

Kantonsratssitzung vom 26. Mai 2021

Vorsitz:	Kantonsratspräsident René Baggenstos, Ingenbohl
Entschuldigt:	KR Dr. Alexander Lacher, KR Marlene Müller-Diethelm, KR Jan Stocker, KR Cornel Züger
Protokoll:	Dr. Paul Weibel, Corina Schatt (Protokollniederschrift)
Sitzungsdauer:	09.00 Uhr bis 12.30 Uhr

Geschäftsverzeichnis

1. Motion M 12/20: Zeitlich befristeter Bonus bei der Motorfahrzeugsteuer für Elektrofahrzeuge
Motion M 15/20: Einführung einer gesonderten Motorfahrzeugsteuer für Elektrofahrzeuge
(RRB Nr. 215/2021)
2. Bericht zu Postulat P 9/18: Mehr Wettbewerb im öffentlichen Verkehr (RRB Nr. 244/2021)
3. Motion M 13/20: Anreizbasierter, fairer und zeitgemässer innerkantonaler Finanzausgleich
(RRB Nr. 255/2021)
4. Motion M 14/20: Anpassung der kantonalen Entschädigungsansätze für landwirtschaftliches
Kulturland bei Enteignungen (RRB Nr. 287/2021)

Vorstösse

5. Postulat P 11/20 von KR Andreas Marty und fünf Mitunterzeichnenden: Mehr Sicherheit für
Fuss- und Veloverkehr auf der Zugerstrasse von Arth nach Walchwil (RRB Nr. 216/2021)
6. Interpellation I 20/20 von KR Dr. Rudolf Bopp und fünf Mitunterzeichnenden: Mehr Fahrzeuge
mit nachhaltigen Antriebskonzepten für den Kanton Schwyz? (RRB Nr. 217/2021)
7. Postulat P 9/20 von KR Willi Kälin, KR Dr. Urs Rhyner und KR Marlene Müller: Erneuerung Leit-
bild Nachhaltiges Bauen (RRB Nr. 245/2021)
8. Interpellation I 25/20 von KR Bernhard Diethelm und drei Mitunterzeichnenden: Anpassung der
Sozialhilfeverordnung – Nutzen die Gemeinden die zusätzlichen Sanktionsmittel bei der Sozial-
hilfe? (RRB Nr. 268/2021)
9. Interpellation I 6/21 von KR Jonathan Prelicz, KR Thomas Büeler und KR Carmen Muffler: Wer-
den berufliche Standortbestimmungen und Beratungen wieder kostenlos angeboten?
(RRB Nr. 271/2021)
10. Interpellation I 2/21 von KR Remo Di Clemente und KR Paul Schnüriger: Gewerbeverband und
China (RRB Nr. 280/2021)

11. Interpellation I 17/21 von KR Heinz Theiler: Unsorgfältige Vergaben im Beschaffungswesen beim Tiefbauamt? (RRB Nr. 288/2021)
12. Postulat P 8/20 von KR Jonathan Prelicz und drei Mitunterzeichnenden: Kantonale Kulturförderung weiterentwickeln (RRB Nr. 290/2021)

Verhandlungsprotokoll

KRP René Baggenstos: Geschätzte Frau Landammann, geschätzte Herren Regierungsräte, geschätzte Damen und Herren Kantonsräte. Ich begrüsse Sie recht herzlich zur heutigen Halbtagesitzung. Wir beginnen mit einem kurzen stillen Gebet. Vielen Dank.

Wie wir uns mittlerweile seit gut einem Jahr gewohnt sind, tagen wir auch heute wieder in diesem Saal. Wir haben natürlich wieder speziellen Verhaltensregeln bezüglich Corona. Wie Sie wissen, tragen wir den ganzen Tag Maske – ausser diejenigen mit ärztlicher Dispens und ausser diejenigen, die vorne am Rednerpult votieren, diese dürfen die Maske freiwillig tragen. Ich bitte Sie auch, dass Sie eingangs Ihres Votums kurz Ihren Namen sagen, dies macht die Protokollierung einfacher. Für die übrigen Sicherheitsmassnahmen verweise ich Sie auf das Schutzkonzept, welches Ihnen bestens bekannt sein dürfte. Gemäss Geschäftsordnung brauchen wir für die Festlegung eines anderen Sitzungslokals eine Zweidrittelmehrheit aller Stimmenden. Daher stimmen wir sogleich über den Sitzungsort ab. Ich bitte die Stimmenzähler.

Abstimmung über den Antrag:

Dem Antrag wird mit 86 zu 6 Stimmen zugestimmt.

Wir kommen zu den sportlichen Mitteilungen, unser Sportchef ist schon ganz nervös und wartet darauf, dass er seine Botschaft endlich losbringt.

KR Dominik Blunschy: Geschätzter Herr Präsident, meine Damen und Herren. Danke für das Wort. Ich getraue mich beinahe nicht mehr, etwas zu sagen, wir sind sonst zu viele Spieler. Nein, Spass beiseite, wie Sie per E-Mail von der Staatskanzlei informiert wurden, findet dieses Jahr, nach einjährigem Unterbruch, wieder ein Eidgenössisches Parlamentarier-Fussballturnier statt. Der Kanton Luzern ist Organisator. Das Turnier findet im August in Emmen statt. Wir haben wieder eine Mannschaft aus dem Kanton Schwyz angemeldet. Wir wollen natürlich diesen Leckerbissen nicht verpassen. Wir haben schon ein stattliches Kader beisammen, es ist aber natürlich jederzeit jede und jeder aus diesem Rat willkommen teilzunehmen. Wir haben sogar einen Vertreter der Regierungsbank im Team. Wir werden also mit einem starken Team nach Emmen fahren und wollen den Kübel (Pokal) nach Hause holen. Fall jemand Interesse hat mitzukommen, bitte bei mir melden. Es ist, wie gesagt, jede und jeder willkommen. Diejenigen, die sich bereits angemeldet haben, bitte fleissig Euro schauen, damit Sie wissen, was Sie im August zu tun haben. Danke.

KRP René Baggenstos: Wir fahren fort. Ich darf Sie informieren, dass auch heute wieder Fernsehaufnahmen stattfinden. Es gibt einen Livestream vom Bote der Urschweiz. Wir kommen zum Geschäftsverzeichnis. Gibt es Wortmeldungen zum Geschäftsverzeichnis? Das scheint nicht der Fall zu sein. Dann betrachte ich das Geschäftsverzeichnis als genehmigt.

1. Motion M 12/20: Zeitlich befristeter Bonus bei der Motorfahrzeugsteuer für Elektrofahrzeuge
Motion M 15/20: Einführung einer gesonderten Motorfahrzeugsteuer für Elektrofahrzeuge
(RRB Nr. 215/2021) (Anhang 1)

KRP René Baggenstos: Wir kommen bereits zum ersten Traktandum. Obwohl die beiden Vorstösse mit einem RRB beantwortet wurden, werde ich die beiden Motionen als getrennte Geschäfte beraten lassen. Für mich geht es bei der einen Motion um die Förderung von Elektrofahrzeugen, bei der anderen Motion um die Abschaffung einer Benachteiligung – vielleicht – von Elektrofahrzeugen. Das sind zwei Themen, zu denen man unterschiedliche Meinungen haben kann. Darum mache ich beliebt, zuerst über die Motion M 12/20 zu debattieren und anschliessend über die Motion M 15/20. Ich bitte den Motionär ans Rednerpult.

KR Dr. Dominik Zehnder: Geschätzter Herr Präsident, geschätzte Kantonsrätinnen und Kantonsräte, geschätzte Anwesende. Die Motion, wie wir es vorhin gehört haben, M 12/20 schlägt ein Anreizsystem vor, während die Motion M 15/20 eine Neukonzeption der Besteuerung von Elektroautos vorsieht. Inhaltlich, wie wir es auch gehört haben, zwei völlig unterschiedliche Anliegen. Trotzdem beantwortet die Regierung die beiden Motionen zusammen. Wahrscheinlich, um die Antwort ein bisschen diffus zu halten, die Argumente ein wenig zu vermischen und den Adressaten, nämlich uns als Kantonsrat, ein bisschen zu verwirren. Wie gesagt, ich spreche hier nur für die Motion M 12/20. Eine kleine Klarstellung: Ich bin kein Klimaaktivist, ich bin kein Grüner, ich habe nichts gegen Erdölkonzerne, ich misstrauere Subventionen und will schon gar nicht, dass mir der Staat irgendein Verhalten vorschreibt. Doch ich bin der Überzeugung, dass Erdöl ein viel zu wichtiges und wertvolles Rohmaterial ist, als dass wir es für Mobilität verbrennen sollten. Denn Sie wissen, dass wir Erdöl in unserem täglichen Leben überall antreffen: Sei es die Matratze, auf der Sie heute Nacht geschlafen haben, sei es das Duschgel, welches Sie verwenden, wenn Sie aufstehen, hoffentlich, sei es der Kaugummi, welchen Sie kauen, sei es das Vlies, welches Sie die ganze Zeit tragen, weil es dieses Jahr so kalt ist, oder sei es die Badehose, die Sie noch aus dem letzten Jahr kennen. Überall hat es Erdöl drin. Also sollte man das Erdöl wirklich nicht verbrennen. Deshalb will die Motion M 12/20 einen zeitlich eng begrenzten Anreiz schaffen, dass man bei der Wahl eines neuen Autos auf Elektrizität als Antriebsform setzt. Auch wenn die Abgabeerleichterung auf drei Jahre beschränkt ist, hätte dies einen positiven Langzeiteffekt auf die Luftqualität und würde aber die Motorfahrzeugabgabekasse nur kurzzeitig belasten – im Falle dieses Vorschlages mit maximal 3 % der jährlichen Einnahmen. Im Durchschnitt sind etwa 5 % aller Autos unseres Fuhrparks im Kanton Neuzulassungen. Davon sind heute, wie wir es gelesen haben, nicht einmal 10 % elektrisch angetrieben. Das heisst also, heute könnten nur 0.5 % der Autos in den Genuss dieses Bonus. Deshalb hätte auch ein Anstieg der Elektroautos auf 50 % der Neuzulassungen nur eine minimale Auswirkung auf die jährlichen Einnahmen der Motorfahrzeugabgabekasse. Wenn man dann zusätzlich berücksichtigt, dass jedes Jahr mehr und grössere Autos, also abgabeschwerere Autos, immatrikuliert werden, dann gibt es noch viel weniger Mindereinnahmen zu beklagen. Uns Motionären ist es völlig bewusst, und wir wünschen es auch, dass es in die Zukunft bessere, noch bessere, Antriebsformen geben wird. Aber innerhalb der nächsten drei Jahre wird es keine sauberere Antriebsform geben, die zu Marktreife kommen könnte, als Elektro. Mit dieser Motion wollen wir weder Subventionen schaffen, noch Innovationen behindern, sondern motivieren umzusteigen. Dafür sollte man bereit sein, für einen kurzen Zeitraum etwas auf Einnahmen zu verzichten, weil wir nachher für die restliche Lebensdauer dieser Fahrzeuge in den Genuss von CO₂-freier Mobilität kommen, ohne auf Steuern verzichten zu müssen. Ich kann mir echt nicht vorstellen, wie man sich für das CO₂-Gesetz stark machen kann, welches Verbrennungsmotoren klar aufs Korn nimmt und mit Zusatzabgaben belastet, und gleichzeitig gegen diesen Vorschlag, welcher einen zeitlich begrenzten Bonus gewährt, zu sein. Es scheint eben doch einfacher zu sein, Steuern zu erheben, als Steuern zu erlassen, respektive ein Verhalten zu bestrafen, als ein Verhalten zu belohnen, also Zuckerbrot und Peitsche. Aber ich habe echt lieber das Zuckerbrot. Mit dieser Motion, geschätzte Kantonsrätinnen und Kantonsräte, hätten Sie es in der Hand, tatsächlich et-

was für sauberere Luft in unserem Kanton zu tun. Deshalb bitte ich Sie, auf Ihre an der Fraktionssitzung gefassten Meinungen zurück zu kommen, unserer Regierung und der Verwaltung für die Antwort zu danken, aber dieser gleichzeitig zu widersprechen und dem temporären Anreizsystem beim Kauf eines neuen Autos mit Elektromotor zuzustimmen. Danke vielmals.

KR Dr. Rudolf Bopp: Sehr geehrter Herr Präsident, geschätzte Kantonsrätinnen und Kantonsräte. Ich kann mich als Mitmotionär den Ausführungen von KR Dr. Dominik Zehnder nur anschliessen. Ich ergänze gerne noch ein paar Fakten: Man muss nicht ein Klimaaktivist sein, wie KR Dr. Dominik Zehnder gesagt hat, das bin ich auch nicht. Aber der Klimawandel ist nun einmal eine der grossen Herausforderungen unserer Zeit. Vor diesem Hintergrund ist die Notwendigkeit einer nachhaltigen Mobilität inzwischen unbestritten. Während der Energiebedarf im Gebäudebereich, im Gebäudesektor, stark abgenommen hat, ist das Bild beim strassengebundenen Personenverkehr noch äusserst unbefriedigend. Das liegt vor allem daran, dass es mehr Autos gibt und dass es schwerere Autos gibt, welche unterwegs sind. Damit wird der Fortschritt, der technische Fortschritt, welcher erzielt über die letzten 30 Jahre wurde, mehr als zunichtegemacht. Der Autoverkehr stösst heute mehr CO₂ aus als noch 1990. Autos mit rein elektrischem Antrieb haben über die gesamte Lebensdauer gesehen einen deutlich geringeren CO₂-Ausstoss als Verbrenner. Auch dies zweifelt eigentlich niemand mehr an, auch wenn es der Regierungsrat in seiner Antwort etwas zu unterstellen versucht. Mit dem Recycling von Batterien und der zweiten Nutzung werden die Vorteile in Zukunft noch grösser werden. Interessant ist auch, dass 22 von 26 Kantonen spezielle Vergünstigungen für ökologische Fahrzeuge kennen. Nur gerade Aargau, Appenzell Innerrhoden und Schaffhausen sind neben dem Kanton Schwyz nicht auf dieser Liste. Der Regierungsrat argumentiert unter anderem damit, dass wir heute schon relativ viele Elektrofahrzeuge auf der Strasse haben. Die Frage ist, was heisst relativ viel. In absoluten Zahlen, das kann man dem RRB entnehmen, liegt der Anteil von rein elektrischen Fahrzeugen im Kanton Schwyz bei 1,26 %. Über 90 % der neu zugelassenen Fahrzeuge sind auch heute noch mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet. KR Dr. Dominik Zehnder hat es gesagt, diese werden noch eine Zeit lang auf unseren Strassen verweilen. Wir brauchen einen Wandel. Das Ziel der Motion ist, diesen Wandel zu unterstützen und zu beschleunigen. Es geht dabei um den Umbau in Richtung einer Gesellschaft, die ihre Energie lokal produziert und damit auch lokal Wertschöpfung erzeugt. Eine Gesellschaft, die viel weniger Ressourcen verbraucht und letztlich effizienter ist. Dafür braucht es, das ist leider so, Anreize. Verblüffend ist, dass alles eigentlich schon erfunden ist, dass es auch funktioniert, aber der Markt zaghafte reagiert. Das liegt unter anderem auch daran, dass dem Verkehr, insbesondere den Autos mit Verbrennungsmotor, nicht die gesamten Kosten belastet werden, welche Sie verursachen. Die ungedeckten Kosten im Strassenverkehr betragen jährlich 7 Mrd. Franken. Weitere Hemmnisse sind Umbauinvestitionen, Stichwort Ladestationen, oder längere Amortisationszeiten, weil die Investitionen am Anfang grösser sind. Deshalb braucht es immer noch deutlich sichtbare Anschubsignale. Die Auswirkungen dieser Motion, KR Dr. Dominik Zehnder hat es erwähnt, sind absolut überschaubar. Diese 3 % Mindereinnahmen, welche generiert würden, stehen unter der Annahme, dass die Quoten der Neuzulassungen auf einen Schlag auf 50 % steigen würden. In der Realität wird es deutlich weniger sein. Selbst 3 %, wenn es dann 3 % über die beschränkte Zeit wären, darf es uns auch Wert sein. Der Bonus ist zeitlich befristet und wird in diesem Sinne die Strassenfinanzierung in keiner Art und Weise gefährden, wie dies der Regierungsrat in seinem Bericht unterstellt. Im schlechtesten Fall, wenn dies alles verpufft und nicht wirksam ist, wird der Bonus auch nicht zu Steuerausfällen führen. Im Fazit ist es also so, dass wir eigentlich nur gewinnen können – dies eben ohne Peitsche, auch hier mit Zuckerbrot und nicht mit Verboten, sondern mit einer gescheiten Regelung. Ich bitte Sie darum, die Motion erheblich zu erklären, wie dies auch die Grünliberalen einstimmig tun werden. Danke.

KR Arno Solèr: Herr Präsident, meine Damen und Herren. Die FDP-Fraktion spricht sich mit einer grossen Mehrheit gegen die Erheblicherklärung dieser Motion aus. Die Voten, die vorgängig gehalten wurden, kann ich alle nachvollziehen. Ich bin überzeugt, dass mittel- oder langfristig Benzin- und Dieselmotoren in der Minderzahl sein werden. Doch diese Entwicklung geschieht auch, wenn wir diesen Bonus für die nächsten drei, und allenfalls eben für die nächsten sechs Jahre, nicht sprechen.

Die Steuer, welche wir hier einziehen, ist grundsätzlich dazu da, die Strassen zu unterhalten und neu bauen. Auch die Elektrofahrzeuge nutzen unsere Strassen, sie befahren und belasten die Strassen, dass man diese in einem regelmässigen Zyklus unterhalten darf. Aus diesem Grund ist es nicht der richtige Ort, um hier einen Anreiz zu schaffen. Wenn ich ein Elektroauto kaufen will, geschieht es aus Überzeugung, ich weiss, dass ich dies will, und dann tue ich das. Ich muss ja beim Benzinmotor die Fahrzeugsteuer bezahlen, also kann ich Sie auch beim Elektromotor bezahlen. Es ist ganz klar, das ist der falsche Hebel. Deshalb ist die FDP-Fraktion grossmehrheitlich dafür, diese Motion nicht erheblich zu erklären. Merci.

KR Marcel Föllmi: Geschätzter Präsident, geschätzte Damen und Herren. Senkungsreduktionen der Motorfahrzeugsteuer für die E-Mobile ist ein bisschen der Running Gag in unserem Rat. Jede Legislatur kommt dies ein oder zwei Mal, auch jetzt wieder. Geschätzte Damen und Herren, Fakt ist, auf den Elektrofahrzeugen wird keine Mineralölsteuer erhoben, das heisst, die Autobahnen werden durch diese Abgabe finanziert, aber die Elektrofahrzeuge brauchen die Autobahn auch. Fakt ist, Elektrofahrzeuge brauchen auch die Strassen. In unserem Kanton werden die Fahrzeuge nach Gewicht und Leistung besteuert, entsprechend schwere Autos beanspruchen die Strassen auch mehr. Wir haben es gehört, wir sind einer der vier Kantone, die keine Subventionen entrichten. Fakt ist aber, im Kanton Schwyz werden 34 % mehr Elektrofahrzeuge neu zugelassen als im schweizweiten Durchschnitt. Jetzt müssen Sie mir sagen, meine Damen und Herren, was funktioniert denn hier falsch? Ich sage es Ihnen, es funktioniert alles perfekt, der Markt in unserem Land funktioniert. Wir haben kaufkräftige Leute, die sich diese Autos leisten können und diese kaufen. Entsprechend investieren sie in die E-Mobile. Wenn wir die Steuern senken würden, wären dies reine Mitnahmeeffekte. Gekauft würden die Autos trotzdem, es wäre einfach ein willkommenes Zückerchen für diejenigen, die eh schon Elektrofahrzeuge kaufen. Und an die linke Seite in unserem Rat, welche vielleicht für eine Senkung ist: Primär sind es kaufkräftige Leute, die solche Fahrzeuge kaufen können. Diejenigen, die auf günstige Autos, welche nach wie vor konventionell betrieben werden, angewiesen sind, können sich Elektrofahrzeuge noch nicht leisten. Sie müssen diese Steuer trotzdem bezahlen. Deshalb, meine Damen und Herren, ich glaube, es ist nicht notwendig, dass wir diese Motion erheblich erklären. Der Effizienz willen spreche ich auch gleich für die zweite Motion. Der Regierungsrat hat beide Motionen zusammengenommen, wir haben diese zusammen in der Fraktion entsprechend beraten. Die CVP-Fraktion wird beide Motionen grossmehrheitlich ablehnen. Danke.

KR Andreas Marty: Herr Präsident, geschätzte Damen und Herren. Die SP-Fraktion ist einverstanden, dass im Fahrzeugbereich mehr für die Umwelt getan werden sollte. Ein Drittel der Schweizer Treibhausgase werden vom Verkehr verursacht. Der CO₂-Ausstoss der Neuwagen ist in der Schweiz europaweit am höchsten. Es wäre also dringender Handlungsbedarf vorhanden. Die Schweizerinnen und Schweizer kaufen deutlich schwerere und grössere Autos als der Rest von Europa. Doch um die Abgasbilanz der Autos zu verbessern, reicht es nicht, Elektroautos von den Fahrzeugsteuern zu befreien. Am besten ist es immer noch, kein Auto zu haben und weniger Auto zu fahren. Es ist allerdings schon so, wenn man unbedingt Autofahren will oder Autofahren muss, dann ist ein Elektroauto sicher umweltschonender, zumindest wenn der Strom aus erneuerbaren Quellen kommt. Insofern würde eine Steuerentlastung von Elektroautos schon Sinn machen. Schliesslich gibt es in der Schweiz immer noch relativ wenige Elektroautos, obwohl dies die Technologie der Zukunft ist. Bezüglich Erheblicherklärung dieser zwei Motionen ist die SP-Fraktion aber gespalten. Eine Minderheit unserer Fraktion wird die beiden Motionen erheblich erklären. Die Steuerausfälle wären schliesslich auch vernachlässigbar. Eine knappe Mehrheit lehnt dies allerdings vor allem wegen des Argumentes ab, dass auch Elektroautos die Strassen benutzen und die Infrastruktur in Anspruch nehmen. Für Elektroautos muss bereits kein Treibstoffzoll bezahlt werden und beim Import fällt keine Abgassteuer an. Und eben, ein Grund ist ja auch, dass es immer noch besser wäre, den ÖV zu benutzen und nicht das Auto.

KR Samuel Lütolf: Sehr geehrter Präsident, meine Damen und Herren. Die vorliegende Motion will eine befristete Steuervergünstigung von 75 % auf neu in Verkehr gesetzte Elektroautos. Ich darf es

vorwegnehmen: Die SVP-Fraktion lehnt die Erheblicherklärung dieser Motion klar ab. Wenn der Staat geldliche oder geldwerte Vorteile zugunsten einer gewissen Zielgruppe ohne eine Gegenleistung oder Rückzahlungspflicht gewährt, dann spricht man von Subventionen. Subventionen können gesprochen werden in Form von Zuschüssen oder eben wie in diesem Fall in Form von Steuererleichterungen. Darum sprechen wir doch Klartext: Bei dieser Motion geht es einzig und allein darum, Stromautos, neue Stromautos, zu subventionieren. Schlussendlich ist dies ungeachtet von allen anderen alternativen Antriebsmodellen eine einseitige Bevorzugung einer gewissen Technologie. Der Abzug mit dieser Motion, der prozentuale Abzug, ist sogar so ausgestaltet, dass umso mehr Leistung ein Stromauto hat, umso mehr Strom ein Stromauto verbraucht, umso mehr Steuervergünstigung erhält man. Diese Lastenverschiebung können wir nicht befürworten. Man kann über viele alternative Antriebsmodelle diskutieren, beispielsweise Wasserstoff im Bereich der synthetischen Treibstoffe. Aber ich weiss, zu dieser Diskussion ist man oft nicht bereit, den beim Stromauto handelt es sich ja nicht mehr um eine Technologie, sondern um eine halbe Religion. Bei diesem religiösen Eifer ist es manchmal nicht mehr so einfach, gewisse Sachverhalte nüchtern zu erfassen. Sie müssen sehen und das müssen wir diskutieren, das ist vielleicht genau der kritische Punkt beim Stromauto, wir können nicht immer einfach nur sagen, Stromautos haben eine bessere Umweltbilanz. Es kommt massgeblich darauf an, woher der Strom kommt. Wir haben in der Schweiz das Glück, dass rund 35 % unseres Strombedarfs aus der Kernkraft kommt. Aber nur noch bis 2034, meine Damen und Herren, dann geht Leibstadt als letztes Kernkraftwerk vom Netz. Wenn man den ganzen Fuhrpark in der Schweiz mit Elektroautos ersetzen will, brauchen wir etwa einen Viertel mehr Strom. Jetzt erklären Sie mir einmal, wo dieser Strom herkommt, wenn erstens 35 % der Stromproduktion wegfällt, weil wir die Kernkraftwerke abschalten, und wir zweitens noch 25 % mehr Strom wegen all den Elektroautos brauchen. Ich kann es Ihnen schon sagen, was wir tun: Entweder wir importieren Kohlestrom aus Deutschland, Kernstrom aus Frankreich oder, und dies ist im Moment geplant, man baut in der Schweiz Gaskombikraftwerke. Ich weiss nicht, ob Sie es wissen, dass, wenn man wie bei den Gaskombikraftwerken Erdgas verbrennt, CO₂ entsteht. Der Strom aus der Steckdose ist dann CO₂ belastet. Am Schluss kommt es nicht darauf an, ob Sie jetzt Erdgas aus Russland importieren oder Öl aus dem Nahen Osten. Die Argumentation mit der Umweltbilanz ist schlicht absurd. In diesem Sinne bitte Sie, die Erheblicherklärung dieser Motion abzulehnen.

