchtungen eingesetzt werden. Technisch ist dies möglich. Lichtemissionen sind, wo immer möglich, zu

reduzieren und zeitlich zu begrenzen. Ich behalte mir deshalb vor, an entsprechender Stelle nochmals einen Antrag dazu zu stellen.

Ich würde vorschlagen, bei Art. 55 Abs. 2 zu schreiben: «Ausserorts soll auf Beleuchtung verzichtet oder im Bedarfsfall nach Mitternacht dynamische Beleuchtung eingesetzt werden». Ich glaube, wir müssen diese Dinge einfach endlich ernst nehmen. Es wird sonst immer mehr Probleme geben. Ansonsten werden wir der Vorlage voraussichtlich zustimmen.

**Daniel Meyer (SP):** Ich schliesse mich selbstredend dem Dank meiner Vorrednerin gegenüber der Führung dieser Kommission vollumfänglich an. Die SP-Fraktion tritt auf diese Vorlage ein. Wir erachten es als sinnvoll, dass eine Verteilung geschaffen wird, die die kleineren Gemeinden entlastet und der Entflechtung der Finanzen Rechnung trägt, auch wenn das Bestücken des Strassenfonds mit Finanzüberschüssen des Kantons erfolgt, den man besser für ein Umweltanliegen oder für die Verminderung von Klimaschäden hätte einsetzen können. Auch wenn dieser Fonds nicht unser liebstes Kind ist, sind wir doch der Auffassung, dass es einen solchen Fonds braucht, um die Ausgaben zu puffern. Dass die Überschüsse den Gemeinden zukommen, begrüssen wir. Gerade kleinere Gemeinden – das kann ich Ihnen aus eigener Erfahrung als ehemaliger Gemeinderat sagen – kämpfen mit den hohen Kosten beim Unterhalt ihrer Strassen, insbesondere da nicht-urbane Gemeinden im Verhältnis zu ihren Einwohnern ein sehr grosses Strassennetz zu bewirtschaften haben. Wer zahlt, befiehlt. Das hat Nihat Tektas bereits erwähnt und es ist also eine logische Folge, dass die vermehrte Übernahme der Kosten auch bei den Besitzverhältnissen eine Änderung zur Folge haben soll und die Besitzverhältnisse somit zum Kanton wechseln sollten. Dass die Stadt Schaffhausen hier eine Ausnahme bildet, ist für uns klar und verständlich, denn sie trägt eine Zentrumslast, die ihre Stellung gegenüber den anderen Gemeinden einzigartig macht. Auch hier könnte nach unserer Ansicht eine salomonische Lösung gefunden werden, die die Kommission am Schluss grossmehrheitlich mitträgt. Sehr begrüsst hätten wir, wenn auch das Anliegen der fortschreitenden Lichtverschmutzung Eingang gefunden hätte. Wir sehen aber auch eine Möglichkeit, dass ein solcher Artikel in einem Energiegesetz unterzubringen wäre und stimmen diesem Gesetz zu.

**Peter Werner (SVP):** Wir behandeln hier eine Gesetzesrevision, die auf die beiden Postulate von Andreas Frei und Walter Hotz zurückgeht. Andreas Frei forderte in seinem überwiesenen Postulat die Aufteilung der Benzinzollanteile entsprechend dem effektiven Bedarf zu regeln. Anhand seiner Zusammenstellung der Jahre 1994 bis 2012 ist ersichtlich, dass ein Kostenteiler von 50 : 50 statt 75 : 25 praktisch eine Punktlandung ergeben

hätte. Dazu hätte lediglich Abschnitt sechs des Strassengesetzes angepasst werden müssen, konkret der Art. 72. Eine einfache Aufgabe, zwei Zahlen der Realität anzupassen, würde man meinen. Doch weit gefehlt. Das Baudepartement sah seine Felle davonschwimmen und legte das Gesetz erst einmal in eine untere Schublade. Auch die Regierung sah keinen zwingenden Handlungsbedarf, denn die Überschüsse der Strassenrechnung flossen jahrelang und zweckentfremdet in die allgemeine Staatskasse. Die Gemeinden haben weiter das Nachsehen. Das Postulat 2016/3 von Walter Hotz zur Aufgaben- und Finanzierungsentflechtung macht aus der eigentlich einfachen Zahlenanpassung nun plötzlich eine Mammutaufgabe. Nur so ist zu erklären, weshalb zwischen Überweisung des Postulats von Andreas Frei am 5. September 2016 und der Vorlage der Regierung sage und schreibe mehr als vier Jahre vergangen sind. Wer nun glaubt: Gut Ding will Weile haben, wird hier schwer enttäuscht. Das Postulat von Andreas Frei bleibt mehrheitlich unerfüllt und das Postulat von Walter Hotz wird lediglich als Vorwand benutzt, um die Gemeindeautonomie auszuhöhlen. Dafür wurde der Fokus auf eine Eigentumsentflechtung gelegt und auch diese nicht konsequent umgesetzt. Erstaunlicherweise wurde bereits vor der Vernehmlassung eine Einigung mit der Stadt getroffen, dass diese ihre Kantonsstrassen behalten darf. Alle anderen Gemeinden werden dagegen enteignet. Dazu in der Detailberatung mehr.

Auch wurden vom Baudepartement alle Hebel in Bewegung gesetzt, um die ertragreichen Pfründe des Tiefbauamts nicht zu schmälern. Die Gemeinden werden nur unwesentlich mehr finanzielle Mittel erhalten. Dagegen hat das Tiefbauamt auf fast allen Kantonsstrassen unbeschränkte Planungs- und Bauhoheit. Die Gemeinden werden im besten Fall noch angehört, müssen sich aber teilweise anteilig trotzdem noch an Bauvorhaben des Kantons beteiligen. Die Gemeindeautonomie bleibt einmal mehr auf der Strecke.

Noch ein Wort zur Gemeindeautonomie: Eigentlich gilt in der Schweiz das Subsidiaritätsprinzip, das besagt, dass höhere staatliche Institutionen nur dann regulativ eingreifen sollten, wenn die Möglichkeit des Einzelnen einer kleinen Gruppe oder niedrigeren Hierarchieebene allein nicht ausreichen, eine bestimmte Aufgabe zu lösen. Das ist den Schaffhauser Gemeinden bisher recht gut gelungen, wird aber durch die zunehmende Regelungsdichte vonseiten des Kantons immer schwieriger.

Zurück zum Strassengesetz. Wir behandeln hier eine missratene Gesetzesrevision. Das Postulat von Andreas Frei wurde ungenügend umgesetzt, das Postulat von Walter Hotz als Vorwand missbraucht und die Gemeinden werden ungleich behandelt. Nur das Tiefbauamt wird auf ganzer Linie geschont. Man möchte sagen, der Berg hat eine Maus geboren. Die SVP-EDU-Fraktion wird auf die Vorlage eintreten, aber mit einer ganzen Reihe von Änderungsanträgen versuchen zu retten, was noch zu retten ist.

**Tim Bucher** (GLP): Bevor wir zur Detailberatung übergehen, möchte ich noch meinen Unmut bezüglich der Kurzfristigkeit dieses Geschäfts zum Ausdruck bringen. Ich ärgere mich sehr darüber, dass wir erst am Montag über die bevorstehende Behandlung des Geschäftes informiert worden sind. Bei der komplexen Thematik hätte ich erwartet, dass einem mehr Zeit zur Verfügung gestellt wird, um sich mit dem Thema auseinanderzusetzen. Hätten wir mehr Zeit gehabt, wäre es auch möglich gewesen, sich intensiv mit den vielen Vernehmlassungsantworten auseinanderzusetzen.

Auch dass wir die synoptische Darstellung erst am Freitag erhalten haben, ist alles andere als ideal. Ein Parlament, insbesondere ein Milizparlament, braucht eine vernünftige Zeit, um sich auf ein Geschäft vorzubereiten.

**Andreas Schnetzler** (EDU): Ich sage es offen und ehrlich: Ich bin grundsätzlich ein Gegner von jeglichen Fonds in der Staatsrechnung. Zu diesem Gesetz, wir haben ja schon Fondsgelder eingestellt, habe ich mich damals schon dagegen geäußert. Mit diesem Gesetz machen wir jetzt halt das Gesetz für den Strassenbaufonds – für dieses «Kässeli». Dass der Zeitpunkt relativ ungünstig ist, haben wir bereits bei anderen Rednern gehört, weil die langfristige Finanzierung dieses Fonds über die Mineralöl- und Fahrzeugsteuer infrage gestellt ist. Aus zwei Gründen: Wir haben das Ziel, dass die E-Autos in den nächsten zehn Jahren massiv zunehmen und die Benzin- und Dieselaautos abnehmen und somit diese Finanzierung einbricht. Gleichzeitig haben wir einen Vorstoss überwiesen, indem die E-Autos sogar steuerlich noch bessergestellt werden sollen.

Von dem her ist die künftige Finanzierung dieses Fonds nicht gesichert. Man hat in Art. 75a Abs. 4 die Notregel gemacht, dass der Steuerzahler über die Kantonsfinanzen, wenn dann das Geld fehlt, diesen Fonds wieder füllen muss. Ich muss ehrlich sein: Das lehne ich so ab.

Das Thema der Beiträge der E-Autos an den Strassenbau und an die Strassenbaufinanzierung muss aus meiner Sicht zuerst gelöst werden. Vorher bin ich nicht bereit, einem solchen Gesetz mit solch einer Fondslösung zuzustimmen. Das werde ich mir in der Schlussabstimmung vorbehalten.

**Raphaël Rohner** (FDP): Nach diesem kleinen Exkurs in die Thematik Fonds «Ja» oder «Nein», versuche ich im Rahmen der Eintretensdebatte wieder die übergeordnete Optik einzunehmen. Die ursprüngliche Vorlage wurde seitens der Mitglieder der Spezialkommission kritisch begutachtet und besprochen. Es wurde im wahrsten Sinne des Wortes hart gerungen. Ging es doch auch im Zusammenhang mit der Erfüllung der Aufträge, der beiden genannten Vorstösse im Parlament, gleichsam um die Quadratur des Kreises. In einer Zwischenrunde hat Baudirektor Martin Kessler, un-

terstützt von Kantonsingenieur Dino Giuliani, die von der Spezialkommission in einem Zwischenschritt beschlossenen Änderungen intern geprüft und die Konsequenzen sachlich und einlässlich beurteilt.

Es gab nicht einfach ein «Nein» seitens des Regierungsrats und des Baudirektors, sondern es wurde ein Kompromissvorschlag formuliert, der von der Spezialkommission sehr positiv aufgenommen und beraten worden ist. Die Kernfragen und deren Lösung sind vom Kommissionspräsidenten in seinem Bericht, sowie in seinen heutigen Ausführungen eingehend erläutert worden. Baudirektor Martin Kessler wird, so nehme ich an, zusätzlich und wo nötig, die vertieften Begründungen zur Haltung des Regierungsrats darlegen. Ich darf als Mitglied der Spezialkommission feststellen, dass das nun vorliegende Ergebnis der Kommissionsberatung, basierend auf diesem Kompromissvorschlag des Regierungsrats, aus meiner Sicht, einem guten eidgenössischen Kompromiss entspricht, den wir nur *faute de mieux* weiter verändern oder gar ablehnen sollten.

Es handelt sich um eine ausgewogene Lösung, denen die Vertreterinnen und Vertreter des Kantonsrats in der Spezialkommission, mit einer Ausnahme und einer Enthaltung als Vertreter der Stadt und des Kantons, zustimmen können. Bei einer so heiklen Aufgabe wie die Revision des Strassengesetzes ist dies wahrlich ein gutes Ergebnis und an einem ausgewogenen Gesamtpaket soll man hier in diesem Rat nicht rütteln. Die Sitzung der Spezialkommission wiederholen zu wollen, wäre meines Erachtens nicht zielführend, zumal damit das Risiko besteht, dass die Ausgewogenheit, der ich auch als Mitglied des Stadtrates und zusammen mit mir die ganze Fraktion, zustimmen kann, aus ihrer Balance geraten könnte und damit die zweite Lesung in der Spezialkommission vor eine nur schwer lösbare Aufgabe stellen würde. Wie von Kantonsrat Nihat Tektas bereits angeführt, wird unsere Fraktion zustimmen, im Wissen darum, dass hart gerungen worden ist und kaum ein besseres Ergebnis, weder aus Sicht des Kantons, noch aus derjenigen der Gemeinden, erreicht werden kann.

**Walter Hotz (SVP):** Ich bin über die Begründung des Kommissionspräsidenten und vor allem auch über die Vorlage bei der Übersicht beim ersten Abschnitt etwas überrascht. Immer wieder wird erwähnt, dass hiermit das Postulat Finanzierungsentflechtung zwischen Kanton und den Gemeinden umgesetzt wird. Ich möchte den Kommissionspräsidenten und vor allem noch den Regierungsrat fragen, wie Sie dazu kommen, zu sagen, dass das umgesetzt wird, wenn überhaupt noch gar keine Vorlage im Kantonsrat ist? Wir haben am 28. Oktober 2020 in der GPK einen kurzen Bericht erhalten. Der war ungefähr zwei Seiten lang, war eigentlich nichtssagend und ich befürchte Schlimmes, wenn das so kommt, wie es eigentlich mal mitgeteilt worden ist. Von einer Umsetzung dieses Postulats, das grossmehrheitlich vom Kantonsrat gutgeheissen worden ist, kann überhaupt

keine Rede sein und vielleicht können Sie mir noch eine Antwort darauf geben, Herr Regierungsrat.

**Regierungsrat Martin Kessler (FDP):** Zuerst möchte ich mich ebenfalls bedanken und zwar bei der Spezialkommission und ihrem Präsidenten Nihat Tektas, der die Vorlage und die von der Spezialkommission angebrachten Anpassungen sehr ausführlich und detailliert erklärt hat. Ich denke, es wurde alles gesagt und alle wesentlichen besprochenen Themen in der Spezialkommission wurden aufgeführt. Dazu muss ich auch keine Ergänzungen mehr machen. In der Kommission wurde tatsächlich eine sehr intensive Debatte geführt und die Argumente und Punkte, die jetzt in der Eintretensdebatte vom Kantonsrat Peter Werner vorgebracht wurden, wurden mehrheitlich auch in der Spezialkommission diskutiert und auch über verschiedene Themen abgestimmt.