KR Dominik Blunschy: Geschätzter Herr Präsident, meine Damen und Herren. Ich spreche für eine Minderheit der CVP-Fraktion, welche die beiden Motionen unterstützt und ich tue dies aus Effizienzgründen auch gleich in einem Votum. Beim zeitlich befristeten Bonus geht es um einen zusätzlichen Anreiz, welcher beim Neuerwerb eines Fahrzeuges den Ausschlag geben kann. Deswegen werden nicht mehr neue Autos gekauft oder vorschnell Fahrzeuge ersetzt. Niemand tut dies wegen diesem steuerlichen Bonus. Wir sind der Meinung, so einen kleinen und positiven Anreiz zu geben, dass die Entwicklung weg von den Verbrennungsmotoren zu nachhaltigeren Antriebskonzepten unterstützt und etwas beschleunigt werden kann. Das ist eigentlich der Grund dieser Motion. Gerade in unserem Kanton, wir haben es gehört, wo viel Strom aus erneuerbaren Energien, wie zum Beispiel der Wasserkraft, produziert wird, haben Elektrofahrzeuge eben eine gute Umweltbilanz. Von dieser zeitlich befristeten Unterstützung von Elektrofahrzeugen würde daher sowohl unsere Umwelt, wie aber auch unsere einheimische Energieproduktion, unserer Wirtschaft, profitieren. Darum macht für uns dieser Anreiz Sinn. Die Einführung einer gesonderten Motorfahrzeugsteuer für Elektrofahrzeuge ist in unseren Augen langfristig unumgänglich. Zu verschieden sind die Antriebskonzepte. Die Fahrzeuge wie heute aufgrund ihrer Leistung und des Gewichts zu besteuern, greift zu kurz. Wir kommen nicht darum herum, hier eine andere Lösung zu finden. Wir können heute bocken und sagen, wir wollen nichts davon hören. Wenn dann die Elektrofahrzeuge in der Überzahl sind, müssen wir uns spätestens überlegen, wie man diese besteuern soll. Elektrofahrzeuge sind tendenziell schwerer, auch das haben wir schon gehört, als vergleichbare Autos mit Verbrennungsmotoren. Sie brauchen deswegen auch mehr Leistung und sind heute eigentlich steuerlich, rein steuerlich, benachteiligt. Es fahren immer mehr Elektrofahrzeuge auf unseren Strassen, das ist so. Irgendwann müssen wir deshalb das Bemessungssystem anpassen, da kommen wir nicht darum herum. Es wurde zu Recht gesagt, dass Elektrofahrzeug keine Beiträge über die Mineralölsteuer in die Strassenkasse leisten. Ich finde, dies

zeigt eben gerade auf, dass an unserem Finanzierungssystem im Moment etwas falsch ist. Es wird noch falscher, je mehr Elektrofahrzeuge auf dem Markt sind. Wir können nicht einfach alle Fahrzeuge in einen Topf werfen und mit so einfachen Kriterien wie heute gleich besteuern. Das schafft Ungerechtigkeiten und Verzerrungen. Alle Fahrzeuge sollen ihren Beitrag leisten an die Kosten unserer Strassen. Das ist nichts als richtig. Dabei dürfen aber keine Nachteile für nachhaltige Antriebskonzepte entstehen. Dies gilt es mit der zweiten Motion zu korrigieren.

KR Lorenz Ilg: Herr Präsident, meine Damen und Herren. Fakt ist, dass wir eine Klimaerwärmung haben. Gemäss ETH-Professor Reto Knutti und seinem Team sowie zahlreichen anderen Wissenschaftlern müssten wir es schaffen, bis 2030 unseren CO₂-Ausstoss zu halbieren und bis 2050 auf Netto 0 zu kommen, um unter 2 Grad Erderwärmung bleiben zu können. Diese 2 Grad werden vielerorts als sogenannter Tipping-Point und Point of no return angeschaut, bei dem das ganze Ökosystem kippt und die weitere Erderwärmung beschleunigt kann. Das wäre aber für uns eine reine Katastrophe. Das Eis der Polkappen würde schmelzen, der Wasserspiegel und die Meere würden um 11 bis 14 Meter ansteigen. Metropolen wie London, New York, Singapur und weitere würden im Meer versinken. Was geht uns das an? Ja, meine Damen und Herren, bei uns schmelzen die Gletscher und damit der Permafrost. Der Permafrost, welcher unsere Berge, unsere Alpen, unser Gebirge zusammenhält. Dann hätten wir weitere grosse Felsstürze wie in Arth-Goldau 1806, Elm 1881, Flims 1939, Randa 1991 und zuletzt Bondo 2017. Wollen wir wirklich derartige Katastrophen sehenden Auges herbeiführen? Wollen Sie dabei sein und dies mitverantworten? Meine Damen und Herren, die Wahrheit ist unbequem. Wir sind schon bei knapp 1.5 Grad von jenen 2 Grad, welche als Tipping-Point angeschaut werden. In diesem Moment nichts zu tun, wäre fatal. Was wir tun können, ist eben zum Beispiel, den CO₂-Ausstoss zu reduzieren, indem wir von Verbrennungsmotoren mit einer lächerlichen Effizienz von 27 % auf Elektromotoren umsteigen, welche eine Effizienz von über 95 % haben. Offenbar will dies aber unsere Schweizer Bevölkerung nicht ganz freiwillig tun. Das hat ja schon KR Matthias Kessler im Rat am 27. Juni 2018 gesagt, ich zitiere: Die CVP wäre an guten Idee interessiert, um den Personenverkehr weg vom Ölfresser hin zu alternativen Energien zu lenken. Es braucht nämlich in diesem konkreten Fall eine gewisse Lenkung und es braucht auch diesbezüglich gewisse Rahmenbedingungen. Ein Anreiz wäre erst gegeben, wenn die Abgaben ganz entfallen würden oder man sogar Geld verteilte. Mit einer Erheblicherklärung würden wir aber das Gesetz spezifisch beschränkt auf eine Handvoll Tesla-Fahrer anpassen, man würde Massnahmen vorsehen, die nur ganz wenige Personen betreffen würde. Das ist schlicht und einfach nicht sinnvoll (Ende Zitat). Aber jetzt wird es spannend: Leider ist es ein zu kleines Zeichen. Wir wären froh, man würde einmal einen grossen Wurf, der tatsächlich Lenkung mit sich brächte, hier im Rat unterstützen und durchbringen (Ende Zitat). Meine Damen und Herren, jetzt haben wir den gewünschten grossen Wurf vor uns und laden damit nicht nur die CVP, sondern Sie alle ein, heute einen wichtigen Schritt auf dem Weg in eine klimakonforme Zukunft zu machen. Auch Petra Gössi, Präsidentin der FDP Schweiz, auch eine Schwyzerin, welche ihre Partei umweltfreundlich ausrichtet, wäre bestimmt stolz auf die FDP-Fraktion in unserem Kantonsrat, wenn diese heute geschlossen hinter KR Dr. Dominik Zehnder stehend diese Motion erheblich erklären würde. Es wird nie mehr einfacher, das verspreche ich Ihnen, ohne Verbot und allein mit liberalen Anreizen klimamässig vorwärts zu kommen, statt zu lange zu warten, bis wir nur noch mit Verboten dem Klimawandel beikommen können. Ich werde deshalb die Motion erheblich erklären und lade sie ein, das Gleiche zu tun. Besten Dank.

KR Willy Gisler: Herr Präsident, geschätzte Damen und Herren. Zur Autosteuer: Vorab hat es mich gefreut, dass die SP-Fraktion die Motionen ablehnt. Wohl aus anderen Gründen als ich, aber es hat mich trotzdem gefreut. Hier haben wir wieder einmal die nächste grüne Umverteilungsvorlage auf dem Tisch – analog zum von mir aus gesehen missratenen CO₂-Gesetz, welches jetzt dann zur Abstimmung kommt. Ja, um was geht es? Es sollen also alle normalen Autobesitzer die Elektroautos der selbsternannten Guten querfinanzieren. Wenn ich kein Elektroauto habe, soll ich nun gezwungen werden, die Elektroautos via Autosteuer zu querfinanzieren und zu bezahlen. Dem kann ich sicher eher nicht zustimmen. Unser Schwyzer Strassennetz wird vom Kanton via Verkehrsteuer finanziert. Ich meine, für die Benützung der Strassen sollen alle Benutzer gleich viel bezahlen. Deshalb ist es

meiner Meinung nach ungerecht, wenn die Elektroautos halb gratis die Strassen befahren können. Die Elektroautos profitieren ja sonst bereits in vieler Hinsicht und werden gefördert. Dafür muss zum Beispiel keine Autoimportsteuer bezahlt werden, bei allen anderen sind 4 % zu bezahlen, natürlich auch keine Mineralölsteuer, wie schon erwähnt wurde. Gut, das ist bei diesen Autos systembedingt. Ja, wer soll dann am Schluss die Strassen finanzieren, die Infrastruktur? Noch etwas zum sogenannten Anreizsystem, das man hier schaffen will. Man kann dem natürlich auch ganz anders sagen, das ist simpel eine Umverteilung. Die Arbeiter, Angestellten oder auch die meisten Familien können sich in der Regel keinen teuren Tesla leisten. Ich frage mich wirklich, wieso soll ein Arbeiter oder eine Familie via Verkehrssteuer genau jenen einen Tesla finanzieren, die sowieso nicht jeden Rappen umdrehen müssen. Genau auf diese Thematik läuft es hier nämlich schlussendlich hinaus. Was auch noch sehr stossend ist: In dieser Motion ist auch noch ein kleines, man möchte sagen ein «Buebe-trickli», eingebaut. Die grüne Umverteilung ist gemäss Vorlage auf drei Jahre limitiert. Aber, bekanntlich wieder das grosse Aber, mit optionaler Verlängerung um weitere drei Jahre. Seien wir doch ehrlich, wir wissen alle, wenn so etwas einmal eingeführt ist, bringt man es gar nicht mehr weg. Ich komme zum Ende: Dieser Umverteilung, welche wieder einmal im grünen Mäntelchen daherkommt, kann ich garantiert nicht zustimmen. Ich danke Ihnen für die Ablehnung dieser Vorlagen.

KR Max Helbling: Herr Präsident, geschätzte Damen und Herren. Kurz und bündig noch eine Replik zu den Boten von einem, zwei Kollegen, welche hier drin gesprochen haben. Diese Motion ist nach meinem Dafürhalten nicht fertig gedacht, unfair, bürokratisch und deshalb abzulehnen. KR Dr. Dominik Zehnder wollte uns motivieren, auf Elektroautos umzusteigen. Ja, geschätzte Damen und Herren, wer kann denn dies? Kann ich es als Handwerker? Nein. Kann ich es als Familie? Nein. Können das Bauern, welche einen Viehwagen herumziehen möchten? Nein, es gibt gar keine Autos, welche passen. Das müssen wir uns bewusst sein. Das ist eine ganz kleine Klientel, welche solche Autos überhaupt kaufen können. KR Dr. Rudolf Bopp, Recycling, zweite Nutzung, das ist Schönrederei. Die Batterien lassen sich nachher nirgends einpassen. Genau das Gleiche könnte man zu den Kernkraftwerken, zu den verbrannten Brennstäben sagen, auch diese kann man ein zweites Mal benutzen, es muss nicht immer eine Atombombe sein. KR Dominik Blunschy, verschiedene Antriebskonzepte brauchen verschiedene Gesetzgebungen. Es braucht grundsätzlich immer Leistung und aktuell vier Räder, aber es braucht nicht 500 PS. Darum, sind wir doch ehrlich. Es ist nicht gesagt, dass ein vernünftig motorisiertes Auto dermassen viel PS braucht bzw., wer die Antwort auf mein kleine Anfrage gelesen hat, hat gesehen, dass es auch heute bereits günstig ist. Ich denke, was wir hier wollen und was hier verlangt ist, dass ältere Herren, ich gehöre leider auch dazu, ihre verfallene Attraktivität, oder es geht in diese Richtung, mit möglichst viel Leistung unter der Haube gratis kompensieren können. Zumindest wenn ich die Tesla-Fahrer hier drin anschau, ist eine gewisse Korrelation vorhanden. Wie erwähnt, das Ganze möglichst gratis. Ich denke, jeder, der ein solches Auto fährt, weiss, dass nur schon ein Satz Pneus ca. Fr. 1 500.-- kostet. Wenn man noch richtig Gas gibt, dann fahren sich die Pneus ab. Es ist nicht billig, wenn man mit Lamborghini, Porsche und Ferrari mithalten will. Deshalb, geschätzte Damen und Herren, lehnen wir dieses Zeug ab. Noch ganz kurz, KR Lorenz Ilg, der Bergsturz in Elm geschah wegen unnötigem oder unüberlegtem Schieferabbau, aber ganz sicher nicht wegen der Klimaerwärmung. Danke für die Aufmerksamkeit.

KRP René Baggenstos: Ich finde es schön, dass man über meine Attraktivität als Tesla-Fahrer sprechen möchte. Aber ich glaube, wir sollten jetzt beim Thema bleiben. Es geht zur nächsten Wortmeldungen.

KR Roland Müller: Geschätzter Präsident, meine Damen und Herren. Ich finde es grundsätzlich richtig, dass wir mit neuen Innovationen und Techniken möglichst versuchen, die Umwelt zu entlasten. Ich glaube aber noch nicht an einen potentiellen Weltuntergang, weil jetzt nicht alle auf ein Elektrofahrzeug umsteigen. Wenn man nur zurückblickt, was in den letzten 20 Jahren alles gegangen ist, fand in ganz vielen Bereichen ein Fortschritt statt. Viele Leute haben sich umorientiert und, weil es interessante Produkte gibt, die sich im Markt etablieren konnten. Es ist grundsätzlich so, dass Angebot und Nachfrage eigentlich bestimmen, was draussen vor sich geht und nicht der Staat. Sobald

der Staat irgendwo Einfluss nehmen muss, dann stimmt wieder irgendetwas nicht. Es ist so, dass, wenn die Elektrofahrzeuge indirekt mit Steuererleichterungen subventioniert werden müssten, dann gibt dies grundsätzlich bereits ein falsches Signal. Wenn jemand ein Elektrofahrzeug kauft, nur weil er pro Jahr ein paar Hundert Franken Steuern sparen kann, dann muss er sich vielleicht grundsätzlich fragen, ob er auf der Strasse herumfahren sollte. Ich denke, das geniale System, welches wir im Kanton Schwyz für die Berechnung dieser Steuer haben, auf welches übrigens andere Kantone ziemlich neidisch sind, sollte man auf keinen Fall mit irgendwelchen Sonderfällen zu durchlöchern beginnen. Am Schluss haben wir ein Riesenpuff. Es gibt nachher einen komplizierten Aufwand, um das System wieder irgendwie übersichtlich darstellen zu können. In Anführungs- und Schlusszeichen dürfen dann diejenigen mit den normalen Fahrzeugen diese Steuern wieder entsprechend ausgleichen. Ich denke, wir schrauben besser nicht an diesen Steuern herum. Ich bin der Meinung, wer die Strassen befährt, der soll dies selber bezahlen und nicht wieder beim Staat etwas abholen. Egal, ob er elektrisch oder mit Benzin oder mit Diesel oder mit Wasserstoff oder meinetwegen mit einem Holzvergaser unterwegs ist, das spielt keine Rolle. Danke vielmals.

KR David Beeler: Geschätzte Anwesende. Das tönt recht gut, ist auch sehr sympathisch. In der Zukunft wird es nicht nur Diesel- und Elektromotoren geben, Wasserstoffmotoren und noch ganz andere Geschichten, nehme ich an. Am Rossberg hat es nicht nur im 19. Jahrhundert einen Bergsturz gegeben. Sogar zwischen den Eiszeiten ging ein sehr grosser Bergsturz Richtung Goldau und Arth hernieder. Damals hat man vielleicht noch nicht von Klimaerwärmung gesprochen. Die Elektrofahrzeuge müssen in Zukunft sogar massiv höher besteuert werden. Jetzt fragen sich einige Leute warum? Die ökologischen Folgen sind katastrophal. Nicht hier, hier haben wir ein bisschen bessere Luft. Aber in China produziert man mit Atomkraftwerken CO₂, damit man seltene Erden aus dem Boden gewinnen kann. Es werden überall, auch in Südamerika und Afrika, Leute enteignet, damit wir zu diesen seltenen Erden kommen. Die Gewässer werden verschmutzt, die Leute sind arm, die Regierungen sind korrupt und uns dient das, damit wir in der Schweiz ein gutes Gefühl haben. Es gibt leider nicht nur gute Seiten bei dieser Sache, es gibt halt auch negative Seiten. Ich empfehle Ihnen, diese Motionen aus den kurz genannten Gründen abzulehnen. Danke.

KR Stefan Langenauer: Zu meinem Vorredner: Transaktionsbatterien von Elektroautos enthalten keine seltenen Erden. Hingegen Motoren von Verbrenner enthalten alle seltene Erden. Dies einfach als Korrektur. Danke für das Wort.

KR Matthias Kessler: Geschätzter Präsident, meine Damen und Herren. Ich wurde direkt angesprochen, mein Votum vor drei Jahren gehaltenes Votum von mir, glaube ich, wurde zitiert. Ob dies jetzt wirklich der grosse Wurf ist, kann ich nicht beurteilen. Was ich aber sagen kann, ich persönlich werde, ich spreche hier für eine Minderheit der CVP, diesen beiden Vorstössen zustimmen. Allerdings werden wir dann sehen, was sich daraus ergibt. Wir werden es sicher wieder, sofern die Vorstösse dann erheblich erklärt werden, an die Hand nehmen. Wogegen ich mich aber ganz klar verwahren möchte, ist, dass dies eine Vorlage für Tesla-Fahrer und weiss der Kuckuck wer sein soll, wie es vorhin KR Max Helbling versuchte darzustellen. Mittlerweile, ich glaube das sollte jedem bekannt sein, ist es für jedermann und jedefrau möglich, ein Elektroauto zu einigermaßen normalen Konditionen zu erwerben, auch wenn dieses nicht 400 PS hat. Es muss nicht immer ein Tesla sein, es gibt ganz viele Modelle. Wir stehen kurz davor, auch im Geschäftswesen mit grösseren Fahrzeugen die Elektromobilität voranzutreiben. Also ich verwahre mich hier dagegen, dass es nur eine Vorlage für irgendwelche Sportwagenbesitzer sein soll. Im Gegenteil, man soll hier auch für den kleinen Mann und die kleine Frau Anreize schaffen, damit sie sich ein Elektroauto anschaffen können. Dort geht es dann eben schlussendlich um ein paar Hundert Franken und dort sind Anreize wichtig. Besten Dank.

KRP René Baggenstos: Ich bitte Sie, sich in Zukunft ein Vorbild an unserem Landesstatthalter zu nehmen. Er hat bereits vorne Platz genommen. Ich bitte Sie somit, rechtzeitig nach vorne zu kommen, damit wir nicht so lange warten müssen, bis die Voten fallen. Das Wort ist frei für LS André Rügsegger.

LS André Rüeggsegger: Danke Herr Präsident, geschätzte Damen und Herren. Die Argumente wurden breit vorgetragen. Ich versuche, mich auf ein paar wenige Argumente zu beschränken, welche auch die Regierung in ihrem umfassenden Bericht, welchen sie in der Tat für zwei Vorstösse miteinander zusammen erstellt hat, weil die Überlegungen, weil die Einordnungen eben die gleichen sind. Diejenigen, die zwei Mal sprechen wollen, kommen sicher trotzdem dazu, zwei Mal zu sprechen. Ich glaube, es ist am Schluss wirklich eine Frage der Notwendigkeit und auch ein bisschen der Gerechtigkeit. Die Zahlen wurden von verschiedenen Rednern richtig wiedergegeben. Die Entwicklung ist positiv, es geht in jene Richtung, welche namentlich die Motionäre ja wollen. Wir sind schweizweit die Spitzenreiter. Im laufenden Jahr waren wir sogar schon bei 12 % bei den Neuimmatrikulationen von Elektrofahrzeugen. Das ist halt trotzdem auch eine Tatsache, die wir nicht ausblenden sollten. Wenn wir 22 Kantone haben, die das fördern, indirekt fördern, wir nicht und trotzdem sind wir vorne dabei, so glaube ich, zeigt dies doch etwas über die Notwendigkeit oder eben die Nichtnotwendigkeit, eine Entwicklung zu steuern und zusätzlich befruchten zu wollen. Vergessen Sie bitte nicht, wir konnten auf das letzte Jahr hin für alle die Verkehrssteuern um 25 % senken. Auch für die Elektrofahrzeuge wurden die Steuern um 25 % gesenkt. Dies darf und soll man bitte nicht vergessen. Wir mussten in der Antwort schreiben, dass es ein auf alle Fahrzeugarten und Antriebsformen exakt rücksichtnehmendes Besteuerungssystem wahrscheinlich nicht gibt. Dies mussten wir so eingestehen. Man kann auch sagen, es wird vielleicht nie für alle Fahrzeug- und Antriebsarten gerecht sein, wenn man es sogar etwas zuspitzen will. Einige von Ihnen waren 2012, respektive vorher, bereits in diesem Rat, als in einer schwierigen Diskussion die umfassende Auslegeordnung für das neue Motorfahrzeugabgabengesetz im Kanton Schwyz erarbeitet wurde. Man hat sich dort sehr umfassend damit befasst, was eine potenziell gerechte Bemessungsgrundlage für diese Steuer ist. Was ist die beste oder die am wenigsten ungerechte, können Sie von mir aus auch sagen. Man kam wirklich gestützt auf fundierte Diskussionen und Auslegungen zum Schluss, es ist das Gewicht, welches man primär, nein Entschuldigung, die Leistung, welche man primär anschauen sollte und eben nicht mehr das Gewicht. Warum nicht das Gewicht? Weil wir namentlich Familien, das Gewerbe ebenso und die Landwirtschaft auch, nicht benachteiligen oder bestrafen wollen, weil sie halt auch systembedingt oder logischerweise auf etwas schwerere, grössere Fahrzeuge angewiesen sind. Deshalb kam man auf die Leistung. Die Leistung war übrigens auch im Laufe der Zeit immer wieder Gegenstand von kantonsrätlichen Vorstössen, als man von PS-Boliden sprach. Momentan ist auch die Raserthematik natürlich wieder aktuell, die Lärmthematik etc. – will man die leistungsstarken PS-Boliden möglichst noch indirekt fördern oder nicht. Das war die Ausgangslage. Man kam, für eine Gesetzgebung ist das noch nicht so lange her, vor nicht einmal zehn Jahren zum Schluss und das Volk hat es abgesegnet, dass wir primär nach der Leistung besteuern wollen. Die genau gleichen Überlegungen, mindestens was das Gewicht anbelangt, treffen doch auch auf die Elektrofahrzeuge zu. Wollen wir inskünftig Familien, welche sich vielleicht im Ausnahmefall auch ein Elektrofahrzeug leisten können, benachteiligen, weil sie ein grösseres Fahrzeug brauchen, ein schweres Fahrzeug? Dann wären wir genau wieder an jenem Punkt, dass man diese Anspruchsgruppen schlechterstellen würde. Dies wollten wir 2012 bewusst abschaffen und haben es aus gut überlegten Gründen auch so getan. Deshalb sollte man an dieser Bemessungsgrundlage jetzt nichts ändern. Einleitend wurde gesagt, da muss ich, ich wage es, dem Kantonsratspräsidenten etwas widersprechen, auch auf die Gefahr hin, hinausgeschickt zu werden, dass es ungerecht sei oder dass die Elektrofahrzeuge benachteiligt würden. Das ist natürlich nicht so, das haben wir Ihnen dargelegt – auch in der Antwort auf den Vorstoss von KR Max Helbling. Wenn Sie ein gleich schweres Elektrofahrzeug haben, Entschuldigung, wieder verwechselt, ein gleich leistungsstarkes Elektrofahrzeug haben, sind Sie überhaupt nicht benachteiligt. Im Gegenteil sogar leicht marginal bevorzugt, weil das Auto etwas schwerer ist. Wir konnten auch darlegen und es wurde auch in den Voten erwähnt, dass es durchwegs heute schon und auch zunehmend leistungsschwächere Elektrofahrzeuge gibt, welche dann sicher keine Benachteiligung gegenüber konventionell angetriebenen Fahrzeugen erfahren werden. Ich durfte auch einige Diskussionen führen, als Leute auf mich zukamen und sich beklagt haben, dass sie jetzt mit einem Elektrofahrzeug mehr Steuern bezahlen. Dann habe ich nachgeschaut: 400 PS hatte dieses Fahrzeug, der Betreffende bezahlt Fr. 800.--, in der Tat bei diesem konkreten Fahrzeug. Aber brauchen wir, wollen

wir und wollen wir indirekt Fahrzeuge fördern, welche mit 400 PS, auch wenn sie hinten nicht stinken, durch die Landschaft fahren? Ich glaube, spätestens, wenn wir wieder zunehmend schwere Unfälle hätten, wären wir wahrscheinlich als Politiker dann wieder relativ schnell mit der Frage präsent: Wie kann der Staat solche Fahrzeuge fördern und gewisse Verhaltensweisen und Fahrweisen unterstützen? Das ist sicher nicht in die richtige Richtung. Ich möchte nicht ausschliessen, dass das Besteuerungssystem in 20 Jahren oder von mir aus schon in 10 Jahren gewisse Anpassungen notwendig hat. Aber jetzt ist sicher noch nicht der richtige Zeitpunkt, weil die Entwicklung in die richtige Richtung geht, weil die Auswahl immer grösser wird und man sich auch für ein schwächeres Elektrofahrzeug entscheiden kann und weil wir jetzt vor allem auch die Einnahmen in der Strassenrechnung nicht erodieren lassen sollten. Wir haben grosse Ausgaben in Aussicht genommen, im Interesse des Kantons Schwyz, der Infrastruktur des Kantons Schwyz. Wir müssen schauen, dass wir das Geld auch erhalten, nachdem wir die Steuer, ich wiederhole mich, bereits um 25 % senken konnten. Wir sind jetzt diesbezüglich schweizweit im Mittelfeld. In diesem Sinne ersuche ich Sie, diese Motionen – ich werde schauen, ob ich zur zweiten Motion auch noch einmal sprechen muss –, nicht erheblich zu erklären. Besten Dank.

KRP René Baggenstos: Sie müssen keine Angst haben, Herr Landesstatthalter, ich schicke Sie nicht hinaus. Ich habe ja heute gelernt, dass ich als männlicher Tesla-Fahrer an Attraktivität gewonnen habe. Dieser Umstand ist sicher Fr. 500.-- Mehrkosten wert. Wir kommen zur Abstimmung über die Motion M 12/20. Ich habe keinen Antrag bezüglich Umwandlung in ein Postulat gehört. Darum schreiten wir direkt zur Abstimmung.

Abstimmung

Die Motion M 12/20: Zeitlich befristeter Bonus bei der Motorfahrzeugsteuer für Elektrofahrzeuge wird mit 17 zu 74 Stimmen nicht erheblich erklärt

KRP René Baggenstos: Wir kommen zur Motion M15/20. Auch hier bitte ich den Motionär ans Rednerpult und diejenigen, die nachher sprechen wollen, können schon vorne Platz nehmen.

KR Dr. Rudolf Bopp: Sehr geehrter Herr Präsident, geschätzte Kantonsrätinnen und Kantonsräte. Wir haben es gehört, leider hat es der Regierungsrat nicht geschafft, die Argumente, welche ihn zur Ablehnung dieser Motion bewegt haben, sauber darzulegen. Es ist ein Sammelsurium von verschiedenen Punkten, welche gegen die Elektromobilität ins Feld geführt werden können, unabhängig davon, wie richtig oder halt halb richtig sie sind. Es geht mir darum, eingangs vor allem klarzustellen, um was es bei dieser Motion nicht geht. Es geht nicht um einen Steuerrabatt und es geht auch nicht um ein Anreizsystem für den Kauf von Elektrofahrzeugen. Wir haben als Motionäre deshalb bewusst zwei Motionen eingereicht und die Themen sauber getrennt. Der Regierung ist dies leider nicht ganz gelungen. Jetzt aber zum Inhalt: Im RRB ist folgendes festgehalten, ich zitiere: Das Argument der Motionäre, dass bei Elektrofahrzeugen eine starke Leistung nur bedingt mit dem Stromverbrauch korrespondiert, ist zutreffend (Ende Zitat). Genau darum geht es in dieser überparteilichen Motion. Die heutige Besteuerung nach Leistung, welche bei Verbrennungsmotoren durchaus Sinn macht, führt bei Elektroautos zu unerwünschten Verzerrungen und Ungerechtigkeiten. Das hat vorher indirekt auch LS André Rüegsegger eigentlich bestätigt. Dies könnte mit einer primär vom Fahrzeuggewicht abhängigen Steuer einfach korrigiert werden. Damit würde eben auch bei den Elektrofahrzeugen dem Verursacherprinzip wieder Rechnung getragen. Schwerere Fahrzeuge mit grösseren Batterien tragen nämlich nicht nur zu einer höheren Belastung der Strasse bei, sie erzeugen zum Beispiel auch bei mehr Gewicht mehr Lärm. Bei der geforderten Anpassung geht es eben nicht nur um PS-Boliden, wie es der Regierungsrat im RRB etwas abschätzig formuliert hat. Dem RRB kann nämlich entnommen werden, dies hat auch LS André Rüegsegger gerade vorhin bestätigt, dass auch bei kleineren Fahrzeugen Handlungsbedarf besteht. Als Beispiel zitiert der Regierungsrat im RRB den Renault Zoe, welcher im Vergleich zu seinem Gewicht nur eine sehr geringe Leistung aufweist und deshalb sehr tief besteuert wird. Es zeigt sich einfach, dass eine Besteuerung nach Leistung für Elektroautos nicht zweckmässig ist, weil die Leistung eben bei Elektrofahrzeugen nicht korreliert,

nicht korrespondiert mit dem Energieverbrauch. Sie korrespondiert nicht mit dem CO₂-Abdruck und eben auch nicht mit der Belastung der Strasse. Das heutige Gesetz basiert eben fast ausschliesslich auf der Motorenleistung. Es ist zwar eine Formel, in welcher auch das Gewicht noch vorkommt, aber dieses spielt eigentlich fast keine Rolle. Es wird argumentiert, dass es ja nur wenige und leistungsstarke Fahrzeuge gibt. Es ist das Tesla-Fahrerargument, welches man immer hört. Das ist, wie gesagt, nicht richtig. Es geht nicht nur um diese. Wenn wir, was wir vorher in der Motion diskutiert haben, wollen, dass automatisch der Markt irgendwie dazu führt, dass es immer mehr Elektroautos gibt, dann wird mit jedem neuzugelassenen Fahrzeug der Druck steigen, dass auch die Elektrofahrzeuge adäquat besteuert werden, dass man eine solche Besteuerung einführt. Aus unserer Sicht eben nicht in 10 Jahren, wie wir es gerade gehört haben, sondern jetzt. Es ist jetzt Zeit, sich Gedanken zu machen, wie wir die Besteuerung zukunftsfähig gestalten. Ich bitte Sie deshalb im Namen der Motionäre, diese Motion erheblich zu erklären. Dankeschön.

KR Arno Solèr: Herr Präsident, meine Damen und Herren. Die FDP-Fraktion ist gegen die Erheblicherklärung der Motion. Die Argumente sind die gleichen wie vorher. Wir müssen die wirklich wichtigen, nicht in Einklang zu bringenden Motionen getrennt behandeln. Hier hat die Regierung gesagt, Nein, das ist nicht notwendig, und die beiden Motionen zusammen beantwortet. Die Mehrheit der Fraktion ist auch zu diesem Schluss gekommen. Also bitte das nächste Mal nicht am Volk vorbei Entscheide fällen, sondern lassen Sie es so, wie von der Regierung beantwortet, dann sprechen die Fraktionsvertreter einmal, die Motionäre einmal und wir können Zeit sparen. Klammer geschlossen. Wieso ist die FDP dafür, dass man die Motion nicht erheblich erklärt? Wir haben ein Gesetz. Das Gesetz wurde 2012 erarbeitet. Es gab damals Anpassungen. Es wird nach Leistung, nach Kilowatt und nach Gewicht bewertet. Es gibt Kombinationen. Gewisse Fahrzeuge werden nur nach Leistung, andere nur nach Gewicht und dann gibt es etwas dazwischen, welche nach beiden Kriterien angeschaut werden. Ziel ist es, alle Antriebsarten zu berücksichtigen. Also besteht im Moment kein Bedarf, ausser wir haben bei der Fahrzeugbesteuerung solche Unterschiede, dass eine Minderheit bevorteilt wird, dann kann man es anpassen. Das ist sicher zielführend. Wenn man wirklich den grossen Move haben will, wie ihn die GLP haben will, dann machen wir den grossen Move und schaffen wir die Motorfahrzeugsteuer ab, weil wir sie nicht mehr brauchen. Wir brauchen nämlich keine Strassen mehr, wenn wir keine Fahrzeuge mehr haben, welche dieses schädliche CO₂ produzieren. Wir machen einen Schritt zurück, wie anno weiss ich wann. Ich höre immer von noch nicht so alten Leuten, die erzählten, dass mein Grossvater oder meine Verwandten oder andere Leute, die ins Bündnerland wollten, in Landquart einen Fuhrwagen vor das motorbetriebene Fahrzeug spannen mussten, um durch den Kanton zu fahren. Es ist noch nicht so lange her. Also drehen wir doch diese etwa 100 Jahre rückwärts, gehen wieder zurück, nehmen die Pferde und bewegen uns so im Kanton fort. Die Diskussionen um den Lockdown wegen Covid müssen wir auch nicht mehr führen, weil wir zu Hause bleiben. Wir haben keine Mobilität. Wir arbeiten zu Hause. Den ganzen Verkehr mit den Lebensmitteln haben wir auch nicht mehr, wir sind Selbstversorger. Das ist der grosse Move, mit dem erreichen wir jene Ziele, die wir erreichen müssen. Wir müssen wirklich in grossen Dimensionen denken, wenn wir diese Ziele erreichen wollen. Ansonsten müssen wir jetzt halt geradestehen und das Bestmögliche tun, damit wir das CO₂ in den Griff bekommen. Aber nur, weil wir Elektrofahrzeuge, egal in welcher Klasse, subventionieren bzw. die Motorfahrzeugsteuern anpassen, gewinnen wir den Kampf gegen die Erderwärmung und Klimawandel definitiv nicht. Merci.

KR Samuel Lütolf: Sehr geehrter Präsident, meine Damen und Herren. Die Motion M 15/20 verlangt die Einführung einer gesonderten Motorfahrzeugsteuer für Elektrofahrzeuge. Im Namen der SVP-Fraktion darf ich Ihnen mitteilen, dass wir hier ebenfalls für nicht erheblich plädieren werden. Vielleicht zuerst einmal geschätzte GLP-Freunde, jetzt müssen Sie einfach einmal akzeptieren, dass die Umweltbilanz ihres Elektroautos halt nur so gut ist, ich habe es vorhin schon gesagt, wie die Herkunft des Stroms. Das müssen Sie einfach sehen, der Strom kommt nicht aus der Steckdose, auch der Strom muss produziert werden und eine saubere Stromversorgung ist die Grundlage für ein sauberes Elektroauto, wenn ein solches überhaupt möglich ist. Vielleicht ein Beispiel: Klar, Kobalt ist nicht eine seltene Erde, aber Kobalt ist ein Schwermetall, das sehr beschränkt gefördert werden

kann. Wenn VW alle Autos als E-Autos produzieren würde, keine Benzin- und Dieselaautos mehr, nur noch E-Autos., dann bräuchte VW für alle Autos etwa 230'000 Tonnen Kobalt. Die weltweite Produktion von Kobalt liegt bei 219'000 Tonnen. Es reicht nicht einmal für VW. Jetzt kann man sagen, irgendwann gibt es dann vielleicht einen Akku ohne Kobalt, das kann durchaus sein, aber heute ist es eben bei den meisten nicht der Fall, weil die Effizienz bei den Akkus, welche mit Kobalt funktionieren, halt viel besser ist. Solche Dinge werden von Ihnen einfach ständig ignoriert. Dies ist nicht unbedingt zielführend. Wir müssen doch eine Politik machen, welche eine gute Grundlage bietet für alle möglichen Technologien, für jede Innovation. Wenn wir Industriepolitik im Bereich Elektroautos betrieben, führt dies zwangsläufig immer dazu, dass man gewisse Dinge wiederum benachteiligt. Deswegen ist eben das System der Besteuerung der Leistung im Verhältnis zum Gesamtgewicht des Fahrzeugs genau das richtige und zielführende System zur Besteuerung unserer Motorfahrzeuge. Es ist unabhängig von der Technologie und funktioniert eigentlich relativ einfach. Wer mehr Strom verbraucht, mehr Energie verschleudert, bezahlt mehr, wer weniger Energie benötigt, weniger Energie verschleudert, bezahlt weniger. Ganz einfach, dann kommt es auch nicht unbedingt darauf an, woher die Energie kommt. Es ist eben richtig: Die beste Energie ist nämlich diejenige, welche man nicht verbraucht. Vielleicht etwas, das die Absurdität der Politik gewissermassen widerspiegelt: Im Jahr 2017 haben wir die EU-Verordnung für eine umweltgerechte Gestaltung von Staubsaugern in der Schweiz übernommen. Sie schreibt vor bzw. seit dann gilt eine maximale Nennleistung für Staubsauger von 900 Watt. Es ist sehr wichtig, dass man beim Staubsaugen Strom spart, aber, wenn man auf der Strasse mit E-Autos herumfährt, ist dies egal, dann kommt es nicht darauf an. Dann kommt es nicht darauf an, ob man dann mit einem Auto mit 800'000 Watt Nennleistung herumfährt. Das ist doch absurd. Deshalb sind wir von der SVP ganz klar der Meinung, wir müssen an diesem bewährten, weitsichtigen System der Besteuerung unserer Motorfahrzeuge festhalten und auch hier die Erheblicherklärung dieser Motion ablehnen. Danke.

KR Lorenz Ilg: Herr Präsident, meine Damen und Herren. Heute eine Premiere mit Brille, damit ich schärfer sehe und die Wahrheit ein bisschen genauer schildern kann. KR Arno Solèr, 100 Jahre zurückdrehen. Dann haben wir 100 Jahre weniger gebaut, es gäbe noch etwas mehr Business. Ich spreche heute aber als Fraktionssprecher der Grünliberalen. Wir beantragen selbstverständlich, die Motion erheblich zu erklären, was denn sonst? In der Motion M 15/20 wird beantragt, dass die Motorfahrzeugsteuer für Fahrzeuge mit ausschliesslich elektrischem Antrieb im Gesetz über die Motorfahrzeugabgaben separat geregelt werden soll. Die neue Regelung soll sicherstellen, dass Elektrofahrzeuge gegenüber den Verbrennungsmotoren steuerlich eben genau nicht benachteiligt werden. Nach dem bisherigen Gesetz sind für einen E-Golf, also kein Tesla, ich spreche von einem E-Golf mit einer Energieeffizienzklasse A, mehr Steuern, als für den gleichen Golf mit Verbrennungsmotor, welcher aber bloss Energieeffizienzklasse D erfüllt und wesentlich mehr CO₂ ausstösst, zu bezahlen. Dies, meine Damen und Herren, verletzt das Verursacherprinzip. Ich gebe LS André Rüegsegger Recht, wenn er sagt, dass die Strassen von Elektrofahrzeugen gleich stark beansprucht werden, wie von herkömmlichen Diesel- oder Benzinfahrzeugen. Aber das Verursacherprinzip darf nicht nur auf die Strassennutzung beschränkt werden, sondern kennt übrigens auch noch zahlreiche andere Aspekte. Wir von der GLP wollen eine zweite Formel, damit folgenden zusätzlichen Vorteilen der Elektrofahrzeuge Rechnung getragen werden können. Es geht also nicht darum, alle Fahrzeuge nur nach Gewicht oder nur nach Leistung, sondern darum, eben Elektrofahrzeuge nach Gewicht statt nach Leistung zu besteuern. Zum Beispiel stossen Elektrofahrzeuge viel weniger Abgase aus, null CO₂, null Schwefeldioxide, null krebserregende zyklische Kohlenwasserstoffe, dies bereits in Bauwerken, öffentliche wie private gleichermassen. Schade, KR Arno Solèr, dann könnt Ihr wieder weniger bauen, ich verstehe, warum Ihr es nicht wollt. Elektrofahrzeuge sind zudem bei niedrigen Geschwindigkeiten zum Beispiel in Wohnquartieren, Dorfzentren viel leiser und verursachen keinen Motorenlärm. Im Weiteren sparen wir uns als Staat auch teure Lärmschutzmassnahmen an viel befahrenen Orten. Und weil wir kein Erdöl tanken, finanzieren wir übrigens auch keine erdölfördernden Schurkenstaaten und auch nicht solche, die Menschenrechte und Umwelt mit den Füßen treten. Schliesslich sind Elektrofahrzeuge auch nicht verantwortlich für massive Umweltschäden, die durch

die Ölförderung und den Öltransport entstehen. Wenn der Regierungsrat schreibt, dass die Entwicklung gerade im Bereich der Elektrofahrzeuge heute bereits in eine positive Richtung verläuft und es gute Gründe dafür gebe, ein grundsätzlich gerechtes Besteuerungssystem nicht vorschnell durch ein Neues abzulösen bzw. einzelne Treibstoffarten zu bevorzugen, geht er gerade mehrfach fehl. Erstens, Elektro ist keine Treibstoffart. Zweitens, das Besteuerungssystem von vor zehn Jahren, meine Damen und Herren, ist eben genau nicht gerecht, wie vorhin bereits gesagt, es gibt eben immer mehr Elektrofahrzeuge. Drittens, zehn Jahre sind überhaupt nicht vorschnell, sondern es ist genau jetzt der Zeitpunkt, ein gerechtes Besteuerungssystem zu schaffen, bevor es dann plötzlich 100 % Elektrofahrzeuge gibt. Die Gründe, die der Regierungsrat dagegen auf Seite 5 anführt, meine Damen und Herren, sind hanebüchen. Im zweiten Punkt geht es dem Regierungsrat lediglich um das Gewicht der Fahrzeuge, als ob es nur die Strassendeformation gebe, kein Lärm, keine Abgase, kein Erdölimport für jährlich 80 Mrd. Franken. Das Gewicht ist richtig und wichtig. Deshalb haben wir ja in der Motion auch vorgeschlagen, primär nach Fahrzeuggewicht statt nach Leistung zu besteuern. Im vierten Punkt führt der Regierungsrat an, dass der Stromverbrauch nur in der Theorie bzw. abhängig vom Hersteller mit einer starken Leistung korrespondiert. Da outet sich der Regierungsrat vollends als zum Thema Elektrofahrzeuge unkundig. So verbraucht zum Beispiel ein Tesla mit 422 PS ganze 200 Wattstunden pro Kilometer, während ein Porsche Taycan oder der Mercedes EQS bei ähnlichen PS nach eigenen Angaben über 450 Wattstunden pro Kilometer verbrauchen. Der Gipfel ist noch die Bemerkung, dass die Herstellung von Batterien immer noch viel graue Energie verschlinge. Wir wissen inzwischen, belegt durch zahlreiche Studien, dass die graue Energie der Batterien bereits nach 30 000 gefahrenen Kilometern gegenüber dem Verbrenner amortisiert ist, sofern die Batterien wiederverwendet also weiterverwendet und die Rohstoffe am Schluss recycelt werden. Je nach Studien längstens nach 80 000 Kilometern, nämlich dann, wenn sie am Schluss des Lifecycles entsorgt werden, was inzwischen aber auch niemand mehr macht. Aber ja, der Regierungsrat darf da gerne der Auto- und Erdöllobby gut zuhören. Im fünften Punkt führt der Regierungsrat an, dass es keinen Sinn macht, im Gebrauch stehende Fahrzeuge vorschnell zu ersetzen. Davon sprechen wir auch nicht. Wir wollen lediglich Anreize schaffen, um neue Fahrzeuge durch Elektrofahrzeuge zu ersetzen, indem diese gerecht besteuert werden. Wir wollen lediglich, dass jene, die ein neues Elektrofahrzeug kaufen, nicht mit einem ungerechten Steuersystem bestraft werden. Ich komme zum Schluss: Gleiches nach seiner Gleichheit gleich, Ungleiches nach seiner Ungleichheit ungleich behandeln. Ich verstehe, der politische Wille beim Regierungsrat ist nicht vorhanden, daran gross etwas zu ändern. Ich appelliere deshalb an Sie, meine Damen und Herren, etwas zu ändern, die Fehler bei der Besteuerung von Elektrofahrzeugen zu korrigieren, diese gerecht und zukunftsgerichtet zu besteuern. Beauftragen Sie heute mit uns zusammen den Regierungsrat, eine Gesetzesanpassung für eine gerechte, zukunftsgerichtete Besteuerung von Elektrofahrzeugen auszuarbeiten, und erklären Sie, wie wir von der GLP einstimmig, heute die Motion M 15/20 erheblich. Danke.

KR Samuel Lütolf: Geschätzter Präsident, meine Damen und Herren. Ich kann es nochmals sagen, das Steuersystem ist nicht ungerecht. Es wird derjenige besteuert, welcher mehr Energie verbraucht. Derjenige der Energie verschleudert, bezahlt mehr. Man kann es halt nicht ändern, wenn das Elektroauto schwerer ist, dann braucht man mehr Energie, um es zu bewegen. Vielleicht geschätzter KR Lorenz Ilg, müssen Sie nicht nur eine frische Brille haben, sondern auch eine Hörmuschel, dann hören Sie es nächstes Mal auch besser.

KR Max Helbling: Herr Präsident, geschätzte Damen und Herren. Zuerst freut es mich natürlich, dass ich den Kantonsratspräsidenten vorhin als jung, dynamisch und busper beschrieben habe. Positiv, ich denke, das will man durchaus hören. Zum Thema, welches KR Dr. Rudolf Bopp zu Beginn angesprochen hat. Er beschwört etwas ein Durcheinander mit Leistung und Antrieb hinauf. Ich erinnere mich an RR Kaspar Michel, er hat gesagt: Es ist falsch, falsch und nochmals falsch. Es ist hier auch so. Wir müssten, wenn diese Theorie stimmen würde, in Zukunft eine Steuer für die verschiedenen Verbrennungsmotoren festlegen, auch Diesel und Benzin sind verschieden. Dann müssten wir logischerweise für die Elektromobile mit nur Batterie etwas machen, für Elektromobile mit Range Ex-

tender, damit ich auch einmal cool Englisch sprechen kann wie KR Lorenz Ilg. Dann für die Brennstoffzellen, dort müssten wir zwischen Methanol und vielleicht Wasserstoff unterscheiden. Wir haben heute von Ross und Wagen gehört, auch hier. Vielleicht müsste man dort auch noch die Esel miteinbeziehen, ist kürzlich auch einer bei mir vorbeigezogen. KR Lorenz Ilg, vergessen Sie die Energieeffizienzklasse, da können Sie gerade so gut Prospektangaben der Automobilhersteller in das Gesetz einbauen. Analysieren Sie einmal, wie diese zusammengestellt werden, dann werden Sie zum gleichen Schluss kommen wie ich. Beim Thema Recycling wäre ich auch äusserst vorsichtig mit Aussagen wie ein zweites Mal leben und weiss der Kuckuck was. Diejenigen, die damit zu tun haben, wissen auch, in der Theorie ist das cool, tönt gut, aber in der Praxis ist es dann bei weitem nicht so einfach zu bewerkstelligen, wie wir es von Ihnen vorgezeichnet bekommen. Deshalb ablehnen. Danke für die Aufmerksamkeit.

KR Andreas Marty: Herr Präsident, geschätzte Damen und Herren. Wir haben vorhin gehört, wie Elektromobilität problematisch sein soll, dass die Kobaltproduktion verteufelt wurde. Absurd in diesem Zusammenhang ist allerdings, dass man nicht gleichzeitig wenigstens auch über die Erdölverwendung spricht. Erdölförderung, Transport und Verbrennung sind Umwelteinwirkungen, so gigantisch und schlimm für unsere Natur, dass diese mit gar nichts vergleichbar sind. Man kann zwar sagen, dass auch die Kobaltproduktion nicht unproblematisch ist, aber eben Erdöl ist noch viel, viel tragischer. Also insofern ist die Elektromobilität sicher ökologischer. Aber jetzt zurück zu unserer Motion, die es zu debattieren gilt. Es ist nach wie vor so, dass die SP-Fraktion diese knapp mehrheitlich nicht erheblich erklären wird. Aber wir haben wegen der Anpassung der Berechnung der Motorfahrzeugsteuer gewisse Sympathien für diese Motion.

KRP René Baggenstos: Die Wortmeldungen scheinen sich erschöpft zu haben. Wir kommen zur Abstimmung. Ich habe auch hier keinen Antrag auf Umwandlung in ein Postulat festgestellt.

Abstimmung

Die Motion M 15/20: Einführung einer gesonderten Motorfahrzeugsteuer für Elektrofahrzeuge wird mit 16 zu 71 Stimmen nicht erheblich erklärt.