Dann möchte ich natürlich zuerst auch, wenn ich schon beim Danken bin, sämtlichen Fraktionen und Sprechern danken, die jetzt der Revision des Strassengesetzes eine positive Stellungnahme entgegengebracht haben. Das hat mich sehr gefreut. Das Werk, das diese Vorlage bedeutet, ist tatsächlich sehr umfangreich. Das Strassengesetz umfasst 79 Artikel und Sie haben spätestens in der Vorbereitung dieser Kantonsratsdebatte gemerkt, dass sehr viel verändert und angepasst wurde. Es wurde aber vor allem auch vereinfacht und entschlackt. Den Auftrag mit diesen zwei Postulaten, einerseits von Andreas Frei, der eine bedarfsgerechte Verteilung der Strassengelder wollte und dem Postulat von Kantonsrat Walter Hotz, der auch eine Entflechtung der Aufgaben wollte, haben wir entgegengenommen und versucht, konsequent umzusetzen. Das ist gelungen. Das hat aber auch Zeit beansprucht. Es gab eine Vernehmlassung und die Abklärung mit der Stadt. Aus den Abklärungen mit der Stadt ist die einzige Inkonsequenz bei dieser Gesetzesrevision entstanden, die man uns vorwerfen kann, die aber sehr gut begründet und auch vom Stadtrat so gewollt ist. Was wir als übergeordnetes Ziel betrachten, ist, die zweckgebundenen Mittel künftig möglichst effizient und effektiv einzusetzen. Die Aufgaben von Kanton und Gemeinden wollen wir gemeinsam besser erfüllen, effizienter erfüllen. Das Prinzip Subsidiarität wurde genannt und tatsächlich wollen wir ja auch genau das machen. Die Gemeinden sollen das machen, was sie besser können und der Kanton soll das machen, was er effektiver ausführen kann. Die Mittel aus der Mineralöl- und Verkehrssteuer sollen dabei so sinnvoll wie möglich verteilt werden, sodass die Infrastruktur so effektiv wie möglich unterhalten werden kann, was eben auch bedeutet, dass die Infrastruktur langfristig am günstigsten zu unterhalten ist.

Vielleicht muss man auch noch einmal in Erinnerung rufen, wovon wir eigentlich effektiv bei den Kantonsstrassen sprechen. Insgesamt hat der Kanton Schaffhausen 225 Kilometer Kantonsstrassen. Der allergrösste

Teil davon ist bereits in dem Sinne entflechtet, dass der Kanton die Aufgaben und auch das Eigentum an den Kantonsstrassen hat und erfüllt. Es geht jetzt nur noch um einen relativ kleinen Rest an Strassen, die bei der Strassengesetzrevision 1980 nicht bereinigt wurden und dazu sollten Sie vielleicht dann auch nochmals einen Blick in die Vorlage auf Seite 26 werfen. Dort ist ersichtlich, welche Strassen jetzt noch in das Eigentum des Kantons übergehen sollen. Wir sprechen insgesamt noch von 20.5 Kilometern, die als Kantonsstrassen übertragen werden sollen. Davon sind 3.5 Kilometer im Besitz der Stadt Schaffhausen. Das ist aber nicht im Stadtgebiet der Stadt, sondern es ist die Randenüberfahrt und ein Teil der Kantonsstrasse in der eingemeindeten Gemeinde Hemmental.

Dann fällt Ihnen wahrscheinlich auch die Gemeinde Beggingen auf. Beggingen muss gemäss der Vorlage 5.89 Kilometer Kantonsstrasse abgeben. Es ist so: Beggingen ist in dem Sinn wesentlich mehr betroffen als die anderen Gemeinden. Viele Gemeinden haben ja gar keine eigenen Kantonsstrassen mehr. Insgesamt sprechen wir von zwölf Gemeinden, die noch etwas übertragen und Beggingen hat 5.89 Kilometer. Davon ist aber der ganz grosse Teil ebenfalls die Randenüberfahrt, jedoch einfach von der Begginger Seite her. Da ist es bis jetzt so – da die Strasse ja ausserorts ist – dass das Eigentum zwar der Gemeinde Beggingen gehört, aber die Aufgaben Unterhalt und Betrieb der Randenüberfahrt auch bis jetzt schon vom Kanton gemacht und finanziert wird. Das ist aber ein Problem in der bisherigen Regelung, dass wir mit der konsequenten Übertragung der Kantonsstrassen lösen wollen, dass das Eigentum übergeht und damit geht auch die Werkeigentümerhaftung an den Kanton über, an den Eigentümer der Strassen. Das ist eine der wesentlichen und nicht immer ganz einfachen Verflechtungen, die es im Rahmen dieser Gesetzesrevision zu entschlacken und zu entflechten gab. Insgesamt werden die Gemeinden durch die Anpassung des Verteilschlüssels mit rund 1.5 Mio. Franken an Strassengeldern mehr bedient und es gibt 3.5 Mio. Franken an Aufgabenverschiebungen. Zusätzlich: Wenn die Deckelung des Fonds erreicht wird, werden diese Überschüsse an die Gemeinden ausbezahlt. Das ist vermutlich sehr schnell der Fall. Wahrscheinlich schon nächstes Jahr, weil aufgrund der unter HRM1 getätigten, noch möglichen Abschreibungen sehr viel an den Strassen abgeschrieben wurde. Die Abschreibungen werden den Fonds in den nächsten Jahren nicht mehr stark belasten und deshalb ist die Wahrscheinlichkeit von baldigen Ausschüttungen gross. Alles, was an Entlastung bei den Gemeinden geschieht, wird natürlich dem Kanton entsprechend mehr belastet – und das kann ich Ihnen jetzt schon versprechen – wird sich im Budget 2022 sehr deutlich zeigen.

Noch zwei Themen, die in der Diskussion aufkamen, resp. von Einzelsprechern vorgebracht wurden. Kantonsrat Andreas Schnetzler machte sich Sorgen wegen des Fonds bzw. wegen der eingehenden Gelder. Diese

Sorge ist natürlich berechtigt. Aufgrund der zunehmenden Elektrifizierung wird mit Sicherheit in den nächsten Jahren der Mineralsteuerertrag zurückgehen. Das ist soweit sonnenklar. Beim Kanton nehmen wir mit den Fahrzeugsteuern etwa 15 Mio. Franken ein. Bei diesem Teil haben wir ja selbst Einfluss. Der kleinere Teil, der in diesem Topf schlussendlich zur Verteilung kommt, kommt aus der Mineralölsteuerabgabe vom Bund. Das ist aber eigentlich Thema des Bundes. Auch der Bund beschäftigt sich natürlich intensiv mit der Frage, wie er insbesondere sein Nationalstrassennetz weiterhin finanzieren kann. Sie hören immer mal wieder das Thema *Mobility Pricing*. Es ist absehbar, dass das früher oder später eine Verschiebung von der Mineralölsteuer zu einer anderen Art der Belastung der Verkehrsteilnehmer geben wird. Klar ist und das leuchtet, glaube ich, jedem Benutzer der Strasse ein, dass es irgendwie finanziert werden muss und dass es wahrscheinlich auch korrekt ist, wenn es verursachergerecht finanziert wird. Beim Kanton wiederum sind wir natürlich entsprechend verantwortlich zu schauen, dass wir unsere nötigen Mittel, um die Strassen zu unterhalten, erhalten und das soll auch möglichst bedarfs- resp. verursachergerecht passieren. Es ist nicht das Ziel, dass wir allgemeine Haushaltsmittel in den Strassenfonds einspeisen. Das heisst, wir müssen einen Meccano finden, wie wir diese Erträge sicherstellen. Ich kann Ihnen jetzt schon verraten, dass wir ausgestattet sind; mit der Umsetzung der Revision des Verkehrssteuergesetzes, heisst es korrekt, die Motorfahrzeugsteuern, wo die Motion von Daniel Stauffer, die CO<sub>2</sub>-abhängige Verkehrssteuer gefordert hat. Diese Vorlage nehmen wir in Angriff und wir haben dort eigentlich eine Prämisse gesetzt, dass wir die aktuellen Einnahmen von etwa 15 Mio. Franken erhalten wollen, also dass es dann eine Umlagerung innerhalb dieser Verkehrssteuererträge geben wird, sodass wir eigentlich immer die Mittel dazu haben, den Strassenfonds so zu öffnen, wie wir es eben brauchen.

Walter Hotz hat nach seinem Postulat gefragt. Was, wenn noch gar keine Vorlage dazu vorliegt und wie man Aussagen machen könnte, dass wir das Postulat umsetzen. Es ist klar, dass das Baudepartement, indem wir Ihnen diese Strassengesetzrevision vorlegen, nur einen Teil dieser Entflechtung gemacht haben. Wir haben genau den Teil gemacht, den wir ja im Rahmen des Strassengesetzes machen können und ich habe Ihnen gesagt, dass wir das ziemlich konsequent versucht haben. Deshalb ist es auch so aufwendig. Wir haben aber auch im Rahmen der Erarbeitung der Vorlage der Aufgaben- und Finanzentflechtung, Gemeinden und Kantone gesehen, wo ein grosser Teil der Verflechtungen finanziell und aufgabenmässig genau beim Strassengesetz liegt. Wir haben uns deshalb in der Regierung schlussendlich auch geeinigt, dass wir diesen Teil des wirklich grossen Berges herausbrechen, diesen Teil bearbeiten und konsequent umsetzen und schauen, was dabei rauskommt. Sie haben jetzt vor sich, was dabei

herausgekommen ist. Mir ist es ehrlich gesagt wichtiger und lieber, dass wir einen Teil, den wir beim Baudepartement beeinflussen und bearbeiten können, sauber abschliessen und was dann mit der Vorlage Aufgaben- und Finanzierungsentflechtung weiter passiert, ist in der Verantwortung des Finanzdepartementes.

**Regierungsrätin Cornelia Stamm Hurter (SVP):** Walter Hotz hat nochmals die Aufgaben- und Finanzierungsentflechtung angesprochen. Seitdem wir dies der GPK vorgestellt haben, ist viel passiert und wir haben sehr viel gemacht. Im Sommer wurde dem Steuerungsausschuss der vom Regierungsrat verabschiedete Projektplan und die einzelnen Massnahmen, wo entflochten werden soll und wo nicht, vorgestellt. Der Steuerungsausschuss hat die Entflechtungsvorschläge geprüft, und wir werden im November eine finale Sitzung durchführen; diese sogar an einem Samstag, da wir keinen anderen Termin finden konnten. Somit wird Ihnen noch fristgerecht in diesem Jahr die Vorlage unterbreitet.

### Detailberatung

**Kommissionspräsident Nihat Tektas (FDP):** Ich danke Ihnen allen für die Stellungnahme vonseiten der Fraktionen. Ich begrüsse es, dass niemand Nichteintreten beantragen wird und dass zumindest auf die Vorlage eingetreten wird. Die Voten habe ich so zur Kenntnis genommen. Es gibt vielleicht in ein oder zwei Punkten noch einen Grund für zwei oder drei Bemerkungen von meiner Seite als Präsident. Wir haben von Marianne Wildberger bereits gehört, dass sie den Art. 55 nochmals einbringen oder allenfalls in Betracht ziehen möchte. Liebe Marianne: Wir haben uns diesbezüglich ausführlich mit dieser Thematik beschäftigt. Ursprünglich kam der Vorstoss von einer anderen Seite. Die Regierung hat sich die Mühe genommen und hat das mit den für die Beleuchtung zuständigen Fachexperten – das sind in diesem Fall die EKS und die SH POWER – beraten. Sie berücksichtigen jetzt schon die neuesten technischen Entwicklungen und den ökologischen Anliegen werden sie entsprechend Rechnung tragen. Ich denke, das kann man als *Commitment* betrachten und muss hier nicht nochmals mit einem Antrag kommen. Wenn er kommt, kommt er halt, aber ich denke, er ist aus dieser Sicht nicht nötig, da wir das relativ ausführlich behandelt haben.

Dann zum Anliegen von Tim Bucher: Ich nehme es zur Kenntnis und kann nachvollziehen, da es eine relativ komplexe Geschichte ist. Ich muss aber zur Rechtfertigung erwähnen, dass uns die Vorlage schon letztes Jahr zugestellt wurde. Daher hatte man genug Zeit, diese zu studieren. Wo ich mich nicht herausreden kann, ist die Zustellung der synoptischen Darstellung. Das ist relativ einfach. Das ist der Fehler des Präsidenten – nämlich

von mir. Dafür habe ich einen Vizepräsidenten, der das so eingefädelt hat, dass Sie das trotzdem noch erhielten – kurzfristig. Andreas Schnetzler hat die Thematik mit dem Fonds aufgeworfen. Ich gebe dir Recht: Auch ich bin kein Fan von solchen Fondslösungen. Zum einen aber haben wir im Juni diese Reserve gebildet. Das gilt es jetzt als Tatsache hinzunehmen. Zum anderen ist es ja so, dass der Bund Gelder gibt, also durch die Mineralölsteuer. Diese Erträge fliessen zu uns und sie sagen klar, nutzt diese nur zweckgebunden. Das ist ja eigentlich unbestritten. Ich denke, das, was du hier vorbringst, hat mit dieser Thematik nichts zu tun, wie sich diese Erträge weiterentwickeln. Das haben wir schon gehört von der Regierung, da gibt es die Thematik Motorfahrzeugsteuern oder eben Strassensteuern. Es ist unsere Aufgabe, das im kantonalen Bereich zu regeln. Diese Frage ist grundsätzlicher Natur und hat aus meiner Sicht auch mit dem Fonds nichts direkt zu tun.