2. Bericht zu Postulat P 9/18: Mehr Wettbewerb im öffentlichen Verkehr (RRB Nr. 244/2021)

(Anhang 2)

KRP René Baggenstos: Wir gehen weiter zu Traktandum 2. Es gibt zuerst eine Eintretensdebatte zum gesamten Bericht und nachher werden wir eine Detailberatung durchführen. Das Eintretensreferat hält LS André Rüegsegger.

Eintretensreferat

LS André Rüegsegger: Sehr geehrter Herr Präsident, geschätzte Damen und Herren. Am 12. Dezember 2018 haben KR René Baggenstos und 61 Mitunterzeichner das Postulat P9/18: Mehr Wettbewerb im öffentlichen Verkehr eingereicht. Damit wurden folgende drei Forderungen gestellt: Erstens, Verhandlungen mit den Transportdienstleistern des öffentlichen Verkehrs zukünftig so zu führen, dass vermieden werden kann, dass der Gewinn gemäss Artikel 36 Abs. 2 PBG den Unternehmern zur freien Verfügung steht. Zweitens, eine Ausschreibungsplanung anzugehen, diese Planung ist innerhalb zwei Jahren der zuständigen Kommission zu unterbreiten. Drittens, die im Postulat definierten Grundsätze in die ÖV-Strategie aufzunehmen. Hintergrund dieses Vorstosses war die Ansicht, dass private Transportunternehmen im Kanton Schwyz dank der staatlichen Bestellungsabgeltungen teilweise zu hohe Gewinne erwirtschaften und diese zu bestimmten Anteilen ihren freien Reserven zuweisen können. Das wiederum sei wohl darauf zurückzuführen, dass der Kanton zumindest bei gewissen Linien zu wenig hart verhandelt habe. Schliesslich würden Innovation und ein behutsamer

Umgang mit öffentlichen Geldern mit Ausschreibungen besser gefördert, als mit blossen Zielvereinbarungen, denen sich der Kanton bislang bediente. An seiner Sitzung vom 18. September 2019 hat der Kantonsrat das Postulat erheblich erklärt. Die sogenannte Ausschreibungsplanung ist im Bundesgesetz über die Personenbeförderung und der dazugehörigen Verordnung explizit vorgesehen und definiert. Das ist Voraussetzung für eine nachfolgende, öffentliche Ausschreibung von Transportdienstleistungskonzessionen. Bevor im Hinblick auf eine mögliche Ausschreibung von bestimmten Linien eine allfällige Ausschreibungsplanung angegangen wird, ist mit einer Ausschreibungsstrategie die geeignete und beabsichtigte Vorgehensweise festzulegen, was umso mehr gilt, als bisherige Verkehrsangebote ohnehin erst auf Ende der laufenden Konzessionen hin neu ausgeschrieben werden können. Das ist bei uns bei den meisten Linien Ende 2027 der Fall. Aus diesem Grund hat der Regierungsrat von einem externen Beratungsbüro für Mobilität, Verkehr und Transport die bisherige Ausschreibungsstrategie aus dem Jahr 2016 überarbeiten lassen. Dabei wurde auch eine Benchmarkanalyse der Busangebote bezüglich Preis und Qualität vorgenommen. Das Ergebnis aus dieser Überarbeitung wurde uns Anfang Jahr vorgelegt. Bevor der Regierungsrat die überarbeitete Ausschreibungsstrategie im März definitiv genehmigt hat, hat das Baudepartement diese im Februar der Kommission für Raumplanung, Umwelt, Verkehr und Energie zusammen mit einem Vertreter des beauftragten Beratungsbüros vorgestellt. Die Ergebnisse und Stossrichtungen der vorliegenden Ausschreibungsstrategie werden auch in die Überarbeitung der ÖV-Strategie aus dem Jahr 2014 einfließen. Diese ist für das laufende Jahr angedacht, so dass die überarbeitete ÖV-Strategie voraussichtlich 2022 dem Kantonsrat zur Kenntnisnahme unterbreitet werden kann. Die wesentlichen Erkenntnisse und Empfehlungen aus der überarbeiteten Ausschreibungsstrategie lassen sich wie folgt zusammenfassen: Es wird festgehalten bzw. bestätigt, dass die durchgeführten Kosten- und Qualitätsvergleiche zeigen, dass die vom Kanton Schwyz bestellten Busleistungen im Vergleich mit anderen Kantonen gesamthaft zu unterdurchschnittlichen Kosten mit überdurchschnittlicher Qualität produziert werden. Eine sehr erfreuliche Erkenntnis also. Es wird empfohlen, mit der Auto AG Schwyz, AAGS, und Postauto AG kurzfristige Zielvereinbarungen abzuschliessen. Aufgrund des geringen Bestellvolumens wird bei den Zugerland Verkehrsbetrieben, ZVB, und beim Busbetrieb Bamert vom Abschluss einer Zielvereinbarung abgeraten. Dazu ist gestützt auf die aktuelle Lage zu ergänzen, dass vorderhand leider auch mit der Postauto AG keine Zielvereinbarungen abgeschlossen werden kann, weil die gesetzten Kostenziele derzeit nicht erfüllt werden können, so dass das Bundesamt für Verkehr intervenieren musste und bei den Verhandlungen deshalb den Lead übernommen hat. Im Jahr 2026 und damit vor Erneuerung der meisten Konzessionen soll die Ausschreibungsplanung definitiv festgelegt werden. Folgende Gebiete stehen dabei im Vordergrund: Die Räume Küssnacht, da haben wir eine räumliche Verflechtung der AAGS und der ZVB, Höfe, da haben wir eine räumliche Verflechtung von Bamert und Postauto, Sattel, mit einer räumlichen Verflechtung der AAGS und der ZVB, und Einsiedeln, gestützt auf die Ergebnisse aus der Kostenanalyse. Basierend auf der erwähnten Analyse werden wir unseren Bestellprozess im weiteren Sinne weiterhin laufend überprüfen und sorgfältig handhaben. Ob wir bestehende Verkehrsangebote zum gegebenen Zeitpunkt tatsächlich öffentlich ausschreiben werden, ist alles andere als sicher. Es wird sich aber weisen, vor allem gestützt auf die Ergebnisse der weiteren Verhandlungsschritte und Angebotsvereinbarungen mit den betroffenen Transportunternehmungen. Wenn ich an verschiedene parlamentarische Vorstösse aus der letzten Zeit und die Diskussion um das neue öffentliche Beschaffungsrecht denke, mit denen eine möglichst starke Berücksichtigung und Förderung unserer lokalen Unternehmen verlangt wird, bin ich auch nicht sicher, ob solche Ausschreibungen, zumal, wenn Sie sich sachlich nicht ganz klar aufdrängen, im Interesse des Kantonsrates wären. Denn nebst dem grossen Aufwand und den allgemeinen Unsicherheiten, insbesondere auch bezüglich des Preises der Angebote, welche Ausschreibungen mit sich ziehen, besteht auch immer die Möglichkeit, dass plötzlich ortsfremde oder gar ausländische Anbieter den Zuschlag erhalten. Nichtsdestotrotz werden wir, wie bereits erwähnt, aber noch sorgfältig prüfen, ob bestimmte Ausschreibungen sinnvoll sind oder nicht. Erwähnen möchte ich abschliessend noch, dass bestimmte Transportunternehmungen im Kanton Schwyz in den letzten Jahren tatsächlich einiges an finanziellen Reserven bilden konnten. Dieser Umstand, welcher mit ein Grund für das dem vorliegenden Bericht zugrundeliegende Postulat war, erscheint jetzt natürlich in einem anderen Licht, indem noch einmal bestätigt wurde, dass die Preise, zu denen die hiesigen

Transportunternehmen ihre Leistungen produzieren, unterdurchschnittlich sind und dies bei einer gleichzeitig insgesamt guten Qualität. Gerade die Covid-19-Krise, die auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs massive finanzielle Auswirkungen hat, zeigt die Notwendigkeit von Reserven. Dank den Reserven kann nämlich jetzt der Zusatzaufwand bei Abgeltungen gemindert werden. In diesem Sinne ersuche ich Sie um Kenntnisnahme des vorliegenden Berichts und danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Eintretensdebatte

KR Reto Keller: Geschätzter Präsident, meine Damen und Herren. Ich spreche anstelle des Erstunterzeichners und Kantonsratspräsidenten René Baggenstos. Vorab möchte ich gerne die qualifizierte Kenntnisnahme des Berichtes zum Postulat: Mehr Wettbewerb im öffentlichen Verkehr beantragen, damit dieser auch entsprechend gewürdigt werden kann. Ich bin klar der Meinung, dass dieser Vorstoss, der mehr Wettbewerb im öffentlichen Verkehr und eine Ausschreibungsstrategie gefordert hat, richtig und auch notwendig war. Immerhin gibt der Kanton Jahr für Jahr rund 22 Mio. Franken an Abgeltungen für Buslinien aus. Zum Bericht ist grundsätzlich festzuhalten, dass die aktuell angebotenen Buslinien im Kanton gegenüber dem Benchmarking aus dem Jahr 2015 viel erfreulicher abgeschlossen haben, wobei es natürlich durchaus Linien gibt, bei denen einzelnes Sparpotenzial vorhanden ist oder auch die Qualität gesteigert werden kann. Eine Frage, die sich auch der Kanton immer wieder stellen muss: Arbeiten wir mit Ausschreibungen oder arbeiten wir mit Zielvereinbarungen. Im Bericht wird erwähnt, dass Zielvereinbarungen mit Buslinien in Verbindung mit einer glaubhaften Benchmarkanalyse valable Alternativen zur Ausschreibung von Buslinien sind. Dass dies im Bericht von einer Firma empfohlen wird, die selber solche Benchmarkanalysen erstellt, ist sicher mit einer gewissen Zurückhaltung zu gewichten. Ich bin also klar der Meinung, dass der Kanton punktuell Ausschreibungen vornehmen soll. Klar ist eine Ausschreibung immer auch mit mehr Aufwand verbunden als eine Zielvereinbarung. Doch Ausschreibungen gehören zu einem gelebten Wettbewerb dazu. Solch ein Wettbewerb wirkt belebend für den Markt und wirkt sich somit auch positiv auf das ÖV-Angebot im Kanton aus. Profitieren können schlussendlich die Bürgerinnen und Bürger von einem zuverlässigen ÖV-Angebot zu einem angemessenen Preis. Deshalb sollte aus meiner Sicht der Kanton die Buslinien im Jahr 2023 im Hinblick auf das Konzessionsende 2027 auch unbedingt an die Hand nehmen. An dieser Stelle noch effizienzhalber die Haltung der FDP zum Bericht: Die FDP nimmt den Bericht positiv zur Kenntnis. Dies in der Annahme und in der klaren Erwartung, dass der Kanton Ausschreibungen von bestehenden Buslinien bis 2027 an die Hand nimmt. Ganz klar nach dem Motto: Taten statt Worte. Besten Dank.

KR Daniel Kälin: Geschätzter Präsident, geschätzte Kollegen. LS André Rügsegger hat schon alles erwähnt in diesem Bericht, was wir seitens der SVP einstimmig zur Kenntnis nehmen werden. Der Inhalt ist für die SVP zufriedenstellend, dass man sagt, wir müssen auf die Kosten schauen, respektive dass hier nicht viele Reserven und Gewinne angehäuft werden. Aufgrund der Covid-19-Krise werden die Reserven und der Gewinn reduziert oder sind reduziert worden. Zuerst müssen diese verwendet werden, bevor wieder Deckungen zur Verfügung gestellt werden. Wichtig ist für die SVP auch, dass einheimische Transportunternehmen in diesem Markt berücksichtigt werden. Schliesslich soll auch ein rechtes Hopp Schwyz gelten. Danke vielmals.

KR Markus Vogler: Geschätzter Kantonsratspräsident, geschätzte Damen und Herren. LS André Rügsegger hat mir die Arbeit als Kommissionspräsident abgenommen, so kann ich mich relativ kurz halten. Ich kann es vorwegnehmen, von Seiten der CVP ist Eintreten unbestritten. Wie wir schon von den Vorrednern gehört haben, es wurde das meiste bereits gesagt. Es ist mit wenigen Ausnahmen eigentlich alles im grünen Bereich. Ich möchte mich auf Bemerkungen beschränken, welche anlässlich der RUVEKO-Sitzung vom 19. Februar 2021 gefallen sind und diese Aspekte noch anbringen. Es wurde gesagt, betreffend Kosten und Qualität sind wir im grünen Bereich. Das ist alles in Ordnung. Was wir aber zukünftig auch noch als Kriterien in die Ausschreibung aufnehmen sollten, ist die Innovation und die sogenannte Nachhaltigkeit. Bezüglich Innovation vor allem den Einsatz

von, ich komme jetzt halt noch einmal mit Elektrobussen, erneuerbaren Energien, dass man hier den Fächer öffnet und einen Schritt in die richtige Richtung geht. Zu den Ausschreibungen, wir haben es gehört, für gewisse Regionen ist es positiv, für gewisse Regionen wahrscheinlich eher negativ. Wir haben in der RUVEKO gesagt, das ist für die einzelnen Regionen zu prüfen und nicht alles über den gleichen Leisten zu ziehen. Das Motto sollte sein: Das richtige Produkt am richtigen Ort. Dies ist von uns aus gesehen zielführend. Was wir nicht ausser Acht lassen dürfen, sind die Randregionen, dass man auch diesen entsprechend Rechnung trägt. Was ebenfalls diskutiert wurde, ist ein dichter Fahrplan zu den Hauptverkehrszeiten. Wir haben diesbezüglich bereits jetzt gute Ergebnisse, wir sind gut unterwegs. Aber auch hier gäbe es sicher noch einen Schritt in die richtige Richtung. Viel mehr, denke ich, gibt es nicht zu sagen. Ich möchte trotzdem noch zitieren, was LS André Rügsegger anlässlich der RUVEKO-Sitzung gesagt hat: Die verbleibenden Jahre sollen nun genutzt werden, um die Entwicklungen weiterhin sorgfältig zu beobachten, wo eine mögliche Ausschreibung auch aus verhandlungstaktischen Gründen in der Hinterhand bleiben soll (Ende Zitat). Weiter sagt er: Auf der anderen Seite haben wir wohl auch kein Interesse, dass gute und fundierte lokale Verkehrsunternehmen ohne zwingenden Grund plötzlich zerschlagen werden (Ende Zitat). In diesem Sinne beantrage ich, dass Sie den Bericht entsprechend zur Kenntnis nehmen und zwar sogar – so wie er daherkommt – qualifiziert mit Zustimmung zur Kenntnis nehmen. Ich danke LS André Rügsegger und seinen Mitarbeitern für die umfangreichen Abklärungen und für die Berichterstattung und Ihnen allen für die Aufmerksamkeit.

KR Peter Nötzli: Geschätzter Kantonsratspräsident, sehr geehrte Damen und Herren. Ich spreche für die SP-Fraktion. Wir von der SP begrüßen natürlich, dass die Busbetriebe im Kanton mit überdurchschnittlicher Qualität und tiefen Kosten arbeiten können. Uns ist es wichtig, dass das so bleibt und dass auch in Zukunft die Qualität, wo immer möglich, weiter verbessert werden kann. In diesem Zusammenhang freut es mich natürlich, auch insbesondere da ich aus Wollerau komme, dass Bamert Busbetrieb von Wollerau das zweite Jahr in Folge im schweizerischen Vergleich von allen Busbetrieben die beste Qualität abliefern konnte. Meinen Glückwunsch dazu. Jetzt könnte man ja eigentlich meinen, dass das Votum beendet werden könnte. Es sind ja alle glücklich. Dies ist leider nicht der Fall. Denn, wie der Bericht zeigt, sind die Probleme des Schwyzer ÖV keineswegs die Qualität oder die Kosten. Im Gegenteil, diese sind wunderbar. Das Problem sind die Lücken im ÖV-Angebot. Gerade Parlamentsmitglieder, welche heute an diese Session mit dem ÖV angereist sind, wissen wohl, wovon ich spreche. Oder sind Sie vielleicht genau deswegen nicht mit dem ÖV angereist, weil Sie wissen, von was ich spreche? Seit vielen Jahren weist die SP, wo immer möglich, darauf hin, wie stiefmütterlich der ÖV im Kanton behandelt wird. Die SP fordert schon seit Jahren vom Kanton eine zukunftsweisende ÖV-Strategie. Das haben wir auch mit verschiedenen Vorstössen und Voten in der Vergangenheit immer wieder bewiesen. Gerade im Zusammenhang mit der Beantwortung dieses Postulats wäre eine solche Planung wünschenswert gewesen. Zwar beinhaltet das Postulat diese Frage nicht, da stimme ich zu. Die Regierung hat sich aber bereits in der Vergangenheit die Freiheit genommen, auf Fragen Antworten zu geben, bei denen die Fragen dazu gar nicht gestellt wurden. Dies hätten wir auch hier erwartet. Zum Beispiel ist bei der gemeinsamen Beantwortung des Postulats P 9/19 und P 10/19 nirgendwo die Frage nach einer Kostenzusammenstellung oder einer Kostenplanung aufgekommen, trotzdem hat die Regierung mit einer solchen geantwortet. Zur Erinnerung: Es handelt sich hier um Strassenprojekte wie Umfahrungen und Autobahnanschlüsse im Wert von 500 Mio. Franken. Dem Regierungsrat ist also sehr wohl bewusst, dass unser Verkehrssystem an diversen Orten ans Limit stösst. Ein Ausbau des ÖV zur Entlastung der Strassen sieht er aber, soweit für uns erkennbar, nicht vor. Das Gegenteil ist der Fall. Wir nehmen vermehrt einen Abbau wahr, so zum Beispiel die in der Vergangenheit gestrichenen Halte der S2 in Schübelbach und Reichenburg oder des Voralpenexpresses in Wollerau. Auf die vom Kanton gestrichenen Buslinien, welche heute mehrheitlich durch die Gemeinden finanziert werden, wollen wir jetzt nicht noch grossartig eingehen. Im ganzen Kanton Schwyz wird wie wahnsinnig gebaut, aber die vielen neu entstandenen Quartiere sind, wenn überhaupt, nach wie vor nur schlecht ans ÖV-Netz angeschlossen. So ist beispielsweise in der Obermarch (Tuggen, Wangen, Nuolen) ein Nachhausekommen mit dem Bus am Abend oder am Sonntag teilweise gar nicht möglich. Wir von der SP-Fraktion fordern vom Regierungsrat, den ÖV

endlich zu stärken und konkrete Massnahmen zu ergreifen. So steht zum Beispiel im Regierungsprogramm 2020 bis 2024, Zitat: Der Kanton Schwyz stellt zuverlässige, nachfrageorientierte Verbindungen im öffentlichen Verkehr und im Langsamverkehr sicher und trägt damit massgeblich dazu bei, das steigende Verkehrsaufkommen zu bewältigen (Ende Zitat). Ja, hierzu gebe es diverse Vorschläge und Projekte, die der Regierungsrat eigentlich nur noch umsetzen müsste, zum Beispiel die Stadtbahn Obersee. Dort wären zusätzliche Bahnstopps beim Seedamm Center oder in Altendorf und Schübelbach vorgesehen. In seiner Antwort zum Postulat verspricht der Regierungsrat, seine alte ÖV-Strategie aus dem Jahr 2014 zu überarbeiten und im kommenden Jahr dem Kantonsrat vorzulegen. Wir von der SP erwarten vom Regierungsrat, dass darin konkret aufgezeigt wird, mit welchen Ausbaumassnahmen er die Strassen entlasten und den öffentlichen Verkehr stärken will. Gerade Personen mit niedrigem Einkommen oder ökologischem Bewusstsein sind auf eine bessere ÖV-Struktur angewiesen. Ein starker ÖV ist ein wichtiges Puzzleteil, um unseren Kanton für eine nachhaltige und ökologische Zukunft fit zu machen. Ich komme zum Schluss: Die SP wird die qualifizierte Kenntnisnahme zustimmend aufnehmen. Ich danke vielmals für Ihre Aufmerksamkeit.

KR Django Betschart: Geschätzter Präsident, meine Damen und Herren. Der Hintergrund dieses Postulats war ja auch der Postautoskandal, welcher 2018 an die Öffentlichkeit kam. Deshalb ist es richtig und wichtig, dass der Regierungsrat die Vergaben im öffentlichen Verkehr unter die Lupe genommen hat. So haben es auch die 62 mitunterzeichnenden Kantonsrätinnen und Kantonsräte gesehen. Der Bericht liegt jetzt vor, wir nehmen ihn zur Kenntnis, bedanken uns beim Regierungsrat für die Beantwortung des Postulats und sind natürlich auch für Eintreten. Viel wurde von den Vorrednern bereits gesagt. Ich möchte aus Sicht der Grünliberalen nur noch etwas unterstreichen: Während der Regierungsrat auf Ausschreibungen nur als letztes Mittel setzen will, sehen wir Grünliberalen im Wettbewerb, welcher durch Ausschreibungen entsteht, durchaus Vorteile. Er fördert die Innovation und einen behutsamen Umgang mit den öffentlichen Geldern. Ausschreibungen bieten zudem die Möglichkeit, auch Nachhaltigkeitskriterien miteinzubeziehen. Der Grundsatz, auf den die Postulanten setzen, ist mehr Wettbewerb mit Ausschreibungen. Wir bitten den Regierungsrat, diesen Grundsatz, wie im Postulat gefordert, wirklich auch in die ÖV-Strategie aufzunehmen. Im Bericht verspricht die Regierung nämlich nur, ihre eigenen Überlegungen zu den Buslinien, die sie hier geschildert hat, in die Strategie aufzunehmen. Diese besagen eben, dass man Ausschreibungen nur als letztes Mittel zur Hand nehmen will. Besten Dank.

KR Marcel Föllmi: Geschätzter Präsident, geschätzte Damen und Herren. Auf Seite 4 des Berichts unter C) Benchmark-Analyse steht: Handlungsbedarf besteht primär bei den Busbetrieben Bamert. Das greift etwas kurz, wenn man nur die Kosten anschaut. Aus unserer Sicht wird hier ein KMU beinahe rufschädigend portraitiert. Für diejenigen, die es nicht wissen: Busbetriebe Bamert ist ein Wollerauer Betrieb, welche zwei kleine Linien führt, in Wollerau die Busse betreibt, dort garagiert, täglich putzt, Reservepersonal bereithält, Reservebusse bereitstellt und punkto Servicequalität, das wurde erwähnt, top abschliesst. Er kann seine Kosten leider nur auf zwei Linien verteilen, deswegen ist natürlich seine Kostenstruktur anders. Ich denke, dies hätte auch entsprechend gewürdigt werden sollen. Der KMU Busbetriebe Bamert, welcher wirklich einen Topjob macht, diejenigen die schon mit dessen Bussen unterwegs waren, wissen dies. Es sind Busse, welche wirklich tiptop sauber und pünktlich sind, freundliches Personal haben. Ich denke, das muss entsprechend gewürdigt werden. Dies wurde im Bericht nicht getan. Deshalb tue ich das hier im Rat für diesen Betrieb. Danke vielmals.

KRP René Baggenstos: Das Wort ist frei für weitere Meldungen aus dem Rat. Es scheint nicht gewünscht zu werden. Dann hat LS André Rügsegger das Wort.

LS André Rügsegger: Meine Damen und Herren. Vielen Dank für die insgesamt gute Aufnahme dieses Berichts. Die eigentliche Strategie hat die Kommission zu sehen bekommen, dort sind verschiedene vertrauliche Zahlen enthalten, deshalb ist diese nicht öffentlich einsehbar. Diese haben wir im

Auftragsverhältnis erstellen lassen. Die Kommission konnte sich vom detaillierten Inhalt vergewissern lassen. Wir werden einen Teil davon, wie angetönt, auch in die ÖV-Strategie aufnehmen. Zu Busbetriebe Bamert, wenn ich von hinten beginne: Natürlich sind wir auch stolz darauf, diese haben in den letzten Tagen zum zweiten Mal in Folge die Auszeichnung für die beste Qualität erhalten. Natürlich sehr erfreulich, da sind wir stolz darauf. Ob dies auch ein Grund ist, dass Busbetriebe Bamert teurer sind oder wahrscheinlich viel eher, wie KR Marcel Föllmi gesagt hat, dass es ein kleines Unternehmen ist, welches natürlich nicht entsprechende Strukturbereinigungen bei sich vornehmen kann, das liegt auf der Hand. Warum sage ich das? Ich möchte die Erwartungen oder die Ansprüche an die Ausschreibungen ein bisschen dämpfen und wirklich auf die Aussagen und Formulierungen verweisen, welche wir im Bericht gemacht haben. Die Ausschreibungen sind ein mögliches Instrument, es macht in gewissen Regionen oder in gewissen Konstellationen auch Sinn, aber wir werden, und dies liegt in der Kompetenz der Regierung, nicht um jeden Preis ausschreiben. Sie können davon ausgehen, wenn wir einfach ohne irgendwelche flankierenden Massnahmen ausschreiben, hätte z.B. die Busbetriebe Bamert diesen Auftrag nicht mehr. Das ist wahrscheinlich so sicher wie das Amen in der Kirche. Jetzt kann man sagen, ja gut, das opfern wir der Effizienz oder zu Gunsten von ein paar Franken, welche wir sparen. Das ist ein so kleines Angebot, welches wir bei ihnen bestellen, dass es eben auch nicht wirklich einschenkt. Aber im Kontext mit den übrigen Linien, welche dieser Busbetrieb anbietet, auch für andere Auftraggeber, kann es eben durchaus sinnvoll sein. Die Auto AG, welche hervorragende Qualität und auch einen sehr guten Preis gewährleistet, mit über 100 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auf den Standorten Küssnacht, Schwyz und Muotathal, wo sie das Depot haben, sind wir nicht bereit, diese leichthin zerschlagen zu lassen, um am Schluss z.B. irgendeinen Tschechischen Anbieter zu haben, welcher einen Teil der Linien befährt, wir im ersten Jahr ein paar Franken sparen und nachher neun weitere Jahre Ärger haben. Dies werden wir nicht blauäugig tun, das muss ich Ihnen sagen. Aber, dies soll natürlich die Auto AG auch hören, wir erwarten in den nächsten Jahren bis 2027 weiterhin gute Leistungen, attraktive Konditionen und dann bleiben wir miteinander im Rennen. Wie gesagt, es ist auch ein wenig eine verhandlungstaktische Geschichte. Wenn wir zufrieden sind, wenn wir gute Leistung zu guten Preisen erhalten, werden wir dies nicht einfach um der Ausschreibung und des Wettbewerbs willen ausschreiben. Wir haben noch verschiedene Vorstösse, zumindest Berichte dazu, hängig, bei denen wir dann noch einmal über Hopp Schwyz und das Beschaffungswesen diskutieren. Dann müssen Sie dann einfach konsequent sein und sich überlegen, auf was wir jetzt primär setzen. Aber noch einmal: Dort, wo wir mit den Leistungen nicht zufrieden wären oder die Preise jenseits sind, ist klar, dass wir das Instrument der Ausschreibung benützen werden. Dann möchte ich noch kurz auf KR Peter Nötzli eingehen: Sie waren mit ihren pauschalen Ausführungen ein bisschen unfair. Der ÖV fristet im Kanton Schwyz alles andere als ein stiefmütterliches Dasein. Leider bin ich noch zu wenig lang im Amt, dass ich Ihnen die Zahlen um den Kopf schlagen könnte. Nächstes Mal habe ich vielleicht im Kopf, wie viele Angebotskilometer wir in den letzten Jahren ausgebaut haben. Also einfach zu behaupten, es gehe nichts in diesem Bereich, und wir fordern, fordern und fordern, das ist nicht korrekt und das finde ich auch nicht ganz fair. Zum Beispiel konnten wir beim letzte Fahrplanwechsel mit dem neuen Talkesselkonzept im inneren Kantonsteil mit durchgehenden Linien neu von Küssnacht um die Rigi entweder über Steinen oder über Lauerz bis nach Arth einen Meilenstein setzen. Das war mit entsprechenden Verbesserungen für all jene Leute, die an den Bushaltestellen wohnen, ein Meilenstein des Angebotsausbaus. Da kann man doch nicht einfach sagen, es gehe nichts im Kanton Schwyz. Das akzeptiere ich nicht. Sie müssen die Zahlen anschauen. Nächstes Mal kann ich sie Ihnen dann vielleicht auf dem Silbertablett präsentieren. Was auch noch ist: Wir sind eingebunden in ein System und abhängig von übergeordneten Instanzen und Anbietern. Ich durfte dies, glaube ich, in meinem ersten Votum als Baudirektor sagen. Die S2-Halte in der Obermarch: Natürlich wollen wir diese genauso wie Sie, KR Peter Nötzli. Aber wir sind nicht der Lokführer, welcher halten kann, sondern es ist die SBB, welche dort ein Überholgleise erstellen muss, wo wir Druck machen. Sie behaupten einfach etwas, Sie wissen ja nicht, wie oft ich, seit ich im Amt bin, mein Vorgänger selbstverständlich auch, mit der SBB gesprochen, Druck gemacht habe, damit wir zu diesem Gleis kommen. Das ist ja auch nicht Ihr Job, sondern mein Job. Deshalb tue ich es, aber dann müssen Sie nicht behaupten, ich

täte es nicht, weil ich es in Wirklichkeit tue. Dort sind wir dran. Natürlich wurden wir schon manchmal vertröstet. Sie haben jetzt vielleicht gesehen, dass Planerleistungen ausgeschrieben wurden. Wir sind daran, wir machen den Druck, wir wollen diesen S2-Halt in der Obermarch. Aber es braucht halt leider Gottes seine Zeit. Gerade heute stand in der Zeitung, dass die SOB eine Doppelspur zwischen Schindellegi und Biberbrugg erstellen will. Auch ein wichtiges Unterfangen, nicht nur für die Fahrplanstabilität, sondern auch für das Angebot. Ich mache drei Kreuze an die Decke, wenn es dort keine Einsprachen gibt – nicht zuletzt von Umweltverbänden, welche sich ja sonst mit dem ÖV rühmen. Aber ich mache drei Kreuze, vielleicht sogar vier, an die Decke, wenn dort kein Umweltverband Einsprache erhebt, so dass wir innert nützlicher Frist zu dieser Doppelspur kommen. Es ist einfach alles zum Teil ein bisschen doppelzüngig. Wir müssen dort vorwärtsmachen, ich will vorwärtsmachen. Wir haben nachher noch einen Vorstoss auf der Traktandenliste, mit dem der Ausbau des Fuss- und Veloweges zwischen Arth und Walchwil verlangt wird. Dort müssen wir wahrscheinlich wieder das Gleiche sagen: Ja, wir wollen vorwärtsmachen. Aber dann schauen Sie vielleicht auch mit ihren Kreisen, in die Sie auch involviert sind, dass Sie uns unterstützen oder zumindest nicht Steine in den Weg legen, damit wir dort endlich einmal vorwärtskommen. Lange Rede, kurzer Sinn: Im Bereich ÖV sind wir auf gutem Weg, auch wenn wir in der Richtplananpassung zwei, drei Verschlechterungen gesehen haben, ist dies in der Tat darauf zurückzuführen, dass die Linien ins Sahli und über die Ibergeregge nicht mehr vom Kanton finanziert werden. Aber dies liegt auch nicht am bösen Regierungsrat, sondern es liegt eigentlich am Gesetz, welches wir in diesem Kanton haben, das aber meines Erachtens richtig ist. Das Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs unterstützt, steuert und lenkt den ÖV und nicht den Tourismusverkehr. KR Reto Keller, glaube ich, hat die Zahlen genannt, die wir für den ÖV ausgeben. Das sind Steuergelder, die durchaus richtig eingesetzt sind, aber wir können nicht eine Buslinie haben für jeden Hausecken oder um jede Uhrzeit, damit Sie der Bus auch morgens um 3 Uhr noch nach Hause fährt, das geht nicht. Das ist nicht realistisch. Wir müssen das Geld, die doch immer beschränkt vorhandenen finanziellen Mittel, möglichst in einem breiten Interesse und Wirkungsgrad einsetzen. Es wird nie so sein, dass sie an jedem Hausecken und zu jedem abgelegenen Weiler zu jeder Tages- und Nachtzeit einen Bus haben. Dies wäre übrigens weder ökologisch noch ökonomisch. Ansonsten bin ich überzeugt, dass wir weitere Schritte machen können. Da bin ich daran, es ist mir auch sehr wichtig. Aber noch einmal, hier sind wir zum Teil halt auch auf Player angewiesen, wie das Bundesamt für Verkehr, wie die SBB, etc., damit wir hier wirklich einen Angebotsausbau bewerkstelligen können. In diesem Sinne aber noch einmal Danke für die wohlwollende Aufnahme und es kommt gut.

KRP René Baggenstos: Ein Antrag auf Nichteintreten liegt nicht vor, das heisst, wir kommen direkt zur Detailberatung. Die Detailberatung werde ich so durchführen, dass ich aufgrund der Kürze des Berichts auf ein kapitelweises Vorlesen verzichte, sondern Sie gleich frage, ob es hier noch Wortmeldungen gibt, welche in die Detailberatung gehören? Das scheint nicht der Fall zu sein. Dann kommen wir zur Schlussabstimmung. Die qualifizierte Kenntnisnahme wurde beantragt.

Abstimmung

Nach der Eintretensdebatte und der Detailberatung wird der Bericht zu Postulat P 9/18: Mehr Wettbewerb im öffentlichen Verkehr mit 90 zu 0 Stimmen mit Zustimmung zur Kenntnis genommen.

3. Motion M 13/20: Anreizbasierter, fairer und zeitgemässer innerkantonaler Finanzausgleich (RRB Nr. 255/2021) (Anhang 3)

KR Dr. Peter Meyer: Geschätzter Herr Präsident, geschätzte Ratskolleginnen und Kollegen. Schon in der letzten Legislaturperiode hat sich der Rat verschiedentlich und intensiv mit dem innerkantonalen Finanzausgleich auseinandergesetzt. Ausfluss all dieser Bemühungen waren eigentlich zwei Berichte: Der Wirksamkeitsbericht und der Bericht «Finanzen 2020», in welchem der Regierungsrat schlussendlich 16 Massnahmen zur Verbesserung des innerkantonalen Finanzausgleichs empfohlen

hat. Zudem hat er ein Reformkonzept in Auftrag gegeben, mit welchem die erkannten Effekte angegangen werden könnten. In einem ganztägigen Workshop hat sich die STAWIKO über dieses Reformkonzept orientieren lassen und dieses selber kritisch hinterfragt. Die Schlussfolgerung war, dass eine Reform, basierend auf diesem Konzept, alle erkannten Mängel wirklich adressiert und ein Schritt in die richtige Richtung wäre. Trotzdem darf nicht davon ausgegangen werden, dass alle Probleme damit eliminiert werden könnten. Wenn der Steuerkraftausgleich noch relativ einfach optimiert werden kann, bleibt vor allem die Modellierung des Finanzbedarfs der Gemeinden mit nur wenigen objektiv messbaren Messgrössen als Grundlage für den Normaufwandausgleich eine grosse Herausforderung, wobei noch nicht definitiv auf dem Tisch liegt, wie diese angegangen werden kann. Die im Bericht «Finanzen 2020» skizzierten Rechnungen und Tabellen zum Reformkonzept dürfen auf jeden Fall nicht als der Weisheit letzter Schluss betrachtet werden. Auch wenn zur Abfederung der Verschiebungen ein über acht Jahre abnehmender Härtefallausgleich vorgesehen ist, ist augenfällig, dass gewisse Gemeinden auch nach dieser Frist ihre gewiss nicht auf Luxus basierenden Aufgaben nicht mehr bewältigen können. Professor Urs Fischer, der Architekt dieses Reformkonzepts, hat klar auf diesen Punkt hingewiesen. Sein Konzept sei nicht für Spezialfälle von Gemeinden mit sehr hohen Investitionen oder anderen temporären Ausgabenspitzen disponiert. Es sei jedoch auch nicht zweckmässig, ein ganzes Ausgleichssystem auf temporäre Bedürfnisse von einzelnen oder wenigen Gemeinden auszurichten. Für solche Spezialfälle oder besondere Situationen müssten besondere Finanzierungslösungen ausserhalb des Finanzausgleichs gefunden werden. Bei gesamthafter Betrachtung geht aber dieses Reformkonzept in die richtige Richtung. Die Gemeinden, die sich heute wegen neuartigen Lasten fast nicht mehr bewegen können, bekommen mehr Gestaltungsspielraum. Augenfällige Verzerrungen würden ausgemerzt, das System würde wesentlich vereinfacht, auch wenn das auf den zig-Seiten Papier nicht sofort ersichtlich ist. Die STAWIKO hat sich jedenfalls von den Argumenten im Bereich «Finanzen 2020» überzeugen lassen und den politischen Weg für eine Gesamtreform des innerkantonalen Finanzausgleichs mit der Einreichung dieser Motion eingeschlagen. Und das sei hier angemerkt, in selten anzutreffender Einstimmigkeit. Im Vergleich mit den regierungsrätlichen Empfehlungen hat sie aber noch einen Punkt draufgesetzt: Damit diese Reform auch wirklich umfassend Wirkung erzielen kann, seien die Finanzierungen von Verbundaufgaben von Kanton, Bezirken und Gemeinden, der sogenannte indirekte Finanzausgleich, unbedingt mit zu berücksichtigen. Auch das war eindeutig die Meinung der STAWIKO. Mit Befriedigung, aber natürlich nicht mit Überraschung, hat die STAWIKO deshalb vom Entscheid der Regierung, die Motion zu unterstützen, Kenntnis genommen. Herzlichen Dank dafür. Weniger erfreut war sie vom Antrag der Regierung, die Beantwortungsfrist auf vier Jahre festzusetzen. Die Kommission ist sich zwar bewusst, dass insbesondere mit der Mitberücksichtigung des indirekten Finanzausgleichs potenziell viele Gesetze betroffen sind und ein entsprechend hoher Aufwand die Folge wäre. Umgekehrt sind Projekte, die nicht innerhalb von der Zeit, in welcher eine Führungscrowd am Ruder ist, abgeschlossen werden können, äusserst problematisch. Die STAWIKO beharrt deshalb darauf, dass alles unternommen wird, dem Rat noch innerhalb der laufenden Legislatur einen Vorschlag zur Umsetzung der Motion vorzulegen. Sie beantragt deshalb, dass die Beantwortungsfrist für die Motion auf die regulären zwei Jahre festgesetzt wird. Die STAWIKO hat sich in der letzten Woche nochmals mit dem Ziel der Motion und dem zu beschreitenden Weg auseinandergesetzt. Nachfolgend die wichtigsten Punkte dazu, ganz kurz. Ganz nach dem Motto: Nur die allergrössten Kälber, wählen ihren Metzger selber, ist die Steuerattraktivität der finanzstarken Gebergemeinden unbedingt zu erhalten. Die wesentlichsten Massstäbe für die Qualität der Umsetzung der Motion sind reduzierte Finanzflüsse zwischen den Gemeinden und dem Kanton, soweit dies möglich ist, eine Verbesserung der Steuerfussdisparität, sowie Transparenz und Planbarkeit des Systems. Auch ein neues Finanzausgleichssystem muss sich an den Werten der alten Systeme orientieren. Solidarität ist hier das massgebende Prinzip. Auch wenn es bei allen Lösungen am Schluss mehr oder weniger zufriedene Gesichter geben wird, ist es zwingend, dass die Gründe der Resultate, was genau sind deren Hintergründe, von allen Playern verstanden werden muss. Da die Motion durchaus schwierige Themen aufgreift und das Potenzial des Scheiterns nicht unerheblich sein dürfte, sind die Stakeholder bei der Bearbeitung der Motion unbedingt ins Boot zu holen. Der letzte Punkt, welcher auch angesprochen wurde: Variantenbetrachtung

gen und Vorentscheide sind während der Ausarbeitung der Vorlage bis zur Behandlung im Kantonsrat okay. Aber für eine Volksabstimmung ist wegen der Komplexität unbedingt eine Vorlage auszuarbeiten.

KRP René Baggenstos: Herr Kantonsrat, Sie haben nun bereits über eine Minute überzogen. Ich muss sie bitten aufzuhören. Sie sind hier nicht in der Rolle eines Kommissionssprechers, Sie sind in der Rolle eines Motionärs. Als solcher hat man fünf Minuten Redezeit und das gilt für alle. Ich bitte Sie, Ihr Votum zu beenden.

KR Dr. Peter Meyer: Die STAWIKO legt dem Regierungsrat und dem Kantonsrat ans Herz, die Motion mit den geäusserten Anliegen zu unterstützen. Danke vielmals.

KRP René Baggenstos: Danke. Einfach damit es für alle klar ist: Unbeschränkte Redezeit haben die Regierungsräte, wenn diese sprechen, und unbeschränkte Redezeit haben die Kommissionssprecher. Die Kommissionssprecher haben diese Redezeit, wenn sie ein Geschäft vertreten, welches in der Kommission beraten wurde, Gesetzesänderungen etc., nicht aber, wenn es um eine Motion geht, die von einer Kommission eingereicht wird. KR Dr. Peter Meyer war dies bekannt, er hat vorher angefragt, wie viel Redezeit er nutzen kann. Man hat ihm mitgeteilt, dass es fünf Minuten sind. Ich bitte, dass dies jeweils auch entsprechend berücksichtigt wird. Gut, wir kommen zum nächsten Fraktionsprechenden.

KR Manuel Mächler: Geschätzter Präsident, geschätzte Damen und Herren. Ich hoffe, die Motion wird mindestens so intensiv diskutiert wie diejenige über die Elektromobilität, weil die Auswirkungen für jeden einzelnen bei uns im Kanton immens sind. Ich spreche im Namen einer grossen Mehrheit der SVP-Fraktion und gleichzeitig auch als Mitmotionär. Vieles hat der Präsident der STAWIKO aus Zeitmangel vielleicht auch nicht gesagt oder aber bereits gesagt. Die Motion fordert, ich zitiere: Einen anreizbasierten, fairen und zeitgemässen innerkantonalen Finanzausgleich (Zitat Ende). Diese drei Adjektive möchte ich kurz aus Sicht der SVP auseinandernehmen. Für allzu technische Ausführungen wird die Zeit womöglich nicht reichen. Erstens anreizbasiert: Der Finanzausgleich muss aus Sicht der SVP Finanzinstrumente beinhalten, welche Geber und Nehmer ausreichend incentivieren. Die intransparente und nicht stimmige fiskalische Äquivalenz des indirekten Finanzausgleichs muss behoben werden. Dies bedeutet aber auch, dass Ausgaben und Ausgleich voneinander entkoppelt werden. Wenn einige Gemeinden das Gefühl haben, sie müssten mit Geld um sich werfen, sollten fiskalisch konservative Gemeinden nicht dafür blechen müssen. Zweitens fair: Fair bedeutet nicht, geschätzte Linke, eine Harmonisierung der Gemeindesteuersätze. Der Steuerwettbewerb, der Präsident der STAWIKO hat es bereits gesagt, ist essentiell für unseren Kanton. Der Regierungsrat versteht dies zum Glück, im Gegensatz zum US-Präsidenten. Der Finanzausgleich ist da, um den sozialen Frieden zwischen den Gemeinden zu gewährleisten und gleicht deshalb die Sonderlasten zu Gunsten eines guten Zusammenhaltes und der Stabilität eines doch sehr heterogenen Kantons aus. Drittens zeitgemäss: Er adressiert Trends, von denen die Bezirke und Gemeinden jetzt und in Zukunft ungleichmässig betroffen sind. So sind das die Urbanisierung, die Entwicklung der Schülerzahlen, die Alterung der Bevölkerung oder die Zentrumslasten, welche über die Jahre hinweg gewachsen sind. Er gleicht also die soziodemografischen Sonderlasten besser und stärker aus. Ein unfassbar wichtiges Projekt für den Kanton, für die Bezirke und alle Gemeinden. Von links bis rechts müssen wir, glaube ich, alle versuchen, alle Interessenvertreter so früh wie möglich in die Gespräche miteinzubeziehen, damit der Finanzausgleich eben auch vor einer Volksabstimmung standhält. Ich glaube, uns muss allen klar sein, es wird auch vereinzelte Verlierer geben. Die SVP ist auch mit dem Regierungsrat gemäss RRB Kapitel 2.7 einverstanden, keine Variantenberechnungen im Gesetzgebungsprozess auszuführen. Die Varianten müssen in der STAWIKO bereits ausgemacht werden. Ich glaube, das ist eine unglückliche Formulierung der Motionäre. Geschätzte Damen und Herren, eigentlich sollte man das Dach reparieren, wenn die Sonne scheint. Aber einigen Gemeinden regnet es

schon heftig in das morsche Dach hinein, das Fundament bröckelt, die Balken leiden. Deshalb halten wir an der Beantwortungsfrist von zwei Jahren fest. Flicken reicht nicht mehr, ein neues Dach muss her und zwar noch in dieser Legislatur. Merci.

KR Leo Camenzind: Geschätzter Präsident, geschätzte Ratskolleginnen, geschätzte Ratskollegen. Die SP-Fraktion ist zufrieden, dass die Regierung alle drei Auftragspunkte aus der Motion übernommen hat: Den IFA zu reformieren, den indirekten Finanzausgleich abzuschaffen und dabei die Veränderungen über einen gewissen Zeitraum abzufedern. Wir wissen schon länger, dass die innerkantonalen Unterschiede zum Teil sehr gross sind und dies bei ganz spezifischen Themen wie den soziodemografischen Aufgaben oder bei den geografisch-topografischen Lasten der Handlungsdruck schon ziemlich gross ist. Seit der Veröffentlichung des Wirksamkeitsberichts sind schon bald wieder vier Jahre vergangen. Es ist für uns deshalb sehr wichtig, dass die Reform des innerkantonalen Finanzausgleichs jetzt zügig angegangen wird. Wir sind überzeugt, dass eine schnelle, mit Härteausgleichen abgefederte Umstellung auf einen fairen und effektiven Ressourcen- und Lastenausgleich möglich ist. Auch wenn wir die Herausforderungen im politischen Prozess natürlich sehen, sind wir gegen eine vorauseilende Fristverlängerung. Die Regierung soll alles in ihrer Macht Stehende unternehmen, die Reform zügig umsetzen und dabei den Rat auf dem Laufenden halten. Das Reformkonzept des Ressourcen- und Lastenausgleichs ist schliesslich so konstruiert, dass Verschiebungen, welcher Art auch immer, statistisch objektiviert werden. Deshalb sind wir überzeugt, dass die Reform mit der Abschaffung des indirekten Finanzausgleichs keine unüberwindbare Aufgabe darstellt. Wir erwarten vom neuen Finanzausgleich einen fairen Ressourcenausgleich mit nicht manipulierbarem Abschöpfungsmechanismus, welcher bereits kurzfristig die grossen innerkantonalen Belastungsunterschiede reduziert. Dies, KR Manuel Mächler, hat nichts zu tun mit einer Ausgleichung, mit einer Gleichschaltung, sondern hier geht es wirklich um Fairness. Es kann nicht sein, dass im Kanton jemand doppelt so viel bezahlt als der Andere, welcher ein paar Kilometer nebenan wohnt. Wir erwarten entsprechend tief angesetzte obere und untere Abschöpfungsgrenzen, so dass die Tauschabschöpfung hinreichend stark wird und das Ausgleichsvolumen ansteigt. Die Ausstattungsquote und die Ausgleichsobergrenze müssen entsprechend hoch angesetzt werden. Nur so können die Belastungsunterschiede endlich reduziert werden. Die SP-Fraktion ist damit einverstanden, wenn die Regierung im Rat keine Gesetzvarianten vorlegt. Wichtig ist uns, dass im ganzen politischen Prozess grösstmögliche Transparenz herrscht. Dazu müssen entsprechende Werkzeug bereitgestellt werden, damit die Gesetzesanpassungen simuliert und Veränderungen errechnet werden können. Die SP-Fraktion ist einstimmig für Erheblicherklärung.

KR Dr. Urs Rhyner: Herr Präsident, meine Damen und Herren. Die FDP-Fraktion ist gleicher Meinung wie die Regierung und unterstützt die STAWIKO-Motion M 13/20 für einen anreizbasierten, fairen und zeitgemässen innerkantonalen Finanzausgleich. Der innerkantonale Finanzausgleich hat soweit gut funktioniert und seine Ziele erreicht, doch ist es an der Zeit, das System zu optimieren und eine Gesamtschau vorzunehmen. Dabei ist es der FDP wichtig, dass die Steuerattraktivität der Gebergemeinden und der Steuerwettbewerb unter den Schwyzer Gemeinden erhalten bleibt. Überdotierungen und Fehlanreize sind möglichst zu eliminieren und ein Anreizsystem wird sehr begrüsst. Die FDP-Fraktion ist weiter der festen Überzeugung, dass der Schlüssel zu einem effizienten und wirkungsvollen innerkantonalen Finanzausgleich auch im indirekten Finanzausgleich liegt. Dazu sind die Zahlen aus der Interpellation I 13/20 der Kantonsräte Marty, Theiler und Rhyner sehr interessant, welche ich Ihnen empfehlen kann anzuschauen. Die Zahlungsströme sind in ihrem Umfang zu bedeutend, als dass sie für einen ausgewogenen Finanzausgleich ausser Acht gelassen werden können. Wenn der Anstieg der jährlichen Zahlungen pro Kopf für die Gemeinden stärker steigt, als der Finanzausgleich jemals an Ausgleichszahlungen leisten kann, wird das System eben nie funktionieren. Deshalb soll auch der indirekte Finanzausgleich unbedingt umfassend überprüft werden, was nicht heisst, er solle abgeschafft werden. Die nicht beeinflussbaren Kosten für die Schwyzer Gemeinden sind definitiv viel zu hoch und gehören im Rahmen einer Gesamtschau überprüft. Nur so kann ein fairer Finanzausgleich ermöglicht werden. Nicht einverstanden ist die FDP-Fraktion mit

dem Zeitplan der Regierung. Auch wenn der Zeitplan ambitioniert ist, soll doch versucht werden, innerhalb der üblichen zwei Jahre eine Lösung zu finden. Danke.