Der Fonds, ganz einfach formuliert, dient eigentlich der Transparenz. Man kann sich fragen, was wir für die Strasse brauchen und woher das Geld kommt. Das ist die einfache Regelung. Es dient der Transparenz und die Frage wird bleiben, wie wir den Unterhalt und den Betrieb der Strassen finanzieren werden können. Das ist eine Aufgabe, die wir hier lösen möchten, aber auf einem anderen Weg und mit einem anderen Gesetz. Ich denke, das wäre das richtige Vorgehen. Dann zu Walter Hotz: Ich habe die Antworten gehört. Aus meiner Sicht gibt es, glaube ich, nichts mehr beizufügen. Ich denke, inhaltlich hast du keine Kritik angebracht, dass unser Job hier nicht dem entsprechen würde oder total in die falsche Richtung geht, wie das von dir bzw. von deinem Postulat verlangt wurde: wer zahlt, befiehlt. Ich denke, das wurde hier im Strassenbereich relativ konsequent umgesetzt. Wenn wir es hier im Strassenbereich nicht schaffen, eine saubere Entflechtung hinzubringen, weiss ich nicht wie es rauskommt, wenn wir das ganze Projekt anschauen. Das hast du schon etwas schwarzgemalt. Wenn wir es in diesem Bereich nicht schaffen, einen Kompromiss zu finden, der schlussendlich dem Kanton und den Gemeinden dienen soll, sehe ich auch schwarz für die Umsetzung deines Postulats. Es wurde aber auch nicht gesagt, dass wir dein Postulat abschreiben möchten. Also ich denke, da läuft überhaupt nichts Gefahr. Da wäre auch die fraktionsinterne Diskussion bei euch – von eurer Fraktion kommt ja auch eine Opposition bezüglich dieses Strassengesetzes – für uns anderen sehr interessant gewesen. Dann zu Peter Werner: Ich habe dein Votum gehört und es ist ja nicht überraschend, dass etwas kommt. Ich hätte vielleicht eher eine konstruktivere Tonart gewählt. Aber wie das halt so ist, ist es auch bei der Gemeindeautonomie, deine Autonomie, deine Voten so zu wählen, wie es für dich passt. Du wirst mit Anträgen kommen, das habe ich schon befürchtet. Ich werde dann wahrscheinlich an gewissen Stellen zu diesen Anträ-

gen Stellung beziehen. Aber ich erlaube mir hier schon zwei Bemerkungen: Ich denke, wir haben uns wirklich Mühe gegeben und wesentliche Punkte eingebracht. Dass man so salopp behauptet, dass wir das Postulat Frei nicht richtig umgesetzt haben, ist nicht so und dafür gibt es ja die Synopsis. Wenn du das mit den jetzigen gesetzlichen Bestimmungen betrachtest, haben wir eine saubere Abgrenzung zwischen betrieblichen und baulichen Unterhalt in Art. 59 geschaffen. Dann haben wir die Zuständigkeiten bereinigt und davon abgeleitet, wer Eigentümer ist und wer bezahlt. Wenn ich die jetzige gesetzliche Grundlage anschau, graut es mir. Ich weiss nicht, wie Ihr bis anhin als Gemeinde mit dem Kanton zurechtgekommen seid, aber das sollte in Zukunft viel besser sein und es ist eben grundsätzlich geregelt. Ich sehe nicht ein, weshalb die Kantonsstrassen innerorts nicht komplett beim Kanton liegen sollten. Da spricht von meiner Seite aus nichts gegen die Gemeindeautonomie, die du erwähnt hast. Es ist aus meiner Sicht so, dass es Verflechtungen beim Betrieb gibt, wo jemand den Riss in Auftrag gibt und der andere zahlen muss. Da dient das der Gemeinde überhaupt nicht und es ist sinnvoller, wenn man hier einen sauberen Schnitt macht und die meisten Gemeinden haben das seit den 80er-Jahren schon so umgesetzt. Dann zum Postulat von Andreas Frei: Es ist eben nicht so, dass Andreas Frei dazumal gesagt hat, dass man eine 50:50-Regelung wolle. Er hat im Postulat die Zahlen 1994 bis 2012 angegeben. Er hat gesagt, wenn man das konsequent nachrechnen würde, würde es eine 50:50 Regelung geben. Tatsache in dieser Debatte ist aber auch und es wurde auch klar gesagt, dass sich seit 2008 die Finanzen im Strassenbereich immer mehr zu Ungunsten des Kantons verschoben haben und dass sich das jetzt mit dieser 50:50-Regelung nicht mehr verträgt. Es kommt hinzu, dass es Andreas Frei sehr offen formuliert hat, indem er ein Postulat – einen Prüfungsauftrag – erteilt hat und klar gesagt hat, dass man die Situation gesamthaft betrachten soll und das hat man gemacht. Man hat nicht nur den Verteiler geändert. Sie sehen ja in der Vorlage, wie viele Aufgaben der Kanton jetzt noch zusätzlich übernimmt. Man kann das nicht so losgelöst betrachten und man muss schon sehen, dass das Ganze verträglich bleibt. Ich fasse in einem Fazit zusammen: Es ist eine umfassende Revision, die wirklich austariert ist und einen guten Kompromiss beinhaltet, den Sie hoffentlich alle mittragen werden. Die Vorlage des Regierungsrats hat Mehraufwendungen des Kantons von 3.5 Mio. Franken vorgesehen. Dazu kommt aus dem Verteilschlüssel ein Plus von 1.5 Mio. für die Gemeinden. Wir haben das in der Spezialkommission nochmals zulasten des Kantons abgeändert und es kommt hinzu – das muss man auch berücksichtigen – dass der Fonds mit 15 Mio. geöffnet ist. Die Decke ist bei 15 Mio. Franken. Das heisst: Ab Tag eins, wo es Überschüsse gibt, profitieren die Gemeinden ebenfalls. Der letzte Punkt ist, dass man auch zuerst den Topf verteilen wird. Einen Drittel erhalten

die Gemeinden und danach zieht man den Verwaltungsaufwand ab. Das ist auch neu. Ich denke, das sind wirklich zahlreiche Punkte, wo man den Gemeinden entgegenkommen ist und ich bitte Sie wirklich, Ihre Anträge am Schluss zu bringen. Ich wäre froh, wenn wir mit der zweiten Lesung eine schlanke Lösung finden können, die dem ganzen Kanton zugutekommt.

**Peter Werner** (SVP): Ich beantrage folgende Änderung: In Art. 6 Abs. 2 soll in zweitem geändert werden, dass Kantonsstrassen mit ihren Bestandteilen und Nebenanlagen auf Antrag der Gemeinden in deren Eigentum verbleiben können. Und drittens: Auf Antrag der Gemeinden statt der Stadt Schaffhausen kann der Kantonsrat Kantonsstrassen in das Eigentum des Kantons übernehmen.

Mit derselben Begründung werden sich dann auch bei Art. 16 Abs. 3 und so weiter – es sind etwa zwölf Artikel – entsprechende kleine Änderungen bezüglich der Gemeinden und der Stadt Schaffhausen ergeben. Begründung: Das Postulat von Walter Hotz verlangte eine Aufgaben- und Finanzierungsentflechtung. Eine Eigentumsentflechtung ist darin in keinem Wort erwähnt. Nach dem vorliegenden Entwurf werden die Gemeinden faktisch enteignet. Die Stadt Schaffhausen darf ihre Kantonsstrassen aber im Eigentum behalten – von gerechter Gleichbehandlung keine Spur. Es gibt keinen plausiblen Grund, weshalb dies geschehen soll. Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen wird auch heute schon vom Tiefbauamt erledigt. Als Strassenreferent von Beggingen weiss ich, wovon ich spreche. Mit einer Eigentumsübertragung ändert sich dabei überhaupt nichts. In unserem speziellen Fall werden aber erhebliche Kosten für den Kanton – möglicherweise auch für unsere Gemeinde – generiert, ohne dass ein Mehrwert entsteht. Die Randenüberfahrt auf der Seite von Beggingen ist vom Waldrand bis zur Gemeindegrenze auf dem Randen und verläuft auf einer Länge von 3'700 Metern durch das Waldstück unserer Gemeinde. Allein diese Neuvermessung ist mit enormen Kosten verbunden. Zudem wird das bisherige Grundstück geteilt bzw. ergeben sich drei Grundstücke, deren Flächen ebenfalls exakt ausgemessen werden müssen. Bei der Ortsdurchfahrt wollen wir zum Beispiel weiterhin selbst entscheiden, wie das Bachgeländer aussieht und wo eine Strassenbeleuchtung nötig ist. Wir haben in Beggingen keinen Meter Trottoir, keinen einzigen Fussgängerstreifen und mit Ausnahme der Ortseingangstafeln und einiger Wegweiser keinerlei Stopps, keine Vortritte oder sonstige Verkehrsschilder. Auch Kunst an der Strasse, in Form von weissen oder gelben Markierungen, ist nirgends vorhanden. Jeder weiss, dass rechts vor links gilt. Vorsicht und Blickkontakt sind die beste Prävention. Eigentlich verlange ich nur den Status quo. Schon heute übernimmt der Kanton sämtliche Aufgaben an der Randenüberfahrt. Das hat sich in den letzten Jahren bewährt und führte nie zu

Problemen. Das Argument der Eigentümerhaftung ist mehr als schwach. Wenn der Kanton die Verantwortung übernehmen will, kann dies in einem einfachen Vertrag geregelt werden. So kann zum Beispiel ein Hauseigentümer die Eigentümerhaftung an einen Hauswart delegieren und ist somit fein raus. Der vorgeschobene edle Gedanke, der Kanton wolle die Gemeinden entlasten, greift nicht. Übrigens sah sich die Gemeinde Beggingen noch nie mit einer solchen Forderung konfrontiert. Mir ist auch keine andere Gemeinde bekannt, welche damit Probleme hatte. Bitte unterstützen Sie meinen Antrag. Bleiben wir bei der bewährten Regelung. Es gibt keinen Grund daran etwas zu ändern.

**Kommissionspräsident Nihat Tektas (FDP):** Ich beantrage Ihnen, dass Sie den Antrag von Peter Werner betreffend Art. 6 abweisen. Die Begründung haben wir vorhin schon gehört und dies wurde auch in der Kommission eingehend beraten und diskutiert. Wir sind der Ansicht, dass dieser Antrag den Sinn und Zweck dieser Revision, insbesondere was das Postulat Hotz angeht, ins Wanken bringt. Man kann schmunzeln, aber es ist so. Ich denke, wenn wir zur bewährten Ordnung gehen, wie das jetzt ist, ist das eben nicht so einfach, wie es Peter Werner vorhin ausgeführt hat. Es ist sehr komplex und nicht durchsichtig. Dazu habe ich vorhin schon Ausführungen gemacht. Kantonsrat Peter Werner hat verschiedene Gründe vorgebracht. Zum einen den administrativen Aufwand. Ja, den gibt es. Aber den hat man einmal und dann ist es grundsätzlich geregelt. Man hat die konkrete Möglichkeit, wie man das bei der Randenüberfahrt macht mit der Regierung und mit dem Kantonsingenieur angeschaut. Es ist möglich und es ist ein Aufwand. Aber in Art. 46 haben wir dafür wieder einen administrativen Minderaufwand gestaltet, wo man das nicht öffentlich beurkunden muss, sondern ein einfacher Vertrag auch gilt. Es geht darum, dass man etwas einmal regelt und dann hat man das grundsätzlich, wie das eigentlich in einem Gesetz vorgesehen ist, geregelt. Kantonsstrassen sind im Eigentum des Kantons und Gemeindestrassen bleiben bei den Gemeinden. So haben wir eine einheitliche Regelung, abgeleitet vom Eigentum, von der Zuständigkeit und auch die Finanzierung ist sauber geregelt. Mit Ausnahme der Stadt. Ich habe ausgeführt, weshalb die Stadt eine andere Behandlung verdient. Das kann man so sehen, muss man nicht. Man findet immer Gründe, wenn man etwas bekämpfen will. Ich finde es auch nicht schön, dass man, wenn man jetzt eine neue Regelung hat, eine Ausnahme einführt, aber ich denke, es ist einfach faktisch so. Die Stadt ist die Hälfte des Kantons und das muss man einfach in die Waagschale werfen. Wenn man das Ganze anschaut, profitieren ja alle Gemeinden davon. Es gibt keine Gemeinde, welche auf der Strecke bleibt. Es ist nicht «Stadt versus Land». Ich bitte Sie, diese Diskussion an anderer Stelle zu führen, denn hier ist sie effektiv nicht angebracht. Dann auch die Thematik zur

Selbstbestimmung. Das gilt ja hier überall für alle Gemeinden. Das ist eine Grundsatzfrage.

Peter Werner hat heute Morgen einleitend gesagt, dass man im besten Fall noch angehört wird. Dem ist nicht so. Es besteht ein Mitspracherecht der Gemeinden, was vor Ort passiert. Gemäss Art. 40 Abs. 2 ist beim Bau und Unterhalt bei den Kantonsstrassen innerorts eine solche Mitsprache geregelt. Es wird dies weiter, das hat man in der Kommission auch besprochen, in der Verordnung noch einmal explizit festgehalten. Die Gemeinden haben eigentlich, wenn man den ganzen Prozess anschaut, eine doppelte Mitsprache: Erstens bei der Netzplanung, das ist der Strassenrichtplan, wo die Gemeinden angehört werden und da ist es dann auch die Aufgabe der Gemeinde, bei der Vernehmlassung entsprechend mitzuwirken. Beim konkreten Strassenbauprojekt werden die Gemeinden ebenfalls miteinbezogen; vor allem, wenn es um Angelegenheiten innerorts geht. Da sind zentrale Anliegen der Gemeinden ebenfalls betroffen.

In der Kommission wurde auch die Thematik mit den Werkleitungen erwähnt. Das ist auch kein Thema, denn das ist in Art. 54 geregelt. Eigentümer der Leitung, die Werkbetreiber, bleiben zuständig. Ich denke diese «Lex Schaffhausen», wie man das jetzt etwas hochstilisiert, ist aus meiner Sicht ein wenig übertrieben. Die Stadt Schaffhausen hat dann anschliessend, wenn sie in drei oder vier Jahren der Auffassung ist, dass sie ihre Kantonsstrassen auch an den Kanton hochdelegieren möchte, einzeln oder auch gesamthaft, die Möglichkeit dazu. Vielleicht ist das eines Tages einmal der Fall. Ich möchte Peter Werner hier an dieser Stelle und auch den Supportern dieses Antrags der SVP mit auf den Weg geben: Man muss ja schon alle gleichbehandeln, aber in der Verwaltung gibt es den juristischen Grundsatz: Gleiches ist nach Massgabe seiner Gleichheit gleich zu behandeln. Das tönt wahnsinnig hochstehend, aber wir können nicht alle absolut gleich behandeln, wo es Unterschiede gibt. Ich mache vielleicht gerade noch die Übersetzung in die Laiensprache: Wenn es hier Unterschiede gibt, muss man die hier auch berücksichtigen, denn da ist die Stadt effektiv davon betroffen.

**Raphaël Rohner** (FDP): Ich danke dem Kommissionspräsidenten Nihat Tektas für seine Erläuterungen. Aus Sicht der Stadt Schaffhausen möchte ich einfach nochmals unterstreichen, dass diese Regelung für uns von besonderer Bedeutung ist. Das ist auch in der seinerzeitigen Vernehmlassung des Stadtrates zuhanden des Regierungsrats bzw. des Baudepartements unterstrichen worden. Die städtischen Kantonsstrassen weisen im Zusammenhang mit der gesamten Infrastruktur und aufgrund besonderer Abhängigkeiten ein grosses kommunales Interesse auf. Stichworte: Quellverkehr, Zielverkehr, aber auch Zentrum für alle Verkehrsbewegungen

quer durch die Stadt, aus dem Kanton kommend, ausserkantonale kommend oder sogar international. Wir haben hier eine deutliche Mehrbelastung als die anderen Gemeinden zu tragen und sind sehr daran interessiert, dass wir, vor allem auch im Rahmen der Siedlungsentwicklung und dazu gehört eben auch der Strassenbau und die Strassen, aber auch bei der Verkehrsentwicklung, gesamtheitlich steuern können. Deswegen sind wir auch der Meinung, dass diese Bestimmung so gerechtfertigt ist. Kommt hinzu, dass sich die meisten Werkleitungen, also eben die ganze wichtige Infrastruktur für eine grosse Kommune wie wir es sind, im Untergrund der erwähnten Strassen befinden und es daher auch deswegen Sinn macht, dass wir formell über das Eigentum verfügen.