KR Stefan Langenauer: Die CVP-Fraktion unterstützt die Motion mehrheitlich und ist grossmehrheitlich dafür, dass man die Zweijahresfrist einhält. Ich möchte drei Aspekte aus der vorliegenden Motion vertieft beleuchten: Die Motion fordert explizit, dass die Steuerattraktivität der Gebergemeinden erhalten bleibt. Das ist nicht Gier, sondern es geht um die Basis unseres leistungsfähigen Finanzausgleichs. Die Gemeinden mit den tiefsten Steuerfüssen sind wesentlich für die finanzielle Stärke des Kantons Schwyz. Heute wird bei den wenigen Gebergemeinden teilweise das gesetzliche Maximum an Steuerkraft bereits abgeschöpft. Dort gibt es also nicht viel Luft nach oben. Mittelfristig können wir aber mit einer gezielten Reform des innerkantonalen Finanzausgleichs den Kreis der Gebergemeinden dennoch erweitern, was den innerkantonalen Finanzausgleich insgesamt und auch den Kanton Schwyz im Konkurrenzumfeld nochmals stärken kann. Wie ist das möglich? Da komme ich zum zweiten Punkt. Indem wir mit der vorliegenden Motion, eben entgegen dem ursprünglichen Plan der Regierung, auch eine Revision des indirekten Finanzausgleichs anpacken. Wieso ist das notwendig? Im ganzen System des innerkantonalen Finanzausgleichs ist der indirekte Finanzausgleich mittlerweile der Topf mit den höchsten Zahlungsflüssen. Grösser als im horizontalen Finanzausgleich, bei dem die Gebergemeinden bezahlen, und viel grösser als der Normaufwandsausgleich, welchen der Kanton bezahlt. In den letzten Jahren haben sich die Zahlungsflüsse im indirekten Finanzausgleich stark zu Ungunsten der Gemeinden und Bezirke entwickelt. Diese bezahlen pro Jahr heute netto mehrere Dutzend Millionen Franken an den Kanton. Was ist die Konsequenz aus dieser Entwicklung? Die grossen Brocken im indirekten Finanzausgleich fallen pro Kopf an. Das bedeutet, dass die grösseren finanzschwachen Gemeinden in der March, Einsiedeln, im Talkessel von Schwyz, übermässig belastet werden. Wir nehmen ihnen den Spielraum für Steuersenkungen und somit die Möglichkeit, für höhere Einkommen attraktiver zu werden. So werden die Steuerfussdisparitäten wachsen und nicht schrumpfen. Schlussfolgerung: Die Gemeinden bezahlen im Finanzausgleich so viel an den Kanton, dass der Kanton unterdessen zum Nehmer wurde. Das war sicher nicht die Idee des Erfinders. Deshalb muss die Reform des innerkantonalen Finanzausgleichs zwingend auch den grossen Topf reformieren, den indirekten Finanzausgleich. Deshalb bitten wir, die Motion der STAWIKO erheblich zu erklären. Und noch ein letzter Punkt, diesen kann man sich am besten merken: Es ist ganz klar, dass niemand die kleinen Gemeinden hängen lassen will, die je nachdem von einer Reform des Normaufwandsausgleichs deutlich betroffen sein werden. Niemand will die kleinen Gemeinden hängen lassen. Danke.

KR Dr. Michael Spirig: Geschätzter Präsident, geschätzte Damen und Herren Regierungs- und Kantonsräte. Ich spreche im Namen der Fraktion der Grünliberalen, welche die vorliegende Motion für einen richtig wirkenden innerkantonalen Finanzausgleich voll und ganz unterstützt. Gemäss Definition hat der innerkantonale Finanzausgleich die Stärkung der ressourcenschwachen Gemeinden und somit den Erhalt der finanziellen Autonomie und Handlungsfähigkeit zum Ziel. Dies hat das Volk vor 20 Jahren mit 76,6 % bejaht und damit der Regierung und der Politik einen unmissverständlichen Auftrag erteilt. Seit bald zehn Jahren ist klar, dass besonders grössere und eher finanzschwache Gemeinden, und damit fast die Hälfte des Kantons, sich in die nicht gewünschte Richtung entwickeln. Auch schon länger ist klar, dass der IFA die Strukturschwächen verstärkt und darum dringend Reformen braucht. Der Regierungsrat hat den Kantonsrat letztes Jahr selber dazu aufgefordert, ihm einen entsprechenden Auftrag zu geben. Dies haben die Kantonsräte der STAWIKO in überraschender Geschwindigkeit und Einigkeit mit dieser Motion getan. Das Verlangte entspricht dem, was schon 2017, also vor vier Jahren, im Wirksamkeitsbericht an notwendigen Massnahme abgeleitet und im Bericht «Finanzen 2020» auf 550 Seiten nochmals detailliert bestätigt wurde. Dem setzt der Regierungsrat auch nichts entgegen und beantragt, die Motion erheblich zu erklären. Dass die Regierung nun vier Jahre Zeit verlangt, bis sie nur einmal einen Vorschlag in den Kantonsrat bringen will, ist für die GLP Schwyz nicht akzeptabel. Erstens sind die Mängel der IFA-Instrumente analysiert und das vorhandene Zahlenmaterial ist gültig, aber es veraltet bereits und das Spiel beginnt wieder von

vorne. Zweitens ist eine ganzheitliche Betrachtung zwar anzustreben, aber der einzigartige Gesamtentwurf, welcher überall und allen passt, ist wohl nicht zeitgerecht möglich. Wir sehen eher ein Vorgehen mit schrittweisen Reduktionen der Komplexität, was durchaus heisst, Konzentration auf die grössten Hebel und dort, wo Einflussmöglichkeiten und Belastung nicht stimmen, was man unter das Äquivalenzprinzip subsumieren könnte. Dass schrittweise Anpassungen ohne IFA-Systemzusammenbruch möglich sind, haben die vergangenen zwei bis drei Jahren gezeigt, als man alle zwei bis drei Jahre eine Änderung vorgenommen hat: 2008 Anpassungen wegen des NFA und Änderungen bei den Sozialversicherungen, 2011 Pflegefinanzierung wegen dem Bund und beim ÖV wegen des Massnahmenplans, 2013 Anpassung des Verteilschlüssels bei den Sonderschulen, 2015 Verteilung der Grundstückgewinnsteuer und kürzlich nun die Anpassung der Ergänzungsleistungen. Drittens, und das ist praktisch der Hauptgrund, warum man handeln sollte, es besteht dringender Handlungsbedarf bei den Gemeinden und beim Kanton. Jedes Jahr, in dem der IFA den Strukturfehler verstärkt und die Gemeinden nicht in Richtung finanzielle Autonomie und Handlungsfähigkeit arbeiten können, ist mehr als nur ein verlorenes Jahr, da es bis zur Erholung entsprechend länger geht und aufwendiger wird. Ich habe dies für die Gemeinde Schübelbach einmal abgeschätzt: Wenn wir mit einer Erholungszeit von 10 bis 15 Jahren rechnen, bis also wirklich weniger Ausgleichszahlungen für die Gemeinde notwendig wären, die Trendwende zwei Jahre später eingeleitet wird, dann bezahlt man aufgrund der späteren Einleitung jedes Jahr etwa 1 bis 2 Mio. Franken mehr Unterstützung, bis sich die Gemeinde erholt. Kumuliert macht das zwischen 15 und 20 Mio. Franken aus. Aufgerechnet auf weitere betroffene Gemeinden ergibt sich ein kumulierter Mehrbetrag von 80 bis 120 Mio. Franken, welchen man aufgrund des späteren Handelns in Kauf nimmt. Unabhängig von diesen Zahlen ist es, wie wenn man bei einer Wanderung in die falsche Richtung marschiert. Der Rückweg wird dann umso aufwendiger, je später man sich zur Umkehr entscheidet. Später zu handeln, kostet also etwas. Nicht nur die betroffenen Gemeinden wollen sich öffnen, sondern auch der Kanton und die Berggemeinden haben einen riesigen Anreiz, Gas zu geben. Hier verlangt die GLP Schwyz, welche sich seit Jahren für dieses Anliegen mit aller Kraft einsetzt, ein «Finanzen 2020»-basiertes aber vorwärts orientiertes Vorgehen mit Vorschlägen, zu denen der Kantonsrat in spätestens zwei Jahren Stellung nehmen kann. Besten Dank.

KR Paul Schnüriger: Geschätzter Präsident, liebe Ratskolleginnen, liebe Ratskollegen. Ich stehe indirekt hier vorne wegen KR Manuel Mächler. Er hat gesagt, hoffentlich gewichten wir dieses Thema auch so stark, wie heute das erste Thema, welches wir diskutiert haben. Ich glaube, das vorliegende Thema ist viel umfassender und viel wichtiger und es lohnt sich wirklich, hier etwas Hirnschmalz von allen Seiten hinein zu geben. In diesem Sinne tue ich dies gerne, damit wir mit diesem schwierigen und grossen Thema nicht allzu schnell fertig sind. Nachdem die Auslegeordnung mit dem Bericht «Finanzen 2020» gemacht ist, ist es nichts als folgerichtig, dass wir jetzt die Erkenntnisse politisch werten und, wo sinnvoll und möglich, Verbesserungen umsetzen und die Grundlage für die nächsten 20 Jahre Finanzausgleich schaffen. Das allermeiste wurde wirklich gesagt, wir scheinen uns hier sehr einig zu sein, wo die Eckpunkte des Ganzen sind. Aber ich sage es noch einmal, weil es wirklich wichtig ist, und ich hoffe in den Kommissionsdiskussionen finden wir auch überall eine Lösung dafür. Ich glaube, eine erfolgreiche Umsetzung kann wirklich nur gelingen, wenn alle wichtigen Anspruchspartner oder Anspruchsgruppen involviert und informiert sind respektive wenn bereits im Prozess ein reger Austausch stattfindet. Es versteht sich von selbst, dass auch nach einer allfälligen Reform alle Gemeinwesen die notwendigen Ressourcen für die Bewältigung ihrer Aufgaben haben müssen. Die Steuerattraktivität der Höfe, das haben wir gehört, soll nicht irgendwo im Zentrum stehen, dass man nur auf diese zeigt. Es ist essentiell, dass die Steuerattraktivität gut bleibt und gewahrt bleibt, davon leben wir alle. Das Gesamtvolumen des Ausgleichs soll möglichst reduziert werden. KR Leo Camenzind hat gesagt, der indirekte Finanzausgleich sei abzuschaffen. Ganz so klar ist dies vermutlich jetzt schon noch nicht. Wir haben noch eine Subsidiarität und eine Äquivalenz. Man muss schauen, wo macht es wirklich Sinn und wo haben auch die Gemeinden ihre Rolle zu erfüllen. Aber dass man es anschaut, ist klar, damit man die Dinge dort reduzieren kann, wo sie nicht notwendig sind. Ich wäre übrigens froh, wenn einmal irgendjemand zwei deutsche Begriffe für die zwei Unwörter Subsidiarität und Äquivalenz geben könnte. Ich kann diese fast nicht aussprechen. Des Weiteren

soll ganz klar die Steuerdisparität möglichst sinken. Es wird sich zeigen, inwieweit die sprichwörtlich eierlegende Wollmilchsau auch im realen politischen Alltag bestehen kann. Ich bin aber klar der Meinung, dass diese Arbeit ergebnisoffen und weitsichtig angegangen werden soll. Die Chancen und das Optimierungspotenzial soll man nutzen, mögliche Risiken und Verschlechterungen gleichzeitig im Auge behalten. In diesem Sinne empfehle ich allen, die Motion erheblich zu erklären und die Regierung auf den Weg zu schicken. Merci.

KR Fredi Kälin: Geschätzter Präsident, meine Damen und Herren. Ich greife das Wort von KR Paul Schnüriger auf, die eierlegende Wollmilchsau hier zu predigen, das wäre wohl wirklich falsch. Es ist ein Versuch, eine Reform des innerkantonalen Finanzausgleichs aufgrund wissenschaftlicher Daten zu erarbeiten. Es wird bei dieser Umstellung sicher Gewinner und Verlierer geben, das ist ganz klar. Wir haben heute ein intransparentes System, bei einem transparenten System wird dies nachher die Folge sein. Man wird sagen müssen, dass vielleicht Verlierergemeinden in der Vergangenheit unverhältnismässig mehr profitiert haben. Der Geldtopf wird auch nicht einfach automatisch grösser, es ist mehr Geld vorhanden, so dass jeder mehr Geld haben kann. Indem man jedoch Anreize schafft oder solche geschaffen werden sollten, haben die Gemeinden die Chance, ihre öffentlichen Dienstleistungen zu verbessern. Wir sprechen hier alle eigentlich nur über das Positive, es ist alles theoretisch und theoretisch ist vieles einfach gesagt. Auf dem strategischen Schachbrett liegen die Figuren mit dem Wirksamkeitsbericht und dem Bericht «Finanzen 2020» soweit bereit. Es wird jedoch kein Schachspiel geben, das nach 10 Zügen gewonnen wird. Und doch ist eine gute Eröffnung wichtig. Alle Figuren respektive die Figuren der Gemeinden werden in dieses Spiel integriert werden müssen, um sich nachher im Endspiel zu behaupten. Genau dies wird Zeit brauchen, die Zeit steht bei dieser Motion ebenfalls im Zentrum. Diese wird es brauchen, um die Überlegungen zu überdenken und die richtigen Entscheidungen zu treffen. Es muss jedoch heute damit begonnen werden, um dann nicht auf den letzten Drücker zu arbeiten, wie das so oft bei Arbeiten oder bei Prüfungsvorbereitungen von Studenten der Fall ist – ich war auch einmal ein Student und habe genauso gearbeitet, auf den letzten Drücker. Ich kann somit der gesetzlichen Frist durchaus viel abgewinnen, nicht etwa um diese Motion möglichst schnell fertig zu spielen, sondern vielmehr um von Beginn an mit der notwendigen Intensität sämtliche Figuren in Position zu bringen. Danke vielmals.

KR Roland Lutz: Herr Präsident, meine Damen und Herren. Ich spreche für eine Minderheit, ich glaube nicht nur von unserer Fraktion. Es geht eigentlich nur um die Frist zwei oder vier Jahre. Dieses Vorhaben ist in seiner Bedeutung und seinen Auswirkungen meines Erachtens nicht zu unterschätzen. Eine seriöse Ausarbeitung ist dringend notwendig, weil es sonst Schiffbruch erleidet. Der Wille, dass man hier etwas macht, das haben wir jetzt in den verschiedenen Voten gehört, ist ja vorhanden und die Notwendigkeit damit unbestritten. Druck ist meines Erachtens hier nicht notwendig. Viele Akteure sind involviert, viele Interessen sind im Spiel, sehr viele Abhängigkeiten bestehen. Und, geschätzte Damen Herren, es ist eine Riesenkiste. Wenn man diese zu Ende führen will, dass alle am Schluss zufrieden sind, oder möglichst wenige unzufrieden sind, dann muss man sich hier anstrengen. Ein Schnellschuss in zwei Jahren wäre meines Erachtens ein Pyrrhussieg. Ich bin der Meinung, in dieser Zeit kann man es nicht seriös durchspielen. Ich bitte Sie, wie es die Regierung vorschlägt, vier Jahren zuzustimmen. Ich zitiere hier zwei Personen: Augustus hat gesagt: Eile mit Weile, Henry Ford hat gesagt: Der grösste Feind der Qualität ist die Eile. Danke.

KR Markus Vogler: Geschätzter Kantonsratspräsident, sehr geehrte Damen und Herren Kantonsräte. Anreizbasierter, fairer und zeitgemässer innerkantonaler Finanzausgleich. Ziel ist es, den innerkantonalen Finanzausgleich zu reformieren und dabei die Überdotierung von gewissen Gemeinden sowie Fehlanreize zu korrigieren. Auch ist vorgesehen, die ressourcenschwachen Gemeinden deutlich zu entlasten. Weiter sollen die Beiträge an die Lehrerbesehung und auch Pauschalbeiträge an die Verbindungsstrassen angepasst oder sogar abgeschafft werden. Zur Abfederung dieser Veränderungen bei einzelnen Gemeinden soll ein sogenannter befristeter Härteausgleich die Schmerzen lindern. Das klingt alles sehr gut und ist auf den ersten Blick auch sehr plausibel und nachvollziehbar. Doch geht

man einen Schritt weiter und stellt sich folgende Fragen: Wie ist das bestehende System entstanden, was sind die Auswirkungen der Reform, welche Gemeinden sind Verlierer und zu guter Letzt, was sind die finanziellen Folgen und können diese überhaupt von den betroffenen Gemeinden getragen werden, verliert die seitens der STAWIKO einstimmig verabschiedete Motion ihren Glanz. Auf die ersten zwei Fragen gibt der Regierungsrat Antwort. Die bestehenden Strukturen sind historisch gewachsen und gezielt ausgerichtet. Eine radikale Aufhebung gefährdet das bestehende Gleichgewicht unnötig. Anpassungen sollen fundiert und mit gebührender Weitsicht erfolgen. Weiter wird aber auch erwähnt, dass die Reform des IFA finanzielle Auswirkungen auf die Gemeinden hat und dass seitens des Regierungsrates ein Effekt auf die Steuerdisparität nicht garantiert werden kann. Der Regierungsrat erwartet, dass ihm zur Schaffung einer stabilen gesetzlichen Basis die notwendige Zeit, namentlich vier Jahre, eingeräumt wird. Für mich ist die Antwort seitens des Regierungsrates klar und deutlich und sollte auch ernst genommen werden. Leider spüre ich diesbezüglich seitens der Kommission im Moment nicht allzu viel. Ich komme zu den Verlierern des neuen innerkantonalen Finanzausgleichs. Zu den Verlierern und den finanziellen Auswirkungen gibt der Bericht «Finanzen 2020» Auskunft. Auch wenn dies noch nicht der Taten letzter Schluss ist, so zeigt sich doch eine klare Tendenz. Mit leeren Versprechungen können wir auch in Zukunft nichts kaufen. Die Tabelle auf Seite 143 mit dem Titel: Mehrjahresvergleich und Fazit zum Reformkonzept zeigt namentlich für die sieben Gemeinden Muotathal, Steinen, Lauerz, Morschach und Illgau im inneren Kantonsteil und Wangen und Reichenburg in der Ausserschwyz ein ganz düsteres Bild. Durch diese seitens der Motionäre geforderte Reform würden die Ausgleichszahlungen an die genannten Gemeinden von heute 27.5 Mio. Franken um total 10 Mio. Franken oder rund 37 % reduziert werden. Das Befund für die einzelne Gemeinde liegt bei minus 23 % bis minus 50 %. Aufgrund der teilweise sehr tiefen Steuerkraft wäre die Reduktion bezüglich Finanzen der Untergang für einzelne betroffene Gemeinden. So müsste zum Beispiel meine Gemeinde Illgau, um das heutige Niveau zu halten, den Steuersatz von heute 180 % auf neu rund 700 % erhöhen. Muotathal würde es mit 110 % und Lauerz mit 100 % treffen. Bei den übrigen Gemeinden wären Steuerhöhungen zwischen 14 % bis 39 % erforderlich. Die angestrebte Steuerdisparität wäre somit in weite Ferne gerückt. Die Reduktion damit zu begründen, dass infolge Überkompensation oder, wie in der Motion erwähnt, mit Überdotierung in der Vergangenheit zu viel ausbezahlt wurde, greift für mich eindeutig zu kurz. Ich komme zum Schluss: Wie der Regierungsrat in seiner Antwort schreibt, sind Anpassungen fundiert und mit gebührender Weitsicht vorzunehmen. Im Verhältnis zum Gesamtbudget des Kantons von 1,5 Mrd. Franken sind 10 Mio. Franken, die umverteilt werden sollen, eine kleine Zahl, die aber für die betroffenen Gemeinden sehr einschneidend ist. Allenfalls gibt es einen anderen Weg und Finanzierungsmöglichkeiten. Bezüglich der Grundlagenbeschaffung ist meines Erachtens die Rücksprache mit den betroffenen Verlierergemeinden ein Muss. Ich fordere alle Beteiligten, insbesondere die Regierung und die STAWIKO auf, mit Augenmass zu handeln und nicht das Kind mit dem Bad auszuschütten. Anreizbarer, fairer und zeitgemässer innerkantonomer Finanzausgleich: Ja, aber bitte nicht so. Die betroffenen Gemeinden sind Ihnen allen dankbar. Ich danke für die Aufmerksamkeit.

KR Peter Dettling: Geschätzter Präsident, geschätzte Kolleginnen und Kollegen. Wie oft war der innerkantonale Finanzausgleich in den letzten Jahren schon auf dem Tablett dieses Rates? Diverse Vorstösse haben dazu geführt, dass sich der Regierungsrat diesem Thema fundiert angenommen hat. Im grossen Bericht «Finanzen 2020» hat er, sage und schreibe auf 60 Seiten, ausführlich dargelegt, welche Möglichkeiten für eine Reform bestehen und was für ein Fazit der Regierungsrat zu diesem Reformkonzept vorsieht. Die STAWIKO hat dies nun aufgenommen und fordert einen anreizbasierten, fairen und zeitgemässen innerkantonomer Finanzausgleich. Es scheint, als wären sich alle Parteien über die Stossrichtung einig und würden diese Motion unterstützen. Auch ich sehe grundsätzlich keine Punkte, die dagegensprechen, diese Reform anzugehen. Man sollte aber trotzdem ein paar Punkte noch anmerken. Insbesondere die STAWIKO-Mitglieder sind sich schliesslich einig und unterstützen die Motion vollumfänglich. Ich möchte aber auch auf die Verlierer hinweisen, die durch diese Reform betroffen wären. Die Verlierer sind im Bericht «Finanzen 2020» klar ersichtlich. Man kann jetzt argumentieren, dass auch für diese Gemeinden eine Lösung gefunden werden soll. Aber die Stossrichtung ist klar aufgezeigt, wohin der Weg gehen soll. Dieser Weg sieht vor allem für die

sieben Gemeinden sehr düster aus. Es wird argumentiert, dass gewisse Gemeinden bisher überkompensiert worden seien, sprich, zu viel Geld bekommen hätten. Die Verlierergemeinden dieser IFA-Reform sind kleine Gemeinden, mit einer grösstenteils schwachen Steuerkraft, welche ohne den IFA kaum überleben können. Die Gemeinden stehen in einem direkten Steuer- und Standortwettbewerb mit ihren Nachbargemeinden innerhalb des Kantons. Die grösseren Gemeinden, welche entlastet werden sollen, stehen in ausserkantonaler Konkurrenz und können sich mit anderen Gemeinden in den Kantonen Zug, Luzern aber auch Aargau messen. Ich möchte hier als Beispiel meine Wohngemeinde Lauerz aufführen, eine sehr finanzschwache Gemeinde mit einer geringen Steuerkraft. Mit der geplanten Reform gemäss dem Bericht «Finanzen 2020» würde Lauerz rund 1 Mio. Franken weniger erhalten und müsste den Steuerfuss um satte 100 % einer Einheit anheben, was schlicht und einfach nicht mehr tragbar ist. Vom Regierungsrat ist zwar vorgesehen, über die nächsten paar Jahre einen sogenannten Härtefallausgleich einzuführen. Das scheint mir jedoch lediglich ein Ausbluten auf Raten zu sein. Die vom Regierungsrat und auch von der STAWIKO angestrebte Verringerung der Steuerdisparität scheint hier nicht aufzugehen. Die Schere wird, zumindest für die betroffenen Gemeinden, dadurch nur noch mehr aufgehen. Das Reformkonzept sieht ein System mit acht Indikatoren vor, welche den IFA planbarer und berechenbarer machen sollen. Hinter die einzelnen Indikatoren setze ich doch ein gewisses Fragezeichen. Als Beispiel soll die Bevölkerungsdichte in die Berechnungen miteinbezogen werden. Das heisst, eine höhere Bevölkerungsdichte soll mehr Geld aus dem IFA generieren. Lachen zum Beispiel würde da natürlich profitieren. Meiner Meinung nach verursacht eine höhere Bevölkerungsdichte eher geringere Gemeinkosten, weniger ÖV-Kosten, weniger Strassenkilometer, weniger Schulwegkosten, etc. Ich möchte appellieren, dass mit der angedachten Reform einzelne Gemeinden wie Muotathal, Steinen, Lauerz, Morschach oder auch die Ausserschwyz-Gemeinden Wangen und Reichenburg nicht derart bestraft werden, wie aktuell angedacht. Denn so führt der Finanzausgleich definitiv nicht zu den erhofften Zielen und zu einer Verringerung der Steuerdisparität. Besten Dank.