**Erich Schudel (SVP):** Ich bin schwer enttäuscht von den Ausführungen des Kommissionspräsidenten. Die Ungleichbehandlung, die er hier von den zwei ablehnenden Gemeinden, welche ihre Kantonsstrassen nicht abgeben wollen, wird salopp übergangen, sodass ich mich fragen muss, wo wir eigentlich sind. Im Jahre 1980, damals noch mit einer grossen freisinnigen Delegation im Kantonsrat, übrigens wurde den Gemeinden die Freiheit gegeben, Kantonsstrassen, wenn sie es möchten, an den Kanton abzugeben. Das wurde, Sie sehen es auch in der regierungsrätlichen Vorlage, von vielen benutzt und zwar aus guten Gründen. Sie sehen auch, welche zwei Gemeinden noch einen erheblichen Anteil an Kantonsstrassen im Gemeindebesitz haben. Was dazu zu sagen ist, ist, dass die Randenüberfahrt auf Schaffhauser Seite nach dieser Regelung zweigeteilt wird. Die Stadt Schaffhausen behält ihren Teil und die Gemeinde Beggingen wird zwangsenteignet. Das schlägt uns die Kommission hier vor. Diese Ausnahme für die Stadt Schaffhausen ist die eine Seite. Aber wenn wir schon Ausnahmen machen und wenn wir behaupten, wir entflechten, dann müssen wir doch mindestens jenen, die auf Ausnahmen beharren, die gleichen Massstäbe anlegen. Und wenn wir sagen, die Stadt Schaffhausen ist relevant für den Kanton und die andere Gemeinde seien nur Querulanten – so hat es nämlich getönt – müssen wir uns fragen, ob wir im Kanton eine Zweiklassengesellschaft wollen. Wenn wir diese Ausnahme für die Stadt Schaffhausen wollen, schaffen wir diese und ich bitte Sie, liebe Ratskolleginnen und Ratskollegen, wenigstens in die eine oder andere Richtung konsequent zu sein. Aber wenn wir hier noch von Entflechtung reden, dann müssen wir es in irgendeine Richtung machen und nicht diese Ausnahme als gottgegeben hinnehmen und für andere gilt wieder etwas anders.

**Regierungsrat Martin Kessler (FDP):** Die Vernehmlassung unter den Gemeinden hat ergeben, dass gesagt wurde, dass zwei Gemeinden mit der Abgabe des Eigentums der Kantonsstrassen – Schaffhausen und Beggingen – nicht einverstanden sind. Es wurde der Begriff «Lex Schaffhausen»

genannt. Herr Kantonsrat Peter Werner hat freundlicherweise die Formulierung seines Antrags auf alle Gemeinden eröffnet und nicht nur einfach Beggingen genannt. Beggingen und Schaffhausen wäre eine andere Version, weil in der Realität käme es darauf hinaus, da alle anderen Gemeinden, die noch Kantonsstrassen innerorts haben, noch so gerne bereit sind, diese abzugeben. Das ist das Ergebnis der Vernehmlassung. Würde man dem Antrag folgen, könnte man dann sagen, es wäre eine «Lex Beggingen». Da muss ich jetzt schon – bei aller Liebe und Freundschaft zu Beggingen – sagen, dass, wenn wir in der ganzen Schweiz die Strassengesetze anschauen und die Situation vergleichen, ist die Eigentumsbereinigung weitestgehend bei allen Kantonen genau so geregelt, wie wir es jetzt machen wollen. Kantonsstrassen sind durchgehend Eigentum des Kantons – ausser in den grossen Städten.

Der Kommissionspräsident hat korrekterweise Ausführungen bezüglich des Mitspracherechts gemacht. Da ändert sich nichts. Nicht nur nichts an der Zuständigkeit, so wie er es nach Art. 40 Abs. 2 ausgeführt hat, wo die Gemeinden auch weiterhin das Mitspracherecht haben und Unterhalt und Betrieb werden ja jetzt schon vom Kanton gemacht, auch in den Gemeinden. Aber es ändert sich etwas bei der Finanzierung und da verstehe ich die Argumentation von Kantonsrat Peter Werner immer noch nicht. Die Gemeinden werden entlastet und sie erhalten erst noch mehr Geld dafür. Es ist aber auch so, dass Tiefbau Schaffhausen auch ein Interesse hat, dass die Kantonsstrassen im ganzen Kanton ähnlich oder gleich unterhalten sind. Dass sie auch ähnlich oder gleich aussehen, eben dem Standard entsprechend. Wenn man dann sagt, das wird dann entsprechend viel teurer, muss ich Sie auf eine Studie aufmerksam machen, die die Nordostschweizer Kantone über den betrieblichen Unterhalt der Staatsstrassen gemacht haben. Es ist ein Aufwandvergleich der Staatsstrassen 2019 (*hält das Dokument hoch*). Ich weiss nicht, ob Sie das gut sehen. Sie sehen Balken mit unterschiedlichen Farben. Das sind die Nordostschweizer Kantone und hier am Schluss der Mittelwert über die Schweiz. Der Kanton Schaffhausen hat den tiefsten Wert. Der Kanton Schaffhausen hat für den Unterhalt – pro Kilometer Staatsstrassen – die tiefsten Kosten. Die Farben sind aufgeteilt in: Winterdienste, Reinigungen, Grünpflege, technischer Dienst, Unfalldienst, bauliche Reparatur und ausserordentlicher Dienst. Wir sind bei all diesen Faktoren bei den Nordostschweizer Kantonen an der tiefsten Stelle. Wenn man die Studie auf die Schweizer Kantone insgesamt ausweiten würde, kommt man zu einem ähnlichen Schluss. Tiefbau Schaffhausen erbringt seine Leistungen relativ günstig. Jetzt noch eine Bemerkung zu Kantonsrat Erich Schudel: Er hat offenbar mein Votum beim Eintreten auch nicht besonders aufmerksam verfolgt, sonst hätte er vielleicht noch in diese Tabelle hineingeschaut, die ich in der Vorlage auf-

gerufen habe. Auf der Seite 26 hat er nämlich behauptet, dass eine Ungleichheit geschaffen würde, indem die Randenüberfahrt zweigeteilt wird. Beggingen solle die Kantonsstrasse abgeben und die Stadt Schaffhausen nicht. Dem ist aber eben genau nicht so. Der Teil der Randenüberfahrt, inklusive der Kantonsstrasse in Hemmental, gibt die Stadt Schaffhausen auch an den Kanton ab. Die ganze Randenüberfahrt wird künftig im Eigentum des Kantons Schaffhausen sein, wenn Sie diesen Antrag ablehnen.

**Kommissionspräsident Nihat Tektas (FDP):** Ich wurde von Erich Schudel angesprochen. Mit Kritik kann ich umgehen. Was mir weniger passt, ist, wenn man mit Floskeln wie «Zweiklassengesellschaft» argumentiert, die heutzutage in der Medienlandschaft herumschwirren. Mir passt dieser Vergleich dort auch nicht und hier passt er mir noch viel weniger. Ich kann den Spiess umdrehen und sagen: Wir leben alle in diesem Kanton. Sie haben verschiedene Hüte an, als Gemeinde-, aber auch als Kantonsvertreter und irgendwo müssen wir doch auch eine Lösung finden, die für alle stimmt. Es geht hier um eine Gesetzgebung, die im Grundsatz für alle gelten sollte. Wenn es Unterschiede gibt, dann haben wir das mit der Stadt Schaffhausen erwähnt, aber alle anderen Gemeinden sind dafür, sie wollen das und nur eine Gemeinde möchte das nicht. Es ist doch absolut legitim, dass man das hervorheben darf, weil wir das gegeneinander abwägen. Wenn es jetzt zehn Gemeinden wären, die das nicht wollen, hätten wir vielleicht eine andere Lösung gefunden. Aber wir wägen das sorgfältig ab und am Schluss müssen wir sagen: Ja, wir entscheiden uns für diesen Weg und da besteht die Hoffnung, dass am Schluss alle diese Lösung mittragen können. Schlussendlich profitiert Ihre Gemeinde auch davon. Ich denke, es würde diesem Rat auch anstehen, dass wir es doch auch einmal wieder schaffen, Kompromisse einzugehen.

### **Abstimmung**

**Der Antrag von Peter Werner wird mit 39 : 18 Stimmen abgelehnt. Da aber der Antrag mehr als 12 Stimmen auf sich vereinigt, wird dieser der zweiten Lesung in der Kommission zugrundegelegt.**

**Andreas Schnetzler (EDU):** Wir haben heute Morgen einen ausführlichen Bericht über Gleichheit gehört. Es stellt sich die Frage in Art. 6 Abs. 2 und Abs. 3.

Ich möchte einen Streichungsantrag dieser beiden Artikel stellen. Beim Eingangsvotum hat unser Baudirektor gesagt, dass die Schaffhauser Sonderregelung die einzige Inkonsequenz in diesem Gesetz ist. Daher wäre jetzt eigentlich die Konsequenz, dass die 39 Stimmen der letzten Abstim-

mung eigentlich auch dafür sein müssten, dass wir kein Schaffhauser Sonderrecht schaffen. Deshalb beantrage ich im Namen der Fraktion, diese zwei Absätze zu streichen.

**Raphaël Rohner** (FDP): Eine weitere Begründung als diejenige, die Ihnen bereits der Präsident der Spezialkommission Kantonsrat Nihat Tektas vorgelegt hat und die ich versucht habe zu ergänzen, braucht es nicht. Ich denke, dass sie auch materiell in jeder Hinsicht die Richtige ist und trotzdem möchte ich den Antragsteller bitten, sich zu überlegen, dass solche Vorlagen auch ein Geben und ein Nehmen sind und dass wir hier gemeinsam in einem Boot sitzen und es sich nicht auf einzelne Bestimmungen bezieht, sondern auf einen Erlass als Ganzes. Ich bitte Sie daher, den Antrag, der soeben gestellt worden ist, abzulehnen.

**Kommissionspräsident Nihat Tektas** (FDP): Ich kann nur das wiederholen, was Raphaël Rohner gesagt hat. Wenn jetzt dieser Antrag kommt und wir werden wieder zwölf Stimmen haben, bin ich gespannt, wie wir in der Kommission diskutieren werden. Es sind ja zwei gegensätzliche Argumente: Man soll den Sonderstatus für die Gemeinden, die das möchten, behalten und man soll die Ausnahmen abschaffen. Also zwei sich widersprechende Anträge. Ich habe mir als Präsident noch keine Gedanken gemacht, wie wir das diskutieren werden. Man kommt aber, wenn ich auch der Argumentation vorhin folge, nicht um den Verdacht herum, dass wenn man das Gefühl hat, man geht unter, auch noch die Stadt mit hinunterreisen möchte. Das finde ich etwas unschön, aber es ist nur ein Verdacht, der aufkommt.

**Andreas Schnetzler** (EDU): Ich möchte Einiges richtigstellen: Wäre der letzte Antrag durchgekommen, hätte ich den jetzigen Antrag definitiv nicht gestellt, weil wir einfach fanden, dass wir entweder Sonderrechte schaffen oder keine Sonderrechte schaffen. Von dem her ist dieser Streichungsantrag eine Folge des unterliegenden Antrags Werner.

Sie können uns jetzt schon sagen, wir seien in dem Sinn inkonsequent. Aus meiner Sicht ist das zulässig, weil wir sehen, dass die Mehrheit, die sogenannte «Lex Beggingen» – oder wie wir das nennen möchten – nicht wollen. Aber dann wollen wir wirklich, dass die Gemeinden gleich sind und nicht irgendwie «gleicher». Darum haben wir gesagt: Wenn wir mit unserem Antrag von Peter Werner nicht durchkommen, wollen wir dann konsequenterweise quasi alle Gemeinden zur Abgabe der Strassen zwingen. Das ist so und es ist nicht ein «Trötzeln», sondern einfach eine Gleichbehandlung.

**Maurus Pfalzgraf** (Junge Grüne): Ich habe nur eine Frage: Es wurde gesagt, Gleiches mit Gleichem behandeln. Das verstehe ich und ich verstehe auch den Unterschied zwischen Stadt und Gemeinde. Aber wir haben ja im Kanton nicht nur eine Stadt und daher frage ich mich, was mit Neuhausen ist. Weshalb schreiben wir statt Stadt Schaffhausen nicht einfach nur Stadt? Vielleicht möchte die Gemeinde Neuhausen das nicht, keine Ahnung, aber das kann sich ja in Zukunft ändern und wenn man sagt Gleiches mit Gleichem behandeln, schreibt man Stadt hinein oder Gemeinde. Denn: Wo ist der Unterschied zwischen der Stadt Schaffhausen und der Stadt Neuhausen?

**Daniel Meyer** (SP): Ich glaube, ich spreche auch im Sinne der Mehrheit der Kommission, wenn wir jetzt nicht wieder von hinten beginnen. Der Präsident hat es angetönt: Es gibt auch Städte wie Neuhausen, Städtchen Stein am Rhein, Städtchen Neunkirch und so weiter. Es gäbe immer wieder eine Ausnahme für jemanden. Aber es ist wohl klar, dass die Stadt Schaffhausen – als Hauptort und als grösster Ort im Kanton – eine Sonderstellung hat und als Neuhauser kann ich Ihnen sagen: Es sind meines Wissens keine Begehrlichkeiten der Stadt Neuhausen bekannt, dass man hier von dieser vorgeschlagenen Regelung abweichen soll.

**Ulrich Böhni** (GLP): Auf die Diskussion der Bezeichnung «Stadt» und «Gemeinden» werde ich mich nicht einlassen. Das sind ja zum Teil historisch begründete Unterschiede. Ich spreche jetzt aber darüber, wie wir das in unserer Gemeinde bei der Vernehmlassung im letzten Jahr diskutiert haben. Wir empfinden das als keinen Eingriff in die Gemeindeautonomie. Aber in unserer Vernehmlassungsantwort haben wir geschrieben, dass der Art. 30, wo die Mitspracherechte geregelt sind, in der Planung dieser Kantonsstrassen unangetastet bleiben muss. Das ist für uns der wichtige Punkt und darum können wir mit dieser Variante nicht nur leben, sondern wir finden die Variante im Sinne der Klarheit gut.

Ich kann im Nachhinein, das haben wir letztes Jahr im Rahmen der Vernehmlassung nicht diskutiert, da es so auch noch nicht bekannt war, sagen, dass ich mich bezüglich der strukturell bedingten Unterschiede, wie das für die Stadt Schaffhausen bei der Planung und Betrieb dieser Strassenzüge aussieht, absolut anfreunden und nachvollziehen kann, dass für diese grosse Kommune diese Ausnahme gemacht wird. Ich kann das nur unterstützen.

**Regierungsrat Martin Kessler** (FDP): Ich möchte darauf aufmerksam machen, dass bei Annahme dieses Antrages natürlich auch noch weitere Artikel des Strassengesetzes angepasst werden müssten. Jetzt könnte ich sagen, das führt zu einer Vereinfachung und Verschlankung des Gesetzes.

Es wäre mir ja grundsätzlich auch sympathisch. Die Argumentation der Stadt Schaffhausen wurde erläutert, wonach die Stadt ein eminentes Interesse hat, die Strassen im Eigentum zu behalten. Dazu ist sie sogar bereit, einen finanziellen Mehraufwand zu leisten. Gemeinden, die jetzt ihre Kantonsstrassen abgeben, werden entlastet, darüber haben wir gesprochen. Sie bekommen zusätzlich auch einen Drittel der Strassengelder. Die Stadt Schaffhausen hingegen wird ihre Strassen weiterhin selbst finanzieren. Das heisst, sie bekommen nicht wie die anderen Gemeinden ihre Kantonsstrassen unterhalten und gebaut, sondern sie machen das selbst und bekommen dafür 50 Prozent der Kosten vom Kanton erstattet. Das ist eigentlich der Deal, sodass wir gefunden haben und dass auch in der Kommission so vom Baudepartement vertreten wurde und auch von der Kommissionmehrheit gestützt, dass das ein guter Kompromiss ist. Die Stadt behält die Hoheit über das Eigentum. Sie muss sich aber auch mehr daran beteiligen.

**Mariano Fioretti (SVP):** Ich hätte noch gerne gewusst, was denn der Mehrwert für die Stadt ist, wenn das im Eigentum bleibt? Geht es möglicherweise darum, 30er-Zonen einzuführen? Oder vielleicht um die Aufhebung von Busnischen?

**Regierungsrat Martin Kessler (FDP):** Grundsätzlich sollte die Stadt ihre Interessen und Anliegen auch selbst vertreten, aber ich sage einfach, was die gesetzliche Grundlage ist und darüber haben wir ja gesprochen. Es ist, glaube ich, der Art. 40 Abs. 2, wo die Zuständigkeit geregelt ist und es ändert sich auch daran nichts bei der Stadt. Wenn die Stadt Ausführungsprojekte auflegt, spricht sie das schlussendlich natürlich mit dem Tiefbau Schaffhausen ab, die auch die Projektierung gemeinsam für die Stadt machen und schlussendlich muss das aber von der Regierung genehmigt werden. Es geht somit nicht, dass die Stadt sich selbst verwirklichen und machen kann, was sie will. Der Regierungsrat und das Baudepartement müssen sicherstellen, dass die Aufgabenerfüllung dieses Strassennetzes weiterhin erfolgen kann. Es geht nicht an und ist auch nicht möglich, dass zum Beispiel die Bachstrasse plötzlich zur Veloschnellroute erklärt wird und mit schönen Blümchen bepflanzt wird. Das geht nicht, da wird der Kanton intervenieren.

### **Abstimmung**

**Der Antrag von Andreas Schnetzler wird mit 39 : 16 Stimmen abgelehnt. Da aber der Antrag mehr als 12 Stimmen auf sich vereinigt, wird dieser der zweiten Lesung in der Kommission zugrundegelegt.**

**Matthias Freivogel (SP):** Ich hätte eine Frage an den Kommissionspräsidenten. Die Kommission hat ja auf der Synopsis ersichtlich rot die kantonalen Radrouten eingefügt, die innerhalb der Bauzonen kommen, sofern sie nicht einer Kantonsstrasse überlagert sind. Und dann schreiben Sie im Kommentar: Mit der Ergänzung wird eine mögliche Unsicherheit geklärt. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mir erläutern könnten, welche Unsicherheit hier gemeint wäre.

**Kommissionspräsident Nihat Tektas (FDP):** Es ist klar eine redaktionelle Anpassung. Im Kommissionsbericht habe ich erwähnt, dass es missinterpretiert werden könnte. Darum ist das ursprünglich ein Antrag, der nach der regierungsrätlichen Vorlage nochmals zum Regierungsrat gekommen ist, wo er gesagt hat: Da haben wir noch Handlungsbedarf und daher wollten wir einfach sicherstellen, dass die Verantwortung beim Kanton liegt, wenn eine Radroute innerorts eine Kantonsstrasse überlagert. Es geht eigentlich wirklich nur um den Wortlaut und dass klar ist, was gemeint ist. Ich weiss nicht, ob der Regierungsrat das anders formulieren kann.

**Regierungsrat Martin Kessler (FDP):** Ich versuche es nochmals: Es geht hier um die Definition der Gemeindestrassen, wo die Gemeinden weiterhin zuständig sind. Bei lit. e geht es um kantonale Radrouten innerhalb der Bauzonen und um kommunale Radwege, die grundsätzlich Gemeindestrassen bleiben. Sind sie aber von einer Kantonsstrasse überlagert, gehören sie eben künftig auch zum Kanton, genauso die kantonalen Radrouten ausserhalb der Bauzonen, welche neu beim Kanton angesiedelt sind. Absicht ist das ganze Radroutennetz, welches kantonale Radrouten sind, möglichst beim Kanton zu haben: Unterhalt, Betrieb, Eigentum und nur, wenn es wirklich nicht anders geht – das sind wahrscheinlich relativ wenige Radwege – vielleicht sind es sogar Radwege, die die Gemeinde selber bestimmt haben, ist noch die Gemeinde zuständig.

**Peter Scheck (SVP):** Etwas stört mich ein wenig an dieser Formulierung: Gemeindestrassen sind kantonale Radrouten und so weiter, sofern sie nicht von einer Kantonsstrasse überlagert sind. Da fehlt doch das «von»? Denn man kann nicht überlagert sein.

**Regierungsrat Martin Kessler (FDP):** Es gibt beide Möglichkeiten. Du kannst sagen, dass es ein Radweg ist, der von einer kantonalen Strasse überlagert ist oder es ist eine kantonale Strasse, die von einem Radweg überlagert ist. Es gibt beide Versionen. Es spielt eigentlich keine Rolle.

**Kantonsratspräsident Josef Würms (SVP):** Ich habe bei der Vorbereitung zu dieser Sitzung das Wort auch infrage gestellt und es wurde überprüft. Ich meinte, über das Wort «von» müssen wir nicht diskutieren. Der Kommissionspräsident nimmt es mit in die zweite Lesung und sie erledigen es dort.

**Tim Bucher (GLP):** Wenn wir gerade beim Thema Fahrrad sind: Ich wusste nicht genau, wo ich meine Frage stellen soll. Ich hätte sie gerne im Vorfeld gelöst, aber das konnte ich aus zeitlichen Gründen nicht. Mich würde wundern, weshalb nicht alle Radrouten in den Besitz und in die Verantwortlichkeit des Kantons übergehen. Im Bericht war darüber nur ein kleiner Ausschnitt zu lesen. Es ist auch nicht ganz klar, warum Radrouten, die Gemeindestrassen überlagern, nicht zum Kanton übergehen.

**Regierungsrat Martin Kessler (FDP):** Sie haben dazu eine relativ klein gedruckte Übersicht erhalten. Zwei Pläne, wo man die Radrouten einerseits sieht und andererseits die Kantonsstrassen, die übertragen werden. Das kantonale Radroutennetz wird praktisch komplett im Eigentum des Kantons sein. Es gibt wahrscheinlich in einzelnen Gemeinden wenige Ausnahmen, wo eine kantonale Radroute nicht von einer Kantonsstrasse überlagert ist. Also das, was wir jetzt gerade besprochen haben. Die wird dann wahrscheinlich auch mehrheitlich als eine kommunale Gemeindestrasse genutzt oder vielleicht auch landwirtschaftlich und dort bleiben das Eigentum und die Verantwortung bei der Gemeinde. Aber das Hauptroutennetz ist dann definitiv beim Kanton.

**Matthias Frick (AL):** Ich spreche zu Art. 13 Abs. 1, der die Zuständigkeit zur Anordnung von Einschränkungen auf Strassen regelt. In kommunalen Belangen bestimmt dieses Gesetz die ausschliessliche Zuständigkeit des Gemeinderates oder des von ihm bezeichneten Referats. Sie alle wissen, dass sich der Stadtrat von Schaffhausen schwer damit tut, das Verkehrsregime in der Altstadt den Bedürfnissen der Zeit anzupassen, auch wenn er angeblich Links-Grün ist und obwohl es bei der Diskussion im Wesentlichen um die Erweiterung der Fussgängerzone oder um die Reduktion oberirdischer Parkplätze geht. Dass es in diesen Fragen nicht vorwärtsgeht, liegt natürlich in erster Linie an der personellen Zusammensetzung, aber auch an der Bestimmung in Art. 13 des Strassengesetzes. Nämlich daran, dass das kantonale Gesetz eine Zuständigkeit explizit und ausschliesslich in die Hand der Exekutive legt, verbunden mit Art. 45 Abs. 2 des Gemeindegesetzes, der festhält, dass Initiativen ungültig sind, sofern die Zuständigkeit ausschliesslich beim Gemeinderat liegt. Diese Bestimmung hier ist ursächlich dafür, dass es auf kommunaler Ebene nicht mög-

lich ist, eine Initiative auf Vergrösserung der Fussgängerzone oder auf Reduktion der Parkplätze zu lancieren. Ist das die Absicht dieser Bestimmung? Ich bin nicht der Ansicht, dass das so ist und ich möchte diese Blockade gelöst haben. Denn ein Befreiungsschlag, der von der Legislative initiiert wird, sei das nun per Motion oder per Volksinitiative, muss möglich sein. Ich möchte, dass Volksinitiativen und damit Abstimmungen über Anordnungen von Einschränkungen auf Strassen möglich sind. Direktdemokratisch. Das heisst dann natürlich, dass beispielsweise Mariano Fioretti und Nicole Herren Initiativen gegen Fussgängerzonen und für Parkplätze auf dem Fronwagplatz sammeln dürfen. Aber das ist meines Erachtens auch ihr gutes Recht. Ich stelle Ihnen daher den Antrag auf Ergänzung von Art. 13 Abs. 1 Strassengesetz, Initiativen auf Anordnung von Einschränkungen sind zulässig.

**Kommissionspräsident Nihat Tektas (FDP):** Ein interessantes Anliegen, aber ich denke, das ist der falsche Ort und die falsche Zeit, um über inhaltlich neue Themen zu sprechen. Wir reden von einer Revision des Strassengesetzes, wo wir uns selber zwei Aufträge mit diesen zwei Postulaten gegeben haben. Ich mute mir das nicht zu und meiner Kommission möchte ich das auch nicht zumuten, dass wir in die zweite Lesung in eine total neue Thematik eintauchen, die teilweise – in Anführungs- und Schlusszeichen – von kommunalem Interesse ist. Das soll den wie gewohnt üblichen Weg über einen politischen Vorstoss gehen, wo man sich vertieft Gedanken machen kann und die Ratsmehrheit überzeugen kann. Ich denke, das ist wirklich sehr unpassend.

### **Abstimmung**

**Der Antrag von Matthias Frick wird mit 43 : 10 Stimmen abgelehnt.**

**Martin Schlatter (SVP):** Im Sport schießt man nicht gerne ein Eigentor. Man wird dafür sogar belächelt. Warum sollte dies in der Politik anders sein? Beim Art. 32 Abs. 2 handelt es sich aber genau um so ein Eigentor. Lassen Sie es mich erklären: Strassen sind aufzuheben, wenn sie nicht mehr notwendig sind. Dieser Abs. 2 soll ins Gesetz geschrieben werden. In der Begründung heisst es, diese Massnahme soll der Versiegelung entgegenwirken. Als Landwirt kann ich dies nur begrüßen. Aber: Welche Strasse ist nicht mehr notwendig? Wer soll dies feststellen? Der Kanton? Die Gemeinden? Oder sogar einzelne Bürger? Vielfach werden ausgemusterte Strassen als Radweg umgenutzt, wie es zum Beispiel in Merishausen nach einem allfälligen Kreisbau geplant ist oder sie wird danach zur Güterstrasse. Mir selber ist keine Strasse in den Sinn gekommen, welche nicht mehr notwendig ist bzw. keinen Zweck mehr erfüllt. Können Sie

mir eine nennen? Sollte dies aber so ins Gesetz geschrieben werden, muss bei jedem Strassenumbau beurteilt werden, welche Strasse nun nicht mehr notwendig ist. Auch hier ein Beispiel: In Beringen ist die Rede von einer Westumfahrung. Die genaue Streckenführung ist mir noch nicht bekannt. Diese braucht doch sicher Land, und die Landwirte werden mit dem Landverlust nicht zufrieden sein. Wie auch immer: Es wäre die dritte Strassenverbindung zwischen Beringen, Löhningen und Guntmadingen. Da muss doch sicher eine zu viel sein. Von mir aus gerne die zwischen Löhningen und Guntmadingen. Oder ist es trotzdem die Strasse zwischen Beringen und Guntmadingen? Oder sind es gleich beide? Tatsache ist, dass beide Strassen wohl auch nach einem Bau einer allfälligen Umfahrungsstrasse als notwendig erachtet und auch so bestehen bleiben würden, was auch durchaus Sinn machen würde, sind diese doch in einem tadellosen Zustand und ein sofortiger Rückbau käme einem Eigentor gleich. Steht Art. 32a Abs. 2 im Gesetz, gibt es garantiert unzufriedene Bürger, welche sich genau auf diesen Artikel stürzen und die Ämter beschäftigen werden. Das kann ich garantieren. Ob es nun Sinn macht oder nicht, sie werden es tun und wollen wir das wirklich? Ich denke nicht und ich bin der Überzeugung, dass, sollte eine Strasse tatsächlich nicht mehr notwendig sein, diese auch ohne diesen Gesetzesartikel zurückgebaut wird. In diesem Sinne stelle ich den Antrag, Abs. 2 in Art. 32 ersatzlos zu streichen, weil er ausser Aufwand und Ärger nichts bringen wird.

**Matthias Frick (AL):** Sie werden es erahnen. Mein Antrag geht eher in eine gegenteilige Richtung. Die Kommission, Sie haben es gehört, schlägt für Art. 32 einen neuen Abs. 2 vor, wonach Strassen aufzuheben sind, wenn sie nicht mehr notwendig sind und wie auch bei Art. 13 ist davon auszugehen, dass die Zuständigkeit hier ausschliesslich bei der Exekutive liegt. Vielleicht überzeuge ich diesmal noch die nötigen zwei Sozialdemokraten, meinem Antrag zuzustimmen, damit er zwölf Stimmen macht. Ich frage mich nämlich auch hier, wie sinnvoll es ist, wenn ausschliesslich die Exekutive zuständig ist? Wenn sich eine Exekutive weigert die Aufhebung einer Strasse an die Hand zu nehmen, wie will dann die Legislative im heutigen System Druck machen? Wie will der mündige Bürger respektive die mündige Stimmbürgerin Druck machen, wenn die Mehrheit der Exekutive möglicherweise aufgrund persönlicher Beziehungen oder Interessen kein Interesse am Voranschreiten eines Prozesses hat, kann sie ihn vollends blockieren und es liegen keinerlei – ich betone keinerlei – verbindliche Möglichkeiten anderer Staatsebenen vor, diese Blockade aufzuheben. Deshalb stelle ich Ihnen auch hier den Antrag: Initiativen auf Aufhebung sind zulässig, also Antrag auf Ergänzung dieses Art. 32 Abs. 2 mit dem von mir formulierten Satz.