KR Markus Betschart: Herr Präsident, geschätzte Frauen und Männer Kantonsräte. Anreizbasierter, fairer und zeitgemässer innerkantonaler Finanzausgleich. Das klingt gut, aber wird sicher mit dem vorgeschlagenen Modell nicht erreicht, warum? Weil die ganzen Änderungen auf dem Buckel der finanzschwachen Landgemeinden stattfinden sollen. Das ist im Buch «Finanzen 2020» auf der Seite 143 klar und deutlich ersichtlich und wurde soeben von KR Markus Vogler und KR Peter Dettling gut aufgezeigt. Aber was bedeutet denn 2.5 Mio. Franken weniger? Für Muotathal ist das gerade etwa so viel, wie wir selber an Steuern einnehmen. Ich frage mich, wie sollen wir das Loch in der Gemeinderechnung dann einmal füllen? Darüber gibt das schlaue Buch eigentlich keine Antwort. Sparen ja, aber wo? Das haben wir eigentlich bis jetzt schon getan. Etwa zwei Drittel der Ausgaben sind aufgrund von Gesetzen und Vorschriften gebunden, daran können wir wenig rütteln. Es bleibt nicht mehr viel übrig, als zu versuchen, etwa bei der Infrastruktur zu sparen. Aber dies funktioniert eigentlich auch nur kurzfristig. Wenn man den ordentlichen Unterhalt nicht mehr tätigt, wird es plötzlich doppelt so teuer. Mehr Steuereinnahmen generieren, aber wie soll man das tun und trotzdem attraktiv zu bleiben? Der vorgeschlagene Härteausgleich bewirkt ja lediglich, dass man den Steuersatz pro Jahr nur etwa um 15 % erhöhen muss. Das ist mehr ein Witz, als dass es langfristig etwas bringt. Was hätten wir sonst noch für Möglichkeiten? Viel Natur haben wir, aber die bezahlt leider keine Steuern. Land und Alpwirtschaft – ja, aber da sollte man eher zu Gotthelfs Zeiten zurückgehen –, das gibt auch nicht mehr Geld. Firmen im Holzgewerbe und ein wenig Tourismus haben wir noch. Aber um konkurrenzfähig zu bleiben, kann man dort auch nicht viel mehr Steuern herausholen. Was könnten wir sonst noch tun? Arbeitsplätze schaffen, ja, das wäre eine Möglichkeit, aber es fehlt an Gewerbeland und Einzonungen sind kaum mehr möglich. Tourismus, das ist eine gute Idee, aber genau dafür braucht es eigentlich gute und gesunde Gemeindefinanzen, es braucht eine gute Infrastruktur, sprich Wanderwege, Velowege, Parkplätze, gute Strassen, Buslinien. Wir haben vorhin gehört, dass der Kantonsrat in einer Sparrunde die Buslinie ins Sahli gestrichen hat, jetzt kann sie die Gemeinde finanzieren. Wie heisst es so schön, innovativ sein. Ideen hätten wir ja schon, das wäre gar nicht das Problem, aber viele sind kaum umsetzbar, weil man irgendwelche Schutzzonen beachten muss oder Naturschutzzonen alles abwürgen. Oder es braucht halt einfach viel Geld, um Studien

und Vorprojekte auszuarbeiten, um vielleicht einmal zur Umsetzung zu gelangen, und schon braucht es wieder viel Geld. Aber zurück zum Thema, ein Zitat aus dem Buch auf Seite 144: Die Gemeinde Muotathal erhält zwar Ausgleichzahlungen aus dem geografisch-topografischen Lastenausgleich, diese fallen aber deutlich geringer aus, als im bisherigen Normaufwandausgleich (Ende Zitat). Kein Wunder, weil man für die Berechnung die Höhe der Gemeindekanzlei auf 610 m ü.M. annimmt. Die höchstgelegenen, während des ganzen Jahres bewohnten Häuser, liegen etwa auf 1'200 m ü.M. Die Gemeinde Muotathal ist eines der schneereichsten Täler, das konnte man kürzlich in der Zeitung lesen, das kann man auch an den verschiedenen Stationen nachschauen. Die Gemeinde ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Schulkinder von dort oben im Tal in die Schule gehen können. Solche auf falschen Annahmen basierenden Berechnungen geben am Schluss ein komisches Bild des neuen Systems, das am Schluss eigentlich für alle gerecht sein sollte. Es wurde jetzt zwar oft gesagt, dass man es besser machen kann, als es im Buch steht. Aber man muss es dann auch. Ich meine, die Fehlanreize im alten System wären viel schneller ausgemerzt, als das neue hochkomplexe System für alle einigermaßen fair auszugestalten. Ich erwarte und verlange von einem neuen Finanzausgleich klar, dass die Steuerdisparitäten unter den Gemeinden kleiner werden und nicht grösser, wie beim vorgeschlagenen Modell. Eines ist sicher, wir kämpfen für einen gerechten Ausgleich auch für uns. Und noch einmal eine solche Pleite wie mit der Flat Rate Tax müssen wir sicher nicht mehr haben. Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

KR Dr. Bruno Beeler: Herr Präsident, geschätzte Kolleginnen und Kollegen. Dieses Postulat stellt den Start zu einem grossen Projekt dar, zu einem grossen Finanzprojekt in diesem Kanton. Wir haben festgestellt, dass wir Fehlentwicklungen haben, Fehlanreize. Wir haben relativ hohe Steuerdisparitäten unter den Kommunen. Wir haben Überdotationen festgestellt. Wir haben auch festgestellt, dass wir keine Anreize haben, besser zu werden, dass man weniger Ausgleich haben müsste. Es gibt noch andere Problemfelder, welche zu dieser Revisionsidee geführt haben. Wie wollen wir vorgehen? Es ist Ihnen allen bekannt und der Finanzdirektor wird es Ihnen auch weiter ausführen, es ist eine höchst komplexe Materie zu bearbeiten. Es sind viele Gesetze betroffen. Es sind viele Leute betroffen, es sind Kommunen betroffen und vor allem sind viele Interessensvertreter betroffen. Ich gehe davon aus und ich fordere auch, dass alle relevanten Interessensvertreter von Anfang an miteinbezogen werden, dass man schrittweise vorgeht, dass man die Grundlagen erarbeitet – vermutlich alles Selbstverständlichkeiten –, dann die Interessensvertreter mit diesen Grundlagen konfrontiert. Mit Interessensvertretern meine ich unter anderem kleine Gemeinden, mittlere Gemeinden, grosse Gemeinden, Gebirgsgemeinden, Nehmergemeinden, das ist nicht immer deckungsgleich, dann aber auch Parteien. Zwischenresultate sind der STAWIKO zu präsentieren. Die STAWIKO ist ja eigentlich der Initiant und wird es vermutlich auch vorberaten müssen. Es ist auch auf dem Weg mit Varianten zu arbeiten. Auf diesem Weg, auf dem man schrittweise vorgeht, damit wir am Schluss im Gesamtrat ein Ergebnis, ein gutes Ergebnis, unter Einbindung aller möglichen Interessen präsentieren können. Dies müsste das Ziel sein, wie ich meine. Wir haben vorhin drei Vertreter von drei Gemeinden, kleinen Gemeinden, gehört, welche vermutlich unter Umständen, je nach System, das man wählen wird, es ist noch nicht klar, was dann am Schluss rauskommt, Verlierer sein könnten. Sie haben jetzt aus dem Bericht eine Variante herauspicks, bei der Sie Verlierer sein könnten und bei der ihre Steuerdisparität sich noch viel schlimmer präsentiert, als sie es jetzt schon ist. Es wird Ausreisser geben, es wird mit einem neuen System auch Verlierer geben. Angedacht ist eine Übergangslösung, die für eine gewisse Zeit speziell zu alimentieren wäre. Das wird aber vermutlich nicht reichen. Es ist davon auszugehen, dass man solche Ausreisser aus verschiedenen Gründen, diese muss man im Detail anschauen, auf die Dauer anders bedienen muss, damit diese auch auf einen vernünftigen Steuerfuss kommen. Wie vorhin ausgeführt wurde, ist es nicht so, dass jede Gemeinde sich selber bewegen kann, um steuerlich besser dazustehen. So einfach ist es nicht. Es haben viele Gemeinden ganz unterschiedliche Ausgangslagen, wenn man diese miteinander vergleicht. Deshalb werden wir vermutlich nicht darum herumkommen, ein solches Ausgleichsgefäss zu schaffen, welches solche Ausreisser abfängt. Es kann nicht das Ziel der Übung sein, dass wir jetzt zwei Jahre, oder wie die Regierung will vier Jahre, grauenhaft viel Hirnsubstanz investieren, um am Schluss ein Resultat zu erhalten, mit welchem wir noch mehr Verlierer bekommen, als wir jetzt bereits haben, oder noch viel mehr

Disparitäten produzieren, als wir jetzt bereits haben. Das kann es nicht wirklich sein. Deshalb müssen wir von Anfang behände darangehen und schauen, in diesen Bereichen die Leute im Boot zu haben, schrittweise, um am Schluss ein Ergebnis zu präsentieren, welches auch wirklich besser ist. Wir haben Fehler im jetzigen System. Diese müssen wir versuchen zu reformieren. Die Reform ist wirklich an die Hand zu nehmen, sachte. Wir müssen es in der Hoffnung versuchen, dass es nachher besser herauskommt als das, was wir haben. Wir müssen auch an jene denken, die allenfalls mit dem neuen System schlechter dastehen werden. Ich gehe jetzt nicht davon aus, dass das neue System transparenter sein wird als das alte. Ich glaube dies nicht wirklich. Aber es wird vielleicht gewisse Facetten besser regeln. Darum ersuche ich hier um Unterstützung dieses Vorstosses. Versuchen wir es in der Hoffnung, dass es besser kommt. Danke.

KRP René Baggenstos: Ich sehe keine weiteren Redner mehr aus dem Rat. Mein Glöckchen ist schon ganz heiss vom ewigen Unterbrechen. Ich bin froh, dass jetzt jemand ohne Redezeitbeschränkung kommt, RR Kaspar Michel.

RR Kaspar Michel: Herr Kantonsratspräsident, geschätzte Damen und Herren. Die Antwort des Regierungsrats auf die Motion ist offensichtlich mehrheitlich positiv aufgenommen worden. Die Mehrheit des Parlaments ist sich, zusammen mit dem Regierungsrat, einig, unser Finanzausgleichsgesetz in die Kur zu nehmen. Es soll gemäss den Erkenntnissen, welche wir mit dem Wirksamkeitsbericht und dem Bericht «Finanzen 2020» publiziert haben, modernisiert, verbessert und adaptiert werden. Was Sie dort drin aber vorfinden, ist nicht die definitive Lösung, sondern es ist eine Marschrichtung, bei welcher man gesagt hat, diese könnte die Grundstruktur eines neuen Finanzausgleichsgesetzes sein. Gleichzeitig herrscht Einigkeit darüber, dass auch die Finanzströme des indirekten Finanzausgleichs zwischen unseren Gemeinwesen, welche in den jeweiligen Gesetzen festgelegt sind, angepasst oder, wenn das zweckmässig und im Gesamtbild vorteilhaft ist, abgeschafft werden. Wenn Sie heute diese Motion erheblich erklären, steht der Auftrag für die Regierung fest und sie wird sich an die Arbeit machen. Ein paar wichtige Vorarbeiten, Schachfiguren wurde gesagt, sind ja bereits gemacht worden, aber noch längstens nicht alle. Wenn Sie heute Ja sagen zu diesem Auftrag, so lancieren wir gemeinsam die Revision eines sehr grossen, umfassenden und komplexen Gesetzeswerkes. Wie gesagt, und dies müssen sie sich bewusst sein, nicht nur die Revision des Finanzausgleichsgesetzes, sondern die Revision von sieben weiteren Gesetzen sind Bestandteil dieses Auftrags. Unsere Partner, die Betroffenen, die Hauptakteure – zusammen mit dem Kanton – sind unsere Bezirke und Gemeinden. Insgesamt 33 Gemeinwesen spielen hier mit, müssen hier mitspielen. Drei haben wir bereits gehört. Ohne die Gemeinden wird es nicht gehen. Gleichzeitig sind auch die Vorstellungen über die Zielsetzungen, welche ein neues Ausgleichssystem erreichen sollte, teilweise sehr different zwischen und sogar innerhalb der politischen Parteien. Lassen Sie sich von der heutigen Eintracht, von dieser Geschlossenheit und Harmonie, nicht täuschen, geschätzte Damen und Herren. Wir werden, und ich sage das im positiven Geist, noch sehr grosse, fundamentale Diskussionen vor uns haben und auch sehr weit auseinanderliegende Interessen unter einen Hut bringen müssen. Es ist aber auch richtig und wichtig, dass wir diese Diskussionen führen und zwar bevor die Stimmbürger und Stimmbürgerinnen mit dem Griffel über dem Abstimmungszettel kreisen. Täuschen Sie sich auch nicht in Folgendem: Zahlreiche, viel mehr als wir heute bereits gehört haben, Gemeinden und Bezirke leben mit dem heutigen System ausserordentlich gut und sind zufrieden. Diese werden wir von einem neuen System überzeugen müssen. Dieses Überzeugen braucht Arbeit, es braucht Meinungsaustausch, es braucht Erörterung, es braucht Dialog, es braucht schlichtweg Zeit. Sonst wird diesem Projekt das gleiche Schicksal beschieden sein, wie dem Finanzausgleichs-Revisionsvorhaben von 1994, das man damals zwar sehr schnell erstellt hat, sehr schnell, in Windeseile, in zwei bis drei Jahren, dann aber schon in der Vernehmlassung Totalschaden erlitten hat. Nach dieser Abfuhr damals 1994 hat es nochmals acht Jahre gedauert, bis man das heutige System einführen konnte. So sieht das aus in der Politik der Finanzausgleichssysteme, geschätzte Damen und Herren. Die Forderung der Fraktionen, ein neues Finanzausgleichsgesetz innerhalb von zwei Jahren über völlig veränderte, in sieben verschiedenen Gesetzen festgemachte und teils wahrscheinlich auch richtigerweise abzuschaffende Finanzflüsse legen zu können und alles als Gesamtpaket durchzupeitschen,

mag zweifelsohne ein löblicher Wunsch sein und auch grossartige Tatkraft symbolisieren. Da gebe ich Ihnen Recht. Ob solch ein Zeitplan aber den politischen Realitäten entspricht, überlässt die Regierung Ihrem Beurteilungsvermögen. Der Regierungsrat will, da ist er wahrscheinlich bei Ihnen, eine dauerhafte, taugliche, solide und durchdachte Lösung und keinen legislativen Hürdenschnelllauf, bei dem am Schluss das Parlament und die Regierung noch stolpern. Das will niemand hier drin. Zentrale Leitlinien bleiben konzeptionelle Klarheit, Beständigkeit, eine breite Abstützung bei den Betroffenen, Verständlichkeit und die Wirksamkeit, insbesondere bei einem Ausgleichssystem. Der Regierungsrat hat Ihnen eine verlängerte Frist für die Erarbeitung dieses komplexen Gesetzgebungsvorhabens vorgeschlagen, weil, ich muss es deutsch und deutlich sagen, mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden muss, dass Sie kaum im Mai 2023 über ein Gesamtpaket, wie es heute in Auftrag geben wird, befinden können. Wir erachten dies als nachgerade ausgeschlossen, um nicht das Wort, es ist glücklicherweise schon einmal gefallen, unseriös verwenden zu müssen. Aber man darf selbstverständlich und man soll selbstverständlich auch in der Politik und im politischen Geschäft ambitioniert bleiben. Der Regierungsrat nimmt auch emotionslos und mit offener Haltung zur Kenntnis, dass Sie offensichtlich mehrheitlich die Frist für dieses Gesetzespaket ordentlich, wie es die Geschäftsordnung im Normalfall vorsieht, belassen wollen. Es ging uns von der Regierungsbank darum, Ihnen keinen Sand in die Augen zu streuen, Ihnen nichts vorzuspiegeln oder irgendwelche Realitäten zu vernebeln. Wir alle kennen die Mechanismen der Gesetzgebungsverfahren. Sie wurden sinnigerweise oder vielleicht auch fast schon prophetisch mit Hinweis auf die Verlängerungsmöglichkeiten der Fristen bereits in den Vorberichten von gewissen Fraktionen erwähnt. Was der Regierungsrat als ordnungsgemäss prozessführendes politisches Gremium in dieser Sache Ihnen aber garantieren kann, ist, dass er diese grosse und anspruchsvolle Revision entschlossen, fleissig und zielstrebig angeht und realisieren will. Insofern rufen wir die Gemeinden und Bezirke dazu auf, mit uns zusammen diese Arbeiten anhand zu nehmen und in solider Arbeit, in konstruktiver Zusammenarbeit anzugehen. Darauf können auch Sie als parlamentarischer Auftraggeber in Ihren Gemeinden hinwirken. Es gibt noch weitere so genannte kritische Erfolgsfaktoren für dieses Projekt. Sie dürfen zum heutigen Zeitpunkt, zum Zeitpunkt Ihrer Befehlsausgabe an den Regierungsrat, nicht verschwiegen werden: Ein neues System, wie immer es im Detail aussieht, wird gegenüber den heutigen Mechanismen, ob diese fair sind oder nicht, bleibe dahingestellt, für gewisse Destinatäre, für gewisse Betroffene, Vorteile, für andere, wir haben es gehört, gegenüber heute Nachteile haben. Diese Voraussetzung muss in diesem Moment allen klar sein. Auch wenn ein adäquater, finanzierbarer, vernünftiger Härteausgleich, nicht einer wie wir ihn im NFA kennengelernt haben, ein vernünftiger, angemessener Härteausgleich opportun sein wird, so soll man sich heute schon von der Vorstellung verabschieden, dass man sämtliche Unebenheiten mit und in einem neuen System eliminieren kann. Sie werden es dann sehen: Das perfekte System gibt es nicht. Schon gar nicht für ein Staatswesen mit so unterschiedlichen Kommunen wie im Kanton Schwyz. Es wäre nämlich, und ich sage dies wirklich mit dem erhobenen Mahnfinger des Finanzdirektors, was Sie nota bene nicht überraschen wird, fatal, wenn wir jegliche Unebenheiten, alle vermeintlichen Ungerechtigkeiten, alle möglichen Nachteile und alle Unbequemlichkeiten eines neuen Systems einfach mit Geld zuschütten würden – mit Geld des Kantons, mit Geld der finanzstarken Gemeinden, denn von irgendwoher muss auch im inskünftigen System das Geld herkommen. Das ist uns auch allen bewusst. Die Gefahr einer solchen unheilvollen politischen Lösungsfindung ist nicht ganz unerheblich, das muss ich Ihnen sagen. Unsere Erfahrungen mit dem NFA in seinen Anfangszeiten belegen dies zur Genüge. Passen wir auf, dass wir den Kanton nicht unter dem Deckmantel einer kommunalen Voll- oder sogar Überversorgung überbelasten, nur um dem hehren Ziel einer möglichst hohen und hypothetischen – sie bleibt hypothetisch, denn die Gemeinden bleiben abschliessend für die Steuerfussfestlegung zuständig – Disparitätenverringerung bezüglich Steuerfuss und finanziellen Voraussetzungen noch ein Stückchen näher zu kommen. Man wird auch inskünftig nicht zaubern können. Sie werden sich an diese Worte noch erinnern, wenn wir in die Ausarbeitung gehen und wenn wir dann die Vernehmlassungen der Gemeinden und Bezirke zurückerhalten. Dann werden wir die verschiedenen Schattierungen des schönen Wortes im Titel dieser Motion erfahren, vom Wort fair. Fair wird dann nämlich sein, wenn kein Gemeinwesen auch nur den kleinsten Nachteil erfährt, und das wird schlicht, in der *longue durée*, auf die lange Frist nicht möglich sein. Die in der Motion richtig- und sinnvollerweise

postulierten Ziele, die Erhaltung der Steuerattraktivität und des Steuerwettbewerbs als grundsätzliche Prinzipien einer erfolgreichen Fiskalpolitik müssen wir unbedingt im Auge behalten. Das hat die STAWIKO sehr wohl erkannt und auch konkret geäußert. Ohne an dieser Stelle näher darauf einzugehen, ist uns allen klar, welche revisionsbedürftigen Hauptanliegen sonst noch vorhanden sind, sie wurden in verschiedenen Ausdrucksformen mehrfach erwähnt: Die identifizierten Fehlanreize zu korrigieren, Soziallasten verstärkt abzubauen und einzubeziehen, Entwicklungen vorausszusehen, faire, tragbare und wo notwendig Entlastungen zu realisieren, für die Gemeinden und Bezirke Handlungsspielraum zu schaffen und gleichzeitig dort eine Grenze zu ziehen, auch das ist wichtig, wo wir quasi in eine G-Reform 2.0 hineinlaufen würden. Dies würde das Projekt eher gefährden als ihm hilfreich sein. Der Regierungsrat ist dankbar, wenn das Parlament zusammen mit dem Regierungsrat mit der notwendigen Ernsthaftigkeit, da zweifeln wir kein bisschen daran, und dem notwendigen Respekt mithilft, diese, es wurde gesagt, grosse Kiste, oder in der STAWIKO haben wir auch schon lebensnah gesagt siedend heisse Kartoffel, zum Erfolg zu führen. Der Regierungsrat wird das Parlament adäquat, stufengerecht und zielgerichtet in die Arbeiten einbeziehen, die Kernerarbeit aber selbstverständlich uns, obliegt der Exekutive, wie bei jedem Gesetz in der Erarbeitungsphase. Eine Projektorganisation, welche Betroffene zu Beteiligten, Mitentscheider zu Mitwirkenden und Verantwortungs-träger für den politischen Erfolg zu Mitverantwortlichen macht, ist zweifelsohne von Vorteil. Dies weiss die Regierung und sie wird das im Auftrags-RRB und in der Projektorganisation entsprechend berücksichtigen. Ich komme zum Schluss: Geschätzte Damen und Herren, zusammen können wir zu Gunsten unserer Bezirke und Gemeinden, zu Gunsten der Bürgerinnen und Bürger unter Berücksichtigung der strukturellen und finanziellen Herausforderungen und Möglichkeiten aller Staatsebenen und auch, das müssen Sie als Parlamentarier, unter Achtung und Wahrung von nachhaltig stabilen kantonalen Finanzen dieses Revisionsprojekt zum Erfolg führen. Die von uns gemeinsam in den letzten Jahren geschaffenen finanzpolitischen Voraussetzungen dazu sind eigentlich besser, als sie es jemals sein könnten. Wir haben sicher den richtigen Zeitpunkt, welchen wir jetzt erwischen – auch bezüglich des Schachspiels, bei dem es in die Eröffnungszüge geht. Der Regierungsrat zweifelt nicht daran, dass diese Revision gelingen wird. Gelingen, wenn wir rücksichtsvolle, massvolle, solidarische und mehrheitsfähige politische Leitlinien befolgen. Dies bleiben die Prämissen. In diesem Sinne dankt Ihnen die Regierung für die Erheblicherklärung der Motion.

KRP René Baggenstos: Aus all Ihren Voten konnte ich nicht feststellen, dass die Erheblicherklärung bestritten wäre. Ich werde aber trotzdem darüber abstimmen lassen. Ich bin überzeugt, bei einem Projekt von dieser Komplexität ist es wichtig, dass von Anfang an eine klare Kommunikation geschieht.

Abstimmung

Die Motion M 13/20: Anreizbasierter, fairer und zeitgemässer innerkantonaler Finanzausgleich wird mit 80 zu 14 Stimmen erheblich erklärt.

Der Regierungsrat stellt den Antrag, die Beantwortungsfrist auf insgesamt vier Jahre zu verlängern.

Abstimmung über den Antrag

Der Antrag wird mit 20 zu 74 Stimmen abgelehnt.