**Regierungsrat Martin Kessler** (FDP): Matthias Frick hat jetzt starken Tobak verbreitet und sozusagen der Exekutive unterstellt, dass sie einfach über neue Strassen entscheidet, bzw. entscheidet, wann eine Strasse aufgehoben werden soll. Das ist natürlich nicht so. Das ganze Prozedere ist demokratisch legitimiert und Sie müssen auch nicht weit suchen. Es steht im gleichen Art. 32 Abs. 1, dass die Aufhebung einer Kantons- oder Gemeindestrasse einer Änderung des Richtplans einerseits bedarf und in Art. 31 steht, dass die Strassenrichtpläne der Gemeinden zumindest anlässlich einer umfassenden Revision der Nutzungsplanung zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen sind. Das Ganze läuft also über die Strassenrichtpläne der Gemeinden oder des Kantons. Alles, beide Strassenrichtpläne, landen auch noch vor der Regierung, müssen genehmigt werden und beim kantonalen Strassenrichtplan sind Sie es ja Sie, die schlussendlich entscheiden. Die Befürchtung von Martin Schlatter sehe ich nicht. Die Kantonsstrasse durchs Merisshausertal kann auch nicht einfach aufgehoben werden. Die Aufhebung muss natürlich sehr gut begründet werden. Aktuell ist das auch immer noch die Ausweichstrecke, wenn Thayngen geschlossen ist. Dann fährt der ganze Schwerverkehr auch durch das Merisshausertal. Also so ganz einfach geht das nicht. Man kann die Strasse nicht einfach aufheben, auch wenn man diese Gedanken durchaus hegen kann. Bitte lehnen Sie insbesondere den Antrag von Matthias Frick ab.

**Daniel Meyer** (SP): Ich bitte Sie eindringlich bei der Kommissionsvorlage zu bleiben. Wenn wir gar nichts ändern, verbessern oder verschlechtern wir wahrscheinlich auch nicht viel. Jetzt hat die Kommission Ihnen einen Vorschlag zu unterbreiten, das zu verbessern. Es ist bereits erwähnt worden: Der Kanton Thurgau hat das auch so in seinem Strassengesetz und es stellt sich mir schon die Frage, ob wir oder einzelne Beringer tatsächlich behaupten wollen, sie seien schlauer als alle Thurgauer, die ihre Strassengesetze wahrscheinlich auch eindringlich diskutiert haben. Ich denke auch, dass eine Aufhebung durchaus Sinn machen kann. Man hat beispielsweise das Thema Abklassierung. Das kann immer mal wieder vorkommen und dann muss man sich doch diese Frage stellen dürfen. Regierungsrat Martin Kessler hat begründet, man kann das auch jetzt schon über die Richtpläne machen, aber es ist sicher nicht schädlich, wenn das hier stipuliert ist. Dass auch ein klarer Geist darin ist, man kann das und man hat das Recht auch wieder eine Strasse aufzuheben. Sonst schreitet das immer fort. Man wird einfach neue Strassen bauen und die Alten bleiben bestehen. Die verrotten und es fallen auch Unterhaltsbeiträge an. Das hatten wir in der Diskussion vorher schon: Wer zahlt dann wieviel? Ich glaube, es wäre im Sinne aller, dass man die nicht benötigten Strassen auch wieder aufhebt. Daher bitte ich Sie, insbesondere den Antrag von Martin Schlatter abzulehnen.

**Kommissionspräsident Nihat Tektas** (FDP): Ich mache Ihnen beliebt, beide Anträge abzulehnen. Zum Antrag von Matthias Frick muss ich nicht viel sagen. Ich denke, das geht in die gleiche Kategorie wie sein vorheriger Antrag. Beim Antrag von Martin Schlatter verstehe ich das Anliegen. In der Kommission wurde das ebenfalls thematisiert und ich war diesbezüglich auch etwas skeptisch. Wir haben das Beispiel den Kanton Thurgau gehört. Da war die Motivation aber auch eine andere. Der Kanton wollte seine Kantonsstrassen auch reduzieren. Aber Martin Kessler hat das erwähnt. Es geht hier hauptsächlich um den Strassenrichtplan, denn da wird entschieden. Das ist eine andere Diskussion, die wir hier führen. Ich denke, belassen wir es so und es tut diesbezüglich niemandem weh. Es hat keine einheitlichen Auswirkungen und bleiben wir doch bei der Version der Spezialkommission.

### **Abstimmungen**

**Der Antrag von Matthias Frick wird mit 43 : 10 Stimmen abgelehnt.**

**Der Antrag von Martin Schlatter wird mit 39 : 18 Stimmen abgelehnt. Da aber der Antrag mehr als 12 Stimmen auf sich vereinigt, wird dieser der zweiten Lesung in der Kommission zugrunde gelegt.**

**Erwin Sutter** (EDU): Ich denke, hier stimmt etwas nicht mit der Nummerierung. Es geht nur um eine redaktionelle Anpassung. Ich glaube, dass unten die Nummerierung Abs. 1 und 2 umnummeriert werden muss auf Abs. 2 und 3, weil es schon einen Abs. 1 gibt. Dann stimmt der Titel dann auch wieder. Entweder stimmt der Titel nicht oder die Nummerierung.

**Kantonsratspräsident Josef Würms** (SVP): Ich bitte, das in der Kommission in der zweiten Lesung anzupassen.

**Marianne Wildberger** (AL): Wie schon vorgewarnt, möchte ich trotzdem noch mal diesen Art. zur Lichtverschmutzung einbringen und zwar Art. 55 – wird wahrscheinlich der Abs. 2 sein – ausserorts soll auf eine Beleuchtung verzichtet oder im Bedarfsfall nach Mitternacht dynamische Beleuchtungen eingesetzt werden. Begründet habe ich das schon und ich sehe im Gegensatz zu anderen Voten die Verbesserungen nicht, die ich mir wünschte. Es wird nach wie vor immer heller und auch EKS und SH-Power erledigen ihre Sache nicht so, wie ich sie mir gerne wünschte. Wir haben zum Beispiel fünf Mal angerufen, damit sie ein Licht an einer nicht sehr oft begehenden Treppe endlich etwas zurückgedimmt haben, damit das

Schlafzimmer nicht taghell ist. Von daher fände ich es gut, wenn dieser Artikel enthalten wäre.

**Kommissionspräsident Nihat Tektas (FDP):** Ich habe bei den einladenden Voten versucht, diesen Antrag zu verhindern, was mir nicht gelungen ist. Ich kann an dieser Stelle auf meine Begründung zu Beginn der Sitzung verweisen und ich mache beliebt den Antrag abzulehnen.

### **Abstimmung**

**Der Antrag von Marianne Wildberger wird mit 38 : 16 Stimmen abgelehnt. Da der Antrag aber mehr als 12 Stimmen auf sich vereinigt, wird dieser der zweiten Lesung in der Kommission zugrundegelegt.**

**Erich Schudel (SVP):** Mit seinem Postulat aus dem Jahr 2016 beantragte Alt-Kantonsrat Andreas Frei eine gerechte Aufteilung der Benzinzollanteile zwischen Kanton und Gemeinden. Dieses wurde mit grosser Mehrheit angenommen. In seinem Vorstoss hatte er mit einer Tabelle über einen Zeitraum von 1994 bis 2012 sehr schön aufgezeigt, wie der Kanton jahrzehntelang zu viel Benzingelder eingestrichen und Teile davon zweckentfremdet hat. Dagegen konnten die Gemeinden ihren Strassenunterhalt kaum kostendeckend ausführen. Nachdem sich die Regierung nun gut vier Jahre mit der Umsetzung Zeit gelassen hat, soll die Aufteilung nun nicht wie gefordert mit einem Verteilschlüssel von 50 : 50, sondern mit zwei Drittel Kanton und ein Drittel Gemeinden erfolgen. Begründet wird dies mit der hohen Bedeutung der Kantonsstrassen sowie der Übernahme von zusätzlichen Aufgaben.

Die Unterhaltskosten der Gemeindestrassen werden jedoch dadurch kaum abnehmen. Es macht stattdessen den Anschein, als wolle sich der Kanton vor allem weiterhin möglichst hohe Einnahmen aus dem Benzinzollanteil und den Motorfahrzeugsteuern sichern. Deshalb ist es mir ein Anliegen, dass das Postulat von Andreas Frei nun vollständig umgesetzt wird. Ich stelle den Antrag, Art. 72 wie folgt zu formulieren: «Vom kantonalen Anteil am Benzinzollertrag und von der Motorfahrzeugsteuer fallen 50 % dem Kanton und 50 % den Gemeinden zu».

**Regula Widmer (GLP):** Ich habe eine Verständnisfrage an Erich Schudel: Wo sind dann die Verwaltungskosten des Kantons angegliedert? Diese werden ja jetzt ausgegliedert. Daher ist aus meiner Sicht die Verteilung von einem Drittel zu zwei Dritteln auch gerechtfertigt, weil gewisse Kosten ausgelagert werden und nicht mehr den Gemeinden zugeschlagen sind. Ich

möchte, dass Sie Ihren Antrag dahingehend präzisieren, wie die Verwaltungskosten des Kantons abgerechnet werden. Sonst ist ein direkter Vergleich mit Ihrem Antrag und dem hier vorliegenden Antrag nicht möglich.

**Kommissionspräsident Nihat Tektas (FDP):** Auch hier mache ich Ihnen beliebt, den Antrag von Erich Schudel abzulehnen. Ich habe eingangs schon erwähnt, was es mit diesem Postulat von Andreas Frei auf sich hat. Ich habe auch erwähnt, dass wir eine globale, austarierte Lösung haben. Wenn wir jetzt bei den Zahlen hin und her schieben, stimmt das ganze Paket am Ende nicht. Ich kann nochmals erwähnen: Es hat sich um ein Postulat von Andreas Frei gehandelt und er hat auf die Zahlen 1994 bis 2012 Bezug genommen. Aber es war auch unbestritten in dieser Ratsdiskussion – ich habe das Protokoll gestern noch gelesen – dass sich die Finanzen seit 2008 zulasten des Kantons bewegt haben und dies eine Gleichbehandlung bei 50 : 50 nicht mehr rechtfertigt und das ist ja nur ein Teil. Regula Widmer hat den anderen Teil erwähnt. Auch da ändern wir den Meccano, plus die ganze Geschichte des Postulats von Walter Hotz, wo wir Verschiebungen zulasten des Kantons machen. Das ist auch wieder eine Verschiebung weg von den Gemeinden zu Lasten des Kantons und noch ein weiterer Punkt: Beim Strassenfonds, wenn der den Deckel erreicht hat, davon profitieren die Gemeinden ja auch. Also jetzt haben wir drei verschiedene Gründe, die wirklich rechtfertigen würden, dass wir bei dieser Lösung, die wir gefunden haben – Zwei Drittel, ein Drittel – bleiben. Wir haben uns, lieber Erich Schudel, diese Gedanken gemacht. Es war unbestritten in der Kommission, dass es einen Qualitätsunterschied zwischen kommunalen und kantonalen Strassen gegeben hat. Die Gemeinden waren in der Vergangenheit vernachlässigt. Da besteht Nachholbedarf. Aber man muss demgegenüber auch berücksichtigen, dass auch der Kanton weiterhin seine Aufgaben hat. Der Begriff «zweckentfremdet» hat mir hier nicht gefallen. Es sind 80% des gesamten Verkehrs, der über Kantonsstrassen verläuft.

Es ist so, dass nicht mehr viele Grossstrassen neu ausgebaut werden, sondern hauptsächlich Kantonsstrassen mit einer Ortsaufwertung innerorts. Bei diesen Kosten profitieren die Gemeinden auch. Man schneidet sich ein wenig ins eigene Fleisch, wenn man noch weitergehen würde. Wir haben in der Kommission sogar über diese Agglomerationsprogramme gesprochen, von welchen die Stadt zum Beispiel auch profitieren kann. Wenn wir dem Kanton aber zu viel weg Geld wegnehmen, dann kann dieser bei solchen Projekten nicht mehr mitmachen und da schaden sie auch den Gemeinden. Ich denke, das ist im Interesse von niemandem und ich denke, das ist wirklich eine austarierte Lösung.

**Regierungsrat Martin Kessler** (FDP): Auch ich beantrage Ihnen, diesen Antrag abzulehnen. Wir sind auch – wenn wir wiederum einen kantonalen Vergleich machen im Kanton Schaffhausen – absolut nicht knauserig im Zuteilen der Strassenmittel an die Gemeinden. Wir werden jetzt mit dieser neuen Lösung, die verschiedene Verschiebungen macht – Nihat Tektas hat das ausgeführt – in den nächsten Jahren sehen, wie sich das entwickelt, wenn jede Gemeinde und der Kanton seinen Strassenfonds führt. Aktuell glauben wir, dass die Gemeinden tendenziell ihre Mittel gar nicht unbedingt alle zweckbestimmt einsetzen können, weil die Gemeinden bei ihren Aufgaben vor allem auch Unterhalt im Bereich der Gehwege, der Trottoirs und der Radwege relativ viel Aufwand für die Reinigung und den Unterhalt betreiben. Das ist an und für sich nicht dem Strassenfonds anzurechnen. Das wäre nicht zweckgebunden und deshalb sind wir auch der Meinung, dass die Gemeinden nicht eine 100%-Auslastung bei den Strassengeldern brauchen. Bei Ihnen kann man sagen, dass 60, 70% wahrscheinlich korrekt wären. Aber wir werden in den nächsten Jahren sehen, wie sich das entwickelt. Ich möchte nochmals betonen: Nihat Tektas hat das gesagt, weil beim Kanton zu viel Geld im Strassenfonds bleibt, wird das ausgeschüttet. Die Gemeinden bekommen automatisch mehr Geld, eine umgekehrte Rückzahlung der Gemeinde an den Kanton, wenn ihr Strassenfonds überläuft, ist aktuell nicht vorgesehen. Darüber könnten wir noch diskutieren. Vielleicht wäre das noch ganz spannend. Ich bitte Sie wirklich, den Antrag abzulehnen. Die Gemeinden laufen Gefahr, sich aus besagten Gründen ins eigene Fleisch zu schneiden.

### **Abstimmung**

**Der Antrag von Erich Schudel wird mit 37 : 17 Stimmen abgelehnt. Da der Antrag aber mehr als 12 Stimmen auf sich vereinigt, wird dieser der zweiten Lesung in der Kommission zugrundegelegt.**

**Tim Bucher** (GLP): Eine gut ausgebaute und funktionierende Infrastruktur ist wichtig für unseren Wirtschaftsstandort. Dennoch müssen die Kosten, die der Strassenverkehr in seiner Gesamtheit verursacht, gedeckt werden und dies stets nach dem liberalen Verursacherprinzip über die Mineralöl- und Motorfahrzeugsteuer. Doch den verursachten externen Kosten des Strassenverkehrs wurden in der Vergangenheit zu wenig Beachtung geschenkt. Dies können wir ändern, ohne die Abgaben zu erhöhen, indem wir die Einnahmen breiter und nachhaltiger einsetzen. Deshalb stelle ich den Antrag, dass ein prozentualer Anteil aus dem Fonds von Benzinzollanteil und Motorfahrzeugsteuer für ökologische Ausgleichsmassnahmen verwendet werden. Den Anteil könnte man bei einem realistischen, aber wirksamen Rahmen belassen. Mir schwebt etwa drei bis fünf Prozent vor,

aber der genaue Anteil und die finanziellen Auswirkungen soll man in der Kommission näher besprechen. Sinnvolle Möglichkeiten, dieses Geld zu verwenden, gäbe es genug: Ausbau von Wildtierkorridoren, Strassenbegrünung, eine ökologische Bewirtschaftung von Strassen, Förderung des Veloverkehrs und so weiter. Diese Idee kommt nicht aus dem Nichts, sondern wurde in mehreren Vernehmlassungsantworten gefordert, jedoch wurde leider nicht darauf eingegangen. Langer Rede, kurzer Sinn – mein Antrag: Ergänzung des Art. 75a, vom Fondsvermögen soll ein angemessener Anteil für ökologische Ausgleichsmassnahmen reserviert werden.

**Andreas Schnetzler** (EDU): Ich habe im Eintretensvotum bereits erwähnt, dass mir die Fondslösung keine Freude bereitet. Ich will das aus zeitlichen Gründen nicht wiederholen. Ich stelle den Antrag, Art. 75a Abs. 1 zu streichen. Wenn der Streichungsantrag durchkommt, hätte dies zur Folge, dass auch noch Abs. 2, Abs. 3 und Abs. 4 anzupassen wären. Aber ich stelle jetzt einfach den Streichungsantrag von 75a Abs. 1 und ich hätte gleichzeitig noch eine Frage an den Regierungsrat. Es wird jetzt immer wieder erwähnt, dass Überschüsse in diesem Fonds an die Gemeinden ausbezahlt werden und wird im Art. 73 vermerkt. Verstehe ich das richtig, dass dann nur die Gemeinden Überschüsse erhalten, die Bauprojekte laufen haben oder wird das linear verteilt? Diese Frage, damit Klarheit herrscht. Die andere Frage: Im Eintretensvotum hatten Sie von 17 Mio. Franken ÖLsteuern und 15 Mio. Verkehrssteuern gesprochen. Ist es richtig, dass dieser Fonds jährlich mit rund 32 Mio. geäufnet wird und der Saldo Ende Jahr bei 15 Mio. eine obere Deckelung hat? Dies einfach, damit wir Übersicht über die Zahlen haben.

**Mayowa Alaye** (GLP): Nur ein ganz kurzes Votum. Gerne möchte ich nämlich den Antrag von Kantonsrat Tim Bucher unterstützen. Es liegt in der Natur der Sache, dass der Bau von Strassen ökologisch nicht ideale Auswirkungen hat.

Einen kleinen Teil des Geldes für den Strassenbau für entsprechende Ausgleichsmassnahmen zu verwenden, ist gemäss dem Verursacherprinzip nur gerecht und aus ökologischer Sicht auch sinnvoll und weitsichtig. Deshalb möchte ich mich dafür aussprechen, diesen Antrag zu unterstützen.

**Maurus Pfalzgraf** (Junge Grüne): Ich glaube, ich überrasche nicht, wenn ich sage, dass ich meine Kollegen Mayowa Alaye und Tim Bucher unterstützen möchte und euch herzlich bitte, diesem Antrag zuzustimmen. Vielleicht überrasche ich ein bisschen mehr, wenn ich sage, dass ich auch Kollege Andreas Schnetzler gerne zustimmen möchte und ich empfehle das den linken Kollegen auch.

**Kommissionspräsident Nihat Tektas (FDP):** Das ist die Folge, wenn man mit neuen Anträgen konfrontiert wird und dann in diesem Wust von Unterlagen nicht mehr den entsprechenden Artikel findet. Zum gestellten Antrag von Tim Bucher: Wir haben diese Grundsatzdiskussion auch geführt. Das Anliegen wurde von grün-linker Seite natürlich an verschiedenen Stellen vorgebracht. Wir hatten aber in unserer Kommission den Konsens, dass diese Grundsätze bereits berücksichtigt werden, wenn man eine Strasse baut. Ich finde gerade den Artikel nicht mehr, aber Sie finden den im Strassengesetz, wo auf ökologische Aspekte Rücksicht genommen wird und dass nachhaltig gebaut wird. Das ist ein neuer Artikel, den wir sogar ziemlich weit vorne eingebaut haben. Ich werde im Moment nicht fündig, aber diese Grundsätze werden dort berücksichtigt. Insofern stimmt Ihre Argumentation nicht, dass wir alle diese Auswirkungen unberücksichtigt lassen. Diese Kosten werden jetzt alle internalisiert und es werden diesbezüglich Massnahmen gesprochen. Insofern finde ich nicht, dass man jetzt noch zusätzlich Ausgleichsmassnahmen über den Strassenfonds berücksichtigt, weil dann die Diskussion natürlich automatisch beginnt, wo wir was und in welcher Höhe machen. Ich denke, dieser Grundsatz ist im Strassengesetz enthalten, plus haben wir das Natur- und Heimatschutzgesetz sowie das Umweltschutzgesetz. Es gibt zahlreiche Gesetze, die wir nicht ausblenden können, wenn es darum geht, eine Strasse zu bauen. Also ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen.

Andreas Schnetzler: Ich habe es anfangs ausgeführt: Ich bin der Auffassung, dass es hier der Transparenz dient, dass genau, wenn wir vielleicht in zwei oder drei Jahren über die Motorfahrzeugsteuer diskutieren, eine verbindliche Grundlage haben, wie das überhaupt läuft – und das losgelöst von der allgemeinen Rechnung. Das ist eigentlich ein grosser Vorteil, den wir haben. Plus, wir haben im Juni noch diese Reserve beschlossen. Es wäre schön, wenn wir etwas konstant bleiben in unserer Politik.

**Daniel Meyer (SP):** Ich möchte zur Präzisierung meines Eintretensvotums vor allem die AL-GRÜNE-Junge Grüne-Fraktion nochmals darüber in Kenntnis setzen, dass die SP-Fraktion die Äufnung dieses Fonds im Grundsatz nicht bestreitet. Zur Alimentierung mit Staatsüberschüssen, die eben gerade nicht zweckgebunden sind, bieten wir sehr gerne Hand. Diese Überschüsse anderweitig zu verwenden, nämlich gerade für ökologische Anliegen, aber einen Fonds insgesamt, den bestreiten wir nicht. Insofern bitte ich Sie, dem Kompromiss, den die Kommission ausgehandelt hat, zuzustimmen und den Antrag von Andreas Schnetzler abzulehnen.

**Hansueli Graf (SVP Agro):** Wir haben den Antrag für ökologische Projekte und ich möchte darauf hinweisen, wir haben die Zuständigkeit über die

Radwege gehört und wie die ausgebaut werden. Fakt ist, dass die Velofahrer zurzeit hier keinen Beitrag leisten und deshalb wird es jetzt richtig schwierig, wie wir auf dieser Ebene weiterfahren.

**Regierungsrat Martin Kessler (FDP):** Ich bitte Sie, beide Anträge abzulehnen. Zu Antrag eins bezüglich der Mitberücksichtigung der Ökologie. Nihat Tektas hat Art. 61 gesucht. Dort steht, dass die Strassen nach technischen, ökologischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten so zu betreiben und zu unterhalten sind, dass sie ihrem Zweck entsprechend sicher und für die Umgebung möglichst schonend benützt werden können. Da ist eigentlich auch noch Art. 26. Dort ist das auch noch inhaltlich zu dieser Thematik festgehalten. Ansonsten ist der Prozess zum Bau einer Strasse oder einem sonstigen landschaftlich wirksamen Bauvorhaben recht komplex. Die einen oder anderen, die schon in einem solchen Verfahren mitgewirkt haben, wissen das. Es braucht zum Beispiel eine Umweltverträglichkeitsprüfung und dort muss man dann auch Aussagen machen, wie man den ökologischen Ausgleich schafft. Also heute kann nicht einfach gesagt werden, wir wollen eine Strasse von A nach B bauen und genügend Asphalt besorgen. Nein. Sie müssen den Schaden, der der Natur, der Landschaft und der Umwelt zugefügt wird, auch wieder ausgleichen. Dazu braucht es keinen zusätzlichen Artikel in dieser Gesetzesvorlage.

Dann zum Antrag, der die Streichung des Fonds beinhaltet. Dass wir diesen Strassenfonds bilden, ist natürlich einer der Hauptartikel in dieser ganzen Vorlage. In der Vergangenheit – Sie wissen, es gab die Strassenrechnung im Budget und der Rechnung – ist mit HRM2 verschwunden. Diese darf so eigentlich nicht mehr gemacht werden. Wenn Sie heute die Zahlen zusammensuchen müssen, um sagen zu können, was überhaupt für einen Aufwand für den Unterhalt und den Bau der Strassen gebraucht wird, werden Sie eine ziemliche Übung veranstalten müssen. Sie schaffen das mit ein bisschen Anstrengungen für das Budget. Aber Sie haben dann wiederum den Vergleich über die Jahre nicht und mit diesem Strassenfonds schaffen wir eben genau diese Transparenz und diese Übersichtlichkeit und vor allem, dass wir eben die Mittel zweckbestimmt verwenden können. Das ist nicht eine Erfindung des Kantons Schaffhausen, sondern das ist eine bundesgesetzliche Vorgabe.

Die Gelder überschüssen aus dem Fonds? Das war die Frage von Andreas Schnetzler. Die werden an die Gemeinden verteilt und zwar in dem Verteilschlüssel, der eben auch die Drittel/Zweidrittel-Teilung vorsieht: Jede Gemeinde erhält dementsprechend einen Anteil aus den Überschussgeldern, ob sie jetzt Projekte hat oder nicht.

Dann nochmals konkret die Einlage: Die Spezialkommission hat eine Übersicht erhalten. In der Vorlage gibt es dieses Diagramm der Einlagen und Ausgaben aus dem Fonds. Das wurde aktualisiert. Also letzter Stand, mit

Vorwegnahme der Verwaltungskosten, dass eben diese nicht mehr vorher abgezogen werden, gibt es neu mehr Einlagen. Es gibt jetzt jährlich etwa 13.5 Mio. Franken in den Fonds. Davon gehen etwa 2.9 Mio. Franken wiederum als Verwaltungsaufwand für das Strassenverkehrsamt und die Verkehrspolizei weg. Und dann kommen die unveränderten 6.5 Mio. Franken Nettoaufwand von Tiefbau Schaffhausen. Dann gibt es Abschreibungen. Das sind jetzt eben in den nächsten Jahren ca. 4.5 Mio. Franken und neu den Betrag, der zusätzlich an die Stadt geht für den betrieblichen Unterhalt von 200'000 Franken. Per Saldo sind wir dann bei einem Minus von 600'000 Franken jährlich. Diese Betragsschwankungen sind aber natürlich abhängig, wie aufwändig zum Beispiel der Winterdienst ist. Das kann auch schon im ersten Jahr eine 0 ergeben. Es ist aber jetzt so, dass wir 15 Mio. Franken dank der finanzpolitischen Reserve für den Strassenfonds bereits jetzt einlegen können. Mit dieser Rechnung, die ich erwähnt habe, die von 13.5 Mio. jährlichen Einlagen ausgeht, heisst das, dass wir bereits im ersten Jahr einen Überschuss erzeugen werden, der dann an die Gemeinden verteilt wird. Also auch hier: Man kann natürlich schon das Risiko eingehen oder man will das vielleicht auch und diese Strassengesetzesrevision vor das Volk bringen. Ich behaupte einfach, dass sich die Gemeinden – und es sind ja auch viele Gemeindevertreter hier anwesend – ins eigene Fleisch schneiden werden.

Das bringt Ihnen am Ende des Tages gar nichts. Das Ziel ist, dass wir die Aufgaben bedarfsgerecht erfüllen können und die Gelder, die zur Verfügung stehen, auch bedarfsgerecht verteilen. Ich halte daran fest: Wir sind mit der grossen Mehrheit der Kommission der Meinung, dass das so ein wirklich fairer und guter Meccano ist, der erarbeitet wurde und ich beantrage Ihnen dementsprechend, beide Anträge abzulehnen. Einfach noch eines: Alle Gemeinden, die sich im Rahmen der Vernehmlassung zurückgemeldet haben, haben die Bildung eines Strassenfonds befürwortet.

**Erwin Sutter** (EDU): Ich habe nur eine Frage: Nach welchem Schlüssel wird das Geld an die Gemeinden verteilt? Nach der Grösse der Gemeinde oder nach deren Aufwand für den Strassenbau?

**Regierungsrat Martin Kessler** (FDP): Es gibt einen Verteilschlüssel, der in der Verordnung festgelegt ist und der richtet sich nach mehreren Faktoren. Insbesondere ist die Fläche der Gemeinde relevant und da wird ein bestimmter Ausgleich geschaffen. Wenn eine Gemeinde zum Beispiel viele Wald- oder Wanderwege hat, wird der pro Kopfanteil wesentlich höher. Da ist innerhalb diesem ein gewisser Meccano, der die kleinen Gemeinden mit viel Fläche bevorteilt.

## Abstimmungen

**Der Antrag von Tim Bucher wird mit 35 : 22 Stimmen abgelehnt. Da der Antrag aber mehr als 12 Stimmen auf sich vereinigt, wird dieser der zweiten Lesung in der Kommission zugrundegelegt.**

**Der Antrag von Andreas Schnetzler wird mit 33 : 17 Stimmen abgelehnt. Da der Antrag aber mehr als 12 Stimmen auf sich vereinigt, wird dieser der zweiten Lesung in der Kommission zugrundegelegt.**

**Matthias Freivogel (SP):** Aus meiner Sicht ist es stossend, dass, sobald diese 15 Mio. in diesen Topf kommen und dann auch noch die anderen Einnahmen, also das heisst eigentlich sofort, von den allgemeinen Staatsmitteln profitiert wird. Ich stelle Ihnen deshalb den Antrag, dass wir bei Abs. 5 schreiben, nach fünf Jahren seit Inkrafttreten, wird das kantonale Fondsvermögen, das 15 Mio. übersteigt, ausgeglichen (oder an die Gemeinden ausgeschüttet). Dann gibt es eine gewisse Übergangsfrist, wo mehr Geld drin ist, aber das eben auch fondsgemäss verbraucht werden kann. Erst nach fünf Jahren, wenn es dann immer noch die 15 Mio. Franken überschreitet, kommt dann dieser Mechanismus zum Zug.

### **Abstimmung**

**Der Antrag von Matthias Freivogel wird mit 31 : 24 Stimmen abgelehnt. Da der Antrag aber mehr als 12 Stimmen auf sich vereinigt, wird dieser der zweiten Lesung in der Kommission zugrundegelegt.**

**Peter Werner (SVP):** Ich stelle den Antrag in Art. 68a Abs. 1 das Wort «entschädigungslos» durch «entschädigungspflichtig» zu ersetzen.  
Begründung: Mir ist bekannt, dass einige Gemeinden in den letzten Jahren ihre Radwege im Gemeindebesitz für viel Geld saniert haben. Nun sollen sie diese ohne Entschädigung an den Kanton abgeben. Im schlimmsten Fall dürfen sie diese Investitionen auch noch über die nächsten 40 Jahre abschreiben. Der Kanton muss für das übernommene Strassennetz die Gemeinden entsprechend entschädigen. Eine entschädigungslose Enteignung geht gar nicht. Das Duraduct lässt grüssen. Um es klarzustellen: Beggingen ist davon nicht betroffen, also keine «Lex Beggingen».

**Daniel Meyer (SP):** Ich bitte Sie inständig, diesen Antrag abzuweisen. Wenn Sie das tun, höhlen Sie die gesamte Formulierung aus. Genau das «entschädigungslos» ist das Matchentscheidende. Wenn Sie das nämlich entschädigen, verfrachten Sie die Probleme dieser Güterkooperationen, die sie meistens zum Kanton hin hatten, und das wol-

len wir ja genau nicht. Es gibt genügend Beispiele, wo diese Güterkooperationen insolvent waren, diese Strasse nicht saniert haben und es zu scheusslichen Strassenzuständen kam und das wollen wir ja gerade nicht. Das heisst, wenn Sie zum Kanton gehen, soll diese der Kanton nachher sanieren, aber sicher nicht noch für diese Strassen bezahlen, sonst macht das Spiel keinen Sinn.

**Regierungsrat Martin Kessler (FDP):** Ich bitte Sie natürlich, auch diesen Antrag abzulehnen. Das würde, glaube ich, richtig schwierig werden, wenn noch Entschädigungen ausgehandelt werden müssten. Solche Übertragungen werden eigentlich immer entschädigungsfrei gemacht. Es wird höchstens erwartet, dass das zu übertragende Eigentum in ordentlichem Zustand ist. Also da könnte man eher noch gewisse Gemeinden auffordern, eine Strasse in einen anständigen Zustand zu bringen. Aber das werden wir vernünftig, wie es immer gehandhabt wurde, zwischen Kanton und Gemeinden lösen und deshalb bitte ich Sie, diesen Antrag abzulehnen.

### **Abstimmung**

**Der Antrag von Peter Werner wird mit 41 : 13 Stimmen abgelehnt. Da der Antrag aber mehr als 12 Stimmen auf sich vereinigt, wird dieser der zweiten Lesung in der Kommission zugrundegelegt.**

Das Geschäft geht zur Vorbereitung der zweiten Lesung zurück an die Kommission.

Schluss der Sitzung: 12:04 Uhr

Nachnamen	Vornamen	Fraktionen	Parteien	Abst. 1	Abst. 2	Abst. 3	Abst. 4	Abst. 5	Abst. 6	Abst. 7	Abst. 8	Abst. 9	Abst. 10	Abst. 11	Abst. 12
Aellig	Pentti	SVP-EDU	SVP	Ja	Enth	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Alaye	Mayowa	GLP-EVP	GLP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	V/A/N	Nein	Ja	Ja	Ja
Böhni	Ulrich	GLP-EVP	GLP	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	V/A/N	Ja	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N
Brünn	Franziska	SP	SP	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja
Brüngolf	Lukas	SVP-EDU	SVP	Ja	Nein	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein
Bucher	Tim	GLP-EVP	GLP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja
Capaul	Urs	AL-GRÜNE-JUNGE GRÜNE	GRÜNE	Nein	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Enth	Nein	Ja
De Ventura	Linda	AL-GRÜNE-JUNGE GRÜNE	AL	Nein	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Enth	Nein	Ja
Derksen	Theresia	FDP-Die Mitte	Die Mitte	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Di Ronco	Christian	FDP-Die Mitte	Die Mitte	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Enth	Ja	Ja	Ja	Ja
Eichenberger	Iren	AL-GRÜNE-JUNGE GRÜNE	GRÜNE	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein	Enth	Nein	Ja
Erb	Samuel	SVP-EDU	SVP Senioren	Ja	Nein	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein
Faccani	Diego	FDP-Die Mitte	FDP	Ja	Ja	Ja	Ja	V/A/N	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja
Fehr	Markus	SVP-EDU	SVP	Ja	Nein	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein
Fioretti	Mariano	SVP-EDU	SVP	Nein	Nein	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein
Flubacher Ruedlinger	Melanie	SP	SP	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja
Freivogel	Mathias	SP	SP	Nein	Ja	Ja	V/A/N	Enth	Ja	Enth	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja
Frick	Matthias	AL-GRÜNE-JUNGE GRÜNE	AL	Nein	Ja	Ja	Nein	Nein	Enth	Nein	Ja	Nein	Enth	Nein	Ja
Graf	Hansueli	SVP-EDU	SVP	Ja	Ja	Ja	V/A/N	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Grühler Heinzer	Irene	SP	SP	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja
Hedinger	Beat	FDP-Die Mitte	FDP	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Herrn	Nicole	FDP-Die Mitte	FDP	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Heydecke	Christian	FDP-Die Mitte	FDP	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Hirsiger	Herbert	SVP-EDU	SVP	Nein	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N
Hotz	Walter	SVP-EDU	SVP	Ja	Nein	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein
Isiker	Arnold	SVP-EDU	SVP	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Knapp	Hannes	AL-GRÜNE-JUNGE GRÜNE	AL	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N	V/A/N
Lacher	Stefan	SP	SP	Nein	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja
Laich	Lorenz	FDP-Die Mitte	FDP	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Looser	Gianluca	AL-GRÜNE-JUNGE GRÜNE	JUNGE GRÜNE	Nein	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja
Meyer	Daniel	SP	SP	Nein	Ja	Ja	Enth	Enth	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja
Montanari	Marcel	FDP-Die Mitte	FDP	Ja	Nein	Enth	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja	Ja	Nein	Nein
Müller	Roland	AL-GRÜNE-JUNGE GRÜNE	GRÜNE	Nein	Ja	Ja	Nein	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Enth	Nein	Ja
Müller	Andrea	SVP-EDU	SVP	Ja	Nein	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja
Müller	Markus	SVP-EDU	SVP	Ja	Nein	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Enth	Nein
Müller	Bruno	SP	SP	Nein	Ja	Ja	Enth	Enth	Ja	Enth	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja
Mundt	Michael	SVP-EDU	SVP	Ja	Nein	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein
Neukomm	Peter	SP	SP	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja
Neumann	Eva	SP	SP	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja
Passafaro	Marco	SP	SP	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein	Enth	Nein	Ja
Platzgraf	Maurus	AL-GRÜNE-JUNGE GRÜNE	JUNGE GRÜNE	Nein	Ja	V/A/N	Nein	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Nein	Nein	Ja
Portmann	Patrick	SP	SP	Nein	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja
Preisig	Daniel	SVP-EDU	SVP	Ja	Nein	Nein	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein



**Nr. Sämtliche Abstimmungen beziehen sich auf die Änderung des Strassengesetzes**

Nr.	Betreff	Abstimmung	Stimmen
Abstimmung 1	<p>Ordnungsantrag Markus Müller Beantragt den Abbruch der Debatte</p>	<p>Ja 32 Nein 26 Enth 0 V/A/N 2 <b>Total 60</b></p>	<p>Ordnungsantrag Markus Müller</p>
Abstimmung 2	<p>Antrag Peter Werner Art. 6 Abs. 2 hiesse neu: «Kantonsstrassen mit ihren Bestandteilen und Nebenanlagen können auf Antrag der Gemeinden in deren Eigentum verbleiben». Art. 6 Abs. 3 hiesse neu: «Auf Antrag der Gemeinden kann der Kantonsrat Kantonsstrassen in das Eigentum des Kantons übernehmen». (Diese Anträge hätten Einfluss auf die Anpassung weiterer Art.)</p> <p>Da der Antrag von Peter Werner mehr als 12 Stimmen auf sich vereinigt, wird eine zweite Lesung in der Kommission durchgeführt und der Antrag der Beratung zugrunde gelegt (vgl. § 46 Abs. 1 GO).</p>	<p>Ja 39 Nein 18 Enth 1 V/A/N 2 <b>Total 60</b></p>	<p>Antrag Peter Werner</p>
Abstimmung 3	<p>Antrag Andreas Schmetzler Beantragt die Streichung von Art. 6 Abs. 2 und 3</p> <p>Da der Antrag von Andreas Schmetzler mehr als 12 Stimmen auf sich vereinigt, wird eine zweite Lesung in der Kommission durchgeführt und der Antrag der Beratung zugrunde gelegt (vgl. § 46 Abs. 1 GO).</p>	<p>Ja 39 Nein 16 Enth 2 V/A/N 3 <b>Total 60</b></p>	<p>Antrag Andreas Schmetzler</p>
Abstimmung 4	<p>Antrag Matthias Frick Beantragt folgende Ergänzung von Art. 13 Abs. 1 «Initiativen auf Anordnung von Einschränkungen sind zulässig».</p> <p>Da der Antrag von Matthias Frick weniger als 12 Stimmen auf sich vereinigt, wird dieser nicht der zweiten Lesung in der Kommission beraten.</p>	<p>Ja 43 Nein 10 Enth 3 V/A/N 4 <b>Total 60</b></p>	<p>Antrag Matthias Frick</p>
Abstimmung 5	<p>Antrag Matthias Frick Beantragt folgende Ergänzung von Art. 32 Abs. 2 «Initiativen auf Aufhebung sind zulässig».</p> <p>Da der Antrag von Matthias Frick weniger als 12 Stimmen auf sich vereinigt, wird dieser nicht der zweiten Lesung in der Kommission beraten.</p>	<p>Ja 43 Nein 10 Enth 3 V/A/N 4 <b>Total 60</b></p>	<p>Antrag Matthias Frick</p>
Abstimmung 6	<p>Antrag Martin Schlatter Beantragt die Streichung von Art. 32 Abs. 2</p> <p>Da der Antrag von Martin Schlatter mehr als 12 Stimmen auf sich vereinigt, wird eine zweite Lesung in der Kommission durchgeführt und der Antrag der Beratung zugrunde gelegt (vgl. § 46 Abs. 1 GO).</p>	<p>Ja 39 Nein 18 Enth 1 V/A/N 2 <b>Total 60</b></p>	<p>Antrag Martin Schlatter</p>

**Abstimmung 7**

Antrag Marianne Wildberger  
 Beantragt die folgende Formulierung von Art. 55 Abs. 2  
 «Ausserorts soll auf eine Beleuchtung verzichtet oder im Bedarfsfall nach Mitternacht dynamische Beleuchtungen eingesetzt werden».

Antrag  
 Marianne Wildberger

Ja 38  
 Nein 16  
 Enth 2  
 V/A/N 4  
**Total 60**

Ja bedeutet Zustimmung  
 Nein bedeutet Zustimmung  
 V/A/N bedeutet Enthaltung

Antrag Spezialkommission  
 Antrag Marianne Wildberger

**Abstimmung 8**

Antrag Erich Schudel  
 Beantragt Art. 72 wie folgt zu formulieren: «Vom kantonalen Anteil am Benzinzollertrag und von der Motorfahrzeugsteuer fallen 50% dem Kanton und 50% den Gemeinden zu».

Antrag  
 Erich Schudel

Ja 37  
 Nein 17  
 Enth 2  
 V/A/N 4  
**Total 60**

Ja bedeutet Zustimmung  
 Nein bedeutet Zustimmung  
 V/A/N bedeutet Enthaltung

Antrag Spezialkommission  
 Antrag Erich Schudel

**Abstimmung 9**

Antrag Tim Bucher  
 Beantragt die Ergänzung von Art. 75a: «Vom Fondsvermögen soll ein angemessener Anteil für ökologische Ausgleichsmassnahmen reserviert werden».

Antrag  
 Tim Bucher

Ja 35  
 Nein 22  
 Enth 0  
 V/A/N 3  
**Total 60**

Ja bedeutet Zustimmung  
 Nein bedeutet Zustimmung  
 V/A/N bedeutet Enthaltung

Antrag Spezialkommission  
 Antrag Tim Bucher

**Abstimmung 10**

Antrag Andreas Schnezler  
 Beantragt die Streichung von Art. 75a Abs. 1 (bei Zustimmung sind weitere Art. zu streichen).

Antrag  
 Andreas Schnezler

Ja 33  
 Nein 17  
 Enth 7  
 V/A/N 3  
**Total 60**

Ja bedeutet Zustimmung  
 Nein bedeutet Zustimmung  
 V/A/N bedeutet Enthaltung

Antrag Spezialkommission  
 Antrag Andreas Schnezler

**Abstimmung 11**

Antrag Matthias Freivogel  
 Beantragt die folgende Anpassung von Art. 75a Abs. 5: «Nach fünf Jahren seit Inkrafttreten wird das kantonale Fondsvermögen, sobald es 15 Mio. Franken übersteigt, ausgeglichen (oder an die Gemeinden ausgeschüttet)».

Antrag  
 Matthias Freivogel

Ja 31  
 Nein 24  
 Enth 2  
 V/A/N 3  
**Total 60**

Ja bedeutet Zustimmung  
 Nein bedeutet Zustimmung  
 V/A/N bedeutet Enthaltung

Antrag Spezialkommission  
 Antrag Matthias Freivogel

**Abstimmung 12**

Antrag Peter Werner  
 Beantragt in Art. 78a Abs. 1 den Begriff «entschädigungslos» in «entschädigungspflichtig» zu ändern.

Antrag  
 Peter Werner

Ja 41  
 Nein 13  
 Enth 2  
 V/A/N 4  
**Total 60**

Ja bedeutet Zustimmung  
 Nein bedeutet Zustimmung  
 V/A/N bedeutet Enthaltung

Antrag Spezialkommission  
 Antrag Peter Werner