4. Motion M 14/20: Anpassung der kantonalen Entschädigungsansätze für landwirtschaftliches Kulturland bei Enteignungen (RRB Nr. 287/2021) (Anhang 4)

KR Anton Bamert-Birchler: Geschätzter Präsident, Kolleginnen und Kollegen. Wir fordern in dieser Motion, dass das kantonale Enteignungsgesetz analog zum Bundesgesetz angepasst und das landwirtschaftliche Kulturland zum dreifachen Schätzungswert entschädigt wird. Land ausserhalb der

Bauzonen ist nicht frei handelbar. Es untersteht dem bäuerlichen Bodenrecht, welches unter anderem die Förderung des bäuerlichen Grundeigentums und die Bekämpfung von übersetzten Preisen für landwirtschaftlichen Boden bezweckt. Es enthält Bestimmungen über den Erwerb von landwirtschaftlichen Gewerben und Grundstücken. Die Bewilligungspflicht für den Erwerb von landwirtschaftlichen Grundstücken ist mit der bekannten Wirkung, dass Landwirtschaftsland günstig bewertet und auch günstig gekauft und verkauft wird, sehr streng. Beim Erwerb von Grundstücken knüpft die öffentliche Hand an die tiefen Preisen an und bedient sich der Vorteile, welche verfassungsgemäss der Landwirtschaft oder dem bäuerlichen Selbstbewirtschafter vorbehalten sind. Die öffentliche Hand wird sozusagen zum Trittbrettfahrer, weil sie für sich Sonderregelungen in Anspruch nimmt, welche eigentlich nur für die Landwirtschaft gelten und im bäuerliche Bodenrecht geregelt sind. Die öffentliche Hand erwirbt beispielsweise Landwirtschaftsland zu billigen Preisen, um hochwertiges Bauland zu erschliessen. Das Land fällt dann jedoch spätestens nach der Enteignung oder dem Verkauf aus dem Geltungsbereich des bäuerlichen Bodenrechts. Darum teile ich auch die Bedenken nicht, dass der Kanton mit dem Gebot der Rechtsgleichheit in Konflikt gerät. Ein Beispiel für Rechtsungleichheit ist der Autobahnzubringer Wangen Ost. Für den Autobahnanschluss ist das ASTRA, spricht der Bund, und für den Zubringer der Kanton zuständig. Fazit: Der eine Teil wird nach Bundesrecht dreifach und der andere Teil zum Kantonstarif entschädigt. Der Regierungsrat schreibt in seiner Antwort ebenfalls, dass keine Gewinne erzielt werden dürfen. Auch hierzu ein kleines Beispiel: In Tuggen muss ein Landwirt 1 200 m² für ein Strassenbauprojekt abgeben und wird mit Fr. 15 000.-- entschädigt. Zudem ist er dann für die neue Stützmauer, welche der Kanton baut, auch noch unterhaltspflichtig. Innerhalb der Bauzonen würde das ein Mehrfaches an Entschädigung bedeuten, spricht bei weitem keine Gewinnerzielung. Man erachtet die Erhöhung des Preises für enteignetes Land keineswegs als verfassungswidrig, sondern als Annäherung an den effektiven Wert des Landes. Denn mit dem durch das bäuerliche Bodenrecht tiefgehaltenen Preis für die Landwirtschaft wird ja das Ziel verfolgt, eine Überschuldung der Landwirtschaft zu verhindern. Nach der Enteignung untersteht das Land nicht mehr dem bäuerlichen Bodenrecht und dementsprechend auch nicht mehr diesen Zielen. Zu einer Ungleichbehandlung mit Grundstücken, welche in einer anderen Zone liegen und im Enteignungsfall nach dem einfachen Verkehrswert entschädigt werden, kommt es auch nicht. Der Regierungsrat vergisst, dass im Gegensatz zu diesen Grundstücken das Landwirtschaftsland gar nicht frei handelbar ist und diese Werte gemäss bäuerliche Bodenrecht bewusst tief gehalten werden. Die Regierung schreibt in ihrer Antwort auch, dass für die Enteignung eine ausreichende gesetzliche Grundlage vorhanden, sie im öffentlichen Interesse liegen und zudem verhältnismässig sein muss. Das Prinzip der Verhältnismässigkeit führt jedoch dazu, dass unbebautes Land bevorzugt beansprucht wird. Auch hierzu mache ich ein Beispiel: Wenn eine Umfahrungsstrasse im Baugebiet geführt werden könnte, dafür jedoch mehrere Wohnhäuser abgebrochen werden müssten, sich daneben aber unbebautes Kulturland befindet, was denken Sie, wo die Strasse erstellt wird? Die pauschale Landentschädigungsregelung soll auch künftig weitergeführt werden, allerdings auf einem höheren Niveau. Bei einer Erhöhung des Entschädigungsansatzes auf 36 Franken pro Quadratmeter wird sowohl bei Enteignungen als auch beim freihändigen Verkauf dieser Wert angewendet. Die Erstellung von notwendigen Infrastrukturanlagen könnte dank besserer Abgeltung der Eigentümer sogar beschleunigt werden. Laut Regierungsrat würde diese Motion einvernehmliche Lösungen verhindern, spricht Realersatz. Auch hier muss ich widersprechen. Jeder Landwirt bevorzugt, wenn möglich, die Realersatzlösung, insofern sie im ortsüblichen Bewirtschaftungsradius liegt. In den meisten Fällen ist gar kein Realersatz vorhanden. Allenfalls könnte dank der Erhöhung des Entschädigungsansatzes sogar zusätzlicher Realersatz generiert werden. Trotz diesen Anpassungen wird der Landerwerb, sofern es sich um landwirtschaftliches Kulturland handelt, ein untergeordneter Ausgabenposten bei Infrastrukturprojekten bleiben. Aus den genannten Gründen stellen wir Motionäre den Antrag, die Motion erheblich zu erklären. Die CVP unterstützt das Anliegen einstimmig.

KR Thomas Büeler: Herr Präsident, meine Damen und Herren. Im Vorlauf dieser Session kam heraus, dass rein rechtlich gesehen entgegen den Ausführungen im RRB nichts gegen eine allfällige Erhöhung der kantonalen Entschädigungen bei Enteignungen von Kulturland spricht. Hier ist seitens Regierung ein Fehler passiert. Fehler können passieren, aber gut ist es nicht. Die Motionäre führen

in ihrem Motionstext aus, dass sich ihr Anliegen daraus ergibt, dass der Bund die Entschädigungen per 1. Januar 2020 erhöht, namentlich verdreifacht hat. Was bedeutet dies jetzt für die Praxis? Wenn es so bleibt, würde bei einer Enteignung seitens Bund das Dreifache dessen bezahlt, was bei einer kantonalen Enteignung entschädigt würde. Erklären Sie das einmal einer betroffenen Landbesitzerin. Ich könnte es nicht. Für die Bürgerinnen ist es im Endeffekt der Staat, der das Land enteignet, egal ob es jetzt der Bund oder der Kanton ist. Bekanntlich orientiert sich der Preis für einen freihändigen Erwerb an der Höhe der Entschädigung bei einer Enteignung, weil es keinen eigentlichen Markt für Kulturland gibt. Das ist auch gut so. Will heissen, dass, wenn Landwirtinnen künftig eine anständige Entschädigung für ihr Land in Aussicht hätten, auch eher dazu bereit wären, Land ohne Enteignung abzugeben. Wenn die Entschädigung so tief wie jetzt ist, sagen die Betroffenen doch eher, dass sie es auf eine Enteignung ankommen lassen können. Im Sinne einer Ultima Ratio sollte eine Enteignung immer erst als letztes Mittel ergriffen werden, weil das Verfahren lange dauert und am Schluss für beide Parteien Mehrkosten und vielfach auch Ärger nach sich zieht. Mit einer Anpassung der Entschädigungen bei einer Enteignung würde man also auch die Chancen einer einvernehmlichen Lösung erhöhen. Im Verhältnis zum jeweiligen Bauvorhaben ist der Preis für den Erwerb von Kulturland immer noch vernachlässigbar klein, auch wenn er in Zukunft drei Mal so hoch wäre. Etwas ist uns als SP-Fraktion jedoch ein Dorn im Auge: Es ist zu erwarten, dass vor allem auch unsere Kollegen der rechten Ratshälfte diesem Anliegen, welches berechtigt ist, zustimmen werden. Wir wünschen uns von Ihnen auch bei anderen Berufsgruppen, wie zum Beispiel den Hebammen oder den Kindergartenlehrpersonen, die nötige Sensibilität und das Augenmass, geschätzte Damen und Herren, statt jeweils jegliche Forderungen kategorisch abzulehnen. Ein paar Mal haben wir jetzt gehört, dass es wegen Corona nicht der richtige Zeitpunkt sei, mehr Gelder seitens des Kantons zu sprechen. Auch bei der Kultur, welche heute wahrscheinlich nicht mehr zur Sprache kommt, bewegt sich überhaupt nichts, obwohl eine finanzielle Förderung der entsprechenden Infrastruktur dringend angezeigt wäre. In diesem Sinne befürwortet die SP-Fraktion die Erheblicherklärung dieser Motion und dankt den Motionären für die vertieften juristischen Abklärungen, obwohl dies nicht ihre Aufgabe gewesen wäre. Besten Dank.

KR Peter Dettling: Geschätzter Präsident, geschätzte Kolleginnen und Kollegen. Die FDP-Fraktion ist bei der Motion M 14/20 eher gespaltenen Meinung. Einerseits anerkennt man die bisherige Praxis, mit der bei Enteignungen mit dem Verkehrswert entschädigt werden soll. Andererseits sieht man aber auch die Ungleichbehandlung, sie wurde vorhin bereits angesprochen, zwischen Bund und Kanton – vor allem bei Projekten in naher Zukunft bei uns im Kanton Schwyz. Es geht um Autobahnan-schlüsse, bei denen nach Bundesrecht die dreifache Entschädigung erstattet werden soll und nach kantonalem Recht nur die einfache. Hier würde eine gewisse Ungleichbehandlung entstehen. Die FDP-Fraktion ist deshalb mit knapper Mehrheit für die Erheblicherklärung dieser Motion. Lassen Sie mich aber noch dazu einige Punkte als Mitmotionär erläutern. Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass die Forderung der Motion M 14/20 der Bundesverfassung widerspreche und deshalb schon aus formeller Sicht abzulehnen sei. Dem kann ich nicht ganz zustimmen. Einerseits gibt es meiner Ansicht nach keinen entsprechenden Verfassungsartikel, welcher unserer Forderung widerspricht. Andererseits bestehen auch Bundesgerichtsentscheide, die unserem Anliegen Recht geben. Die Bundesverfassung (Art. 26 BV) spricht davon, dass bei einer Enteignung kein Gewinn erzielt und dass die volle Entschädigung ausbezahlt werden soll. Mit der dreifachen Entschädigung des Verkehrswerts werden diese beiden Punkte aber nicht untergraben. Der Verkehrswert wird anhand einer rund 180-seitigen Schätzungsanleitung festgelegt. Er wird errechnet aus dem Ertrag, welcher durch das Land erwirtschaftet werden kann. Zusätzlich unterliegt der Landwert dem bäuerlichen Bodenrecht, wie schon angemerkt, was eine Spekulation mit Landwirtschaftsland verhindern soll. Somit liegt der Verkehrswert deutlich unter dem eigentlichen Wert des Landes. Beim Bauland ist es anders. Hier wird bei Enteignungen der Wert des Landes nach aktuellem Wert geschätzt, somit also der wahre Wert berücksichtigt. Die Entschädigungszahlungen werden meiner Meinung nach beim Landwirtschaftsland und beim Bauland nicht gleich bewertet. Eben da möchte die Motion M 14/20 etwas Gleichheit schaffen. Das eidgenössische Parlament hat die Gesetzesanpassung, die dreifache Entschädigung der Enteignungsansätze, im letzten Jahr beraten und auch so beschlossen. Der Bundesrat hat im

Zug dieser Debatte eine zusätzliche Studie in Auftrag gegeben, welche die effektiven Landwerte beurteilen soll. Diese Studie kam zum Ergebnis, dass der effektive Landwert bei einer Enteignung circa dem Drei- bis Sechsfachen des Verkehrswerts entspricht, also genau etwa dem Rahmen unserer Forderung. Nationalrat Marcel Dettling hat schon im Jahr 2008, als er noch Kantonsrat war, eine Interpellation zum selben Thema eingereicht. Damals hat der Regierungsrat eine dreifache Entschädigung noch als bundesrechtskonform, also genau das Gegenteil von heute, angesehen. Er hat damals wie folgt geantwortet, ich zitiere: Gemäss Bundesgericht BGE 127 I 185 können die Kantone bei der formellen Enteignung wohl über die Entschädigung nach Artikel 26 der Bundesverfassung hinausgehen, wobei es aber einer speziellen gesetzlichen Grundlage bedarf (Ende Zitat). Diese gesetzliche Grundlage wollen wir mit dieser Motion eben schaffen. Ich bitte Sie somit, die Motion M 14/20 erheblich zu erklären und damit unserer Forderung der dreifachen Entschädigung des Verkehrswerts bei Enteignungen von Landwirtschaftsland zuzustimmen. Besten Dank.

KR Adolf Fässler: Herr Präsident, sehr geschätzte Kolleginnen und Kollegen. Ich spreche hier als Mitmotionär und vertrete die Meinung der SVP-Fraktion. Wie gesagt, Herr Präsident, sehr geschätzte Kolleginnen und Kollegen, es geht um die Motion M 14/20 Anpassung der kantonalen Entschädigungsansätze für landwirtschaftliches Kulturland bei Enteignungen. Bei der Antwort der Regierung mache ich ein grosses, ein sehr grosses Fragezeichen. Die Antwort von verschiedene Rechtsgelehrten hat mir massiv besser gefallen. Wenn man es mit einem gesunden Menschenverstand genau anschaut, dann ist die Motion für beide Seiten, das heisst für den Käufer und Verkäufer, ausgeglichen, fair und zeitgemäss. Es ist grundsätzlich wichtig, dass man mit dem Boden haushälterisch umgeht. Die SVP-Fraktion ist einstimmig für die Erheblicherklärung der Motion. Ich danke Ihnen für die Unterstützung und danke für Ihre Aufmerksamkeit.

KR Michael Fedier: Geschätzter Herr Präsident, meine Damen und Herren. Ich mache es kurz und nehme es vorweg, wir Grünliberalen sind sehr gespalten bei dieser Motion. Wo wir uns aber alle einig sind, ist, dass die Enteignung für Betroffene, egal ob Landwirte oder Private, immer schmerzhaft und als allerletzte Lösung betrachtet werden soll. Uns scheint auch der Mechanismus suboptimal, wie schon von den Vorrednern bereits erwähnt, dass der Kanton sowie der Bund bei Enteignungen unterschiedliche Tarife kennen. Für die Betroffenen ist es schwer nachvollziehbar, wieso für das enteignete Land mehr Geld beim Bau einer Autobahn, aber weniger beim Bau einer Kantonsstrasse oder einem Trottoir bezahlt werden soll. Der Schaden ist in beiden Fällen identisch, das Land wurde enteignet worden. Die Befürworter innerhalb der Fraktion sehen den Wert einer Umzonung von landwirtschaftlichem Kulturland in gesellschaftlich relevantes Land höher als die aktuell Fr. 12.--. Hinzu kommt die Abstandsregelung, was den Flächenverlust erhöht. Deswegen wird auch mit der geforderten Erhöhung um das Dreifache kein Gewinn für die Landwirte anfallen, sondern lediglich fair vergütet. Der andere Teil der Fraktion sieht einige Kritikpunkte in dieser Motion. Die Landwirte werden mit der Annahme dieser Motion gegenüber Privaten bevorzugt behandelt. Der Wert des Landes bei Enteignung wird künstlich um das Dreifache angehoben, was im Fall der Enteignung von Privaten nicht geschieht. Dort entspricht der Landwert lediglich dem Marktwert. Auch werden Minderwerte nach Art. 19 Bst. b sowie Mehraufwände nach Art. 19 Bst. c des Bundesgesetzes über die Enteignung zusätzlich vergütet. Das heisst, beispielsweise wird auch die Umwegentschädigung, wenn eine Strasse mitten durchs Land führt, oder die Anpflanzung von neuen Bäumen gesondert vergütet. Diese Kosten werden aber weiterhin dem Steuerzahler auferlegt und er wird dann für die dreifache Erhöhung bezahlen. Dankeschön für die Aufmerksamkeit.

KR Dr. Roger Brändli: Herr Präsident, geschätzte Kolleginnen und Kollegen. Der Regierungsrat hat in seiner Antwort auf den Vorstoss einen gewichtigen Einwand vorgebracht, dass wir als kantonaler Gesetzgeber diese Motion gar nicht umsetzen dürfen, weil sie verfassungswidrig sei, weil sie der Eigentumsgarantie der Bundesverfassung widerspreche. Diese Auffassung des Regierungsrates ist unzutreffend. Der Regierungsrat hat in seiner Antwort einen Bundesgerichtsentscheid aus dem Jahr 1986 zitiert, hat dann aber den Entscheid aus dem Jahr 2001 offenbar übersehen, in dem das Bun-

desgericht ausdrücklich festgehalten hat: Der bundesverfassungsmässige Grundsatz der vollen Entschädigung verwehrt es den Kantonen nicht, den Enteigneten im Rahmen von formellen kantonalrechtlichen Expropriationen mehr als den ganzen Schaden zu ersetzen und damit Vergütungen auszurichten, die den Rahmen des Anspruchs auf volle Entschädigung sprengen (Ende Zitat). Ich nehme an, LS André Rüegsegger wird dazu noch etwas sagen. So wie ich ihn kenne, ist er wahrscheinlich derjenige, der sich am meisten über den Fehler aufregt. Fazit ist also, wir als kantonaler Gesetzgeber dürfen, können das umsetzen, wenn wir es wollen. Die Frage ist, ob wir es umsetzen wollen. Hier möchte ich den Regierungsrat zitieren, der vor 13 Jahren im Jahr 2008, als es um den Vorstoss des heutigen Nationalrates Marcel Dettling ging, ausgeführt hat: Eine andere Entschädigungsregelung, als dies der Bund vorsieht, sieht der Regierungsrat als problematisch an. Dies führt dazu, dass verschiedene Preise für Landwirtschaftsland bezahlt werden, je nachdem, wer Landerwerber ist, was eine Ungleichbehandlung darstellt und gegen die Rechtsgleichheit verstossen könnte (Ende Zitat). Hinter diesem Satz kann ich 100 % stehen. Deshalb war ich im Jahr 2008 gegen eine Anpassungserhöhung dieser Entschädigung. Der Bund hat mittlerweile die Entschädigungen erhöht und aus Gründen der Einheit und Kohärenz der Rechtsordnung drängt sich doch auf, dass wir für das gleiche Land dem Eigentümer, egal ob der Bund oder der Kanton enteignet, auch den gleichen Betrag bezahlen. Aus meiner Sicht trifft das Argument, welches von der grünliberalen Seite kam, dass wir eine Ungleichbehandlung zu den Privaten schaffen – die Landwirte sind auch Private –, nicht zu, weil wir im Landwirtschaftsbereich, und das wurde gesagt, gar keinen Marktpreis haben. Es gibt also gar keinen freien Markt, sondern die Landwirte haben einen regulierten Preis. Da kann man sich wahrscheinlich mit Fug fragen, ob hier überhaupt ein Verkehrswert vorliegt und ob man überhaupt von einem Verkehrswert sprechen kann, wenn man vom Schätzwert oder vom Höchstpreis spricht. Was sicher bei der Umsetzung im Auge behalten werden muss, ist, ob man über den ganzen Kanton eine Entschädigung pro Quadratmeter festlegt oder ob man die Regelung des Bundes mit dem dreifachen Höchstpreis übernimmt. Die Einheit der Rechtsordnung würde aus meiner Sicht für das Zweite sprechen – auch mit Blick darauf, dass sonst die Frage auftauchen könnte, ob denn das in dieser starren Form noch zulässig ist. Die Walliser wollten dies im Jahr 2001 mit dem sogenannten Unfreiwilligkeitszuschlag tun, haben dann aber Schiffbruch erlitten, weil die Umsetzung zu starr war. Deshalb meine ich, täten wir wahrscheinlich gut daran, wenn wir die Bundesregelung mit dem dreifachen Höchstpreis übernehmen würden. Danke.

KRP René Baggenstos: Das Wort ist frei für weitere Wortmeldungen aus dem Rat. Das scheint nicht gewünscht zu sein, dann geht es an LS André Rüegsegger.

LS André Rüegsegger: Herr Präsident, meine Damen und Herren. Dieser Vorstoss hat zwei Aspekte oder vermeintlich zwei Aspekte, nämlich einen rechtlichen und einen politischen. Die Regierung hat sich in ihren Ausführungen sehr stark auf den rechtlichen Aspekt fokussiert und ausgeführt, dass es eben aus rechtlichen Gründen, namentlich im Kontext der bundesrechtlichen Eigentumsгарantie, nicht angezeigt ist – da habe ich am Schluss unzulässig mit angezeigt korrigiert –, dies zu tun. In der Tat wurde richtig gesagt, ich bin von KR Dr. Roger Brändli rechtzeitig darauf aufmerksam gemacht worden, dass ein Bundesgerichtsentscheid, ein einschlägiger Bundesgerichtsentscheid von uns übersehen wurde, obwohl wir ihn vor 13 Jahren schon einmal zitiert haben. Das ist bedauerlich, aber ändert halt an der Tatsache etwas Entscheidendes, nämlich, dass man die Frage primär politisch beantworten soll. Will man und ist es aus Sicht des Kantonsrates angezeigt, dass man die Entschädigung über den vermeintlich objektiven Verkehrswert erhöht, oder soll man die Entschädigungshöhe beim heutigen Ansatz belassen? Es hat jüngst, auch dies wurde gesagt, im Umfeld etwas geändert, nämlich, dass der Bund neuerdings den dreifachen Höchstpreis bezahlt, jedoch fast sämtliche Kantone, Zug entrichtet eine andere Entschädigung, bis anhin bei dem ursprünglichen Entschädigungssystem geblieben sind. Wie gesagt, ich glaube, das Rechtliche sollte nicht einer Erhöhung entgegenstehen. Ich interpretiere diesen Bundesgerichtsentscheid, welchen ich inzwischen gelesen habe, auch so, dass die bundesrechtliche Eigentumsгарantie kein Hindernis darstellt. Was zu beachten bleiben wird, dass es sich um eine relativ heikle Materie handelt. Wir können nicht rein politisch entscheiden, sondern es ist immer noch das übergeordnete Recht zu berücksichtigen.

Manchmal schlägt es mehr durch und manchmal weniger. Die Eigentumsgarantie steht einer Entschädigungserhöhung nicht entgegen, aber in all diesen Entscheiden, welche ebenfalls zitiert wurden, sind auch die Rechtsgleichheit und das Willkürverbot immer noch ein Thema. Deshalb wurde auch richtigerweise gesagt, dass diese beiden Aspekte der Bundesverfassung am Schluss eine entsprechende Regelung trotzdem immer noch verhindern können. Dies möchte ich vorsorglich deponiert haben. Der Wortlaut der Motion handelt vom dreifachen Schätzwert. Die bundesrechtliche Regelung spricht vom dreifachen Höchstpreis gemäss BGG. Für den Fall, dass diese Motion erheblich erklärt wird, gehe ich davon aus, dass Sie von der Regierung einen Vorschlag erhalten werden, der nicht einen starren Preis von wie vielen Franken auch immer vorsieht, sondern der sich effektiv am dreifachen Schätzwert, Höchstwert orientiert. Nicht, dass wir den Landwirten nicht gönnen würden, dass die Entschädigung allenfalls noch ein bisschen höher oder bei allen Landwirten genau gleich hoch ausfällt, sondern damit wir eben nicht in das nächste Problemfeld geraten, indem wir Landwirtschaftsland, welches wegen seiner Lage und Beschaffenheit objektiv gesehen weniger Wert hat, nicht anders entschädigen, sprich höher, als jenes, welches objektiv wegen seiner Lage einen anderen Wert hat. Dies wird man anlässlich des Vernehmlassungsverfahrens ausdiskutieren können. Der Wortlaut der Motion ist nicht starr, dass wir eben x Franken geben, sondern das Dreifache des Schätzwertes. Einfach, um es Ihnen in Aussicht zu stellen, wir werden, wenn Sie diese Motion erheblich erklären, uns mutmasslich an der bundesrechtlichen Normierung orientieren, welche den dreifachen Höchstpreis vorsieht. Wir hoffen und würden es aus Sicht der Regierung begrüssen, dass damit die Verfahren beschleunigt und Einigungen mit den betroffenen Landwirten besser zustande gebracht werden können. Es wurde richtig gesagt, solch eine Abtretung, sei sie erzwungen oder einigermassen freiwillig, ist für die Betroffenen recht einschneidend. Ich kann es nur erahnen, ich kann selber nicht mitreden, aber ich durfte oder musste die Erfahrung machen, dass dies den betroffenen Bauern effektiv ans Lebendige geht – nicht bloss primär finanziell, sondern insbesondere auch emotional. Hier müssen wir natürlich schon aufpassen, dass wir diese Landerwerbe mit Bedacht und Zurückhaltung umsetzen, sei es freiwillig oder mit Enteignung. Was ich aber doch in Abrede stellen will, dass man sich, weil das Land günstig ist, wie es in der Motion auch angedeutet wurde, mehr oder weniger unbedacht und ohne Not Landwirtschaftsland aneignet oder sogar enteignet. Dies ist natürlich schon nicht so. Dass im Einzelfall, wie es der Motionär dargelegt hat, eher im Fokus steht, dass man unbebautes bebautem Land vorzieht, glaube ich, kann man nicht ganz von der Hand weisen. Dies ist klar. Aber es ist nicht so, dass man einfach sagt, das betreffende Landstück ist frankenmässig nicht viel wert, ergo können wir uns dieses relativ unbedacht aneignen. Das ist sicher nicht so, weil die Voraussetzungen spätestens im Enteignungsfall sehr streng sind. In diesem Sinne möchte ich Sie einladen, diesen Entscheid politisch zu fällen und nicht mehr rein rechtlich, wie es die Regierung ursprünglich angetönt hat. Besten Dank.

KRP René Baggenstos: Damit kommen wir zur Abstimmung. Der Regierungsrat, auch wenn es jetzt etwas abgemildert geklungen hat, beantragt Ihnen immer noch Nichterheblicherklärung.

Abstimmung

Die Motion M 14/20: Anpassung der kantonalen Entschädigungsansätze für landwirtschaftliches Kulturland bei Enteignungen wird mit 85 zu 5 Stimmen erheblich erklärt.

5. Postulat P 11/20 von KR Andreas Marty und fünf Mitunterzeichnenden: Mehr Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr auf der Zugerstrasse von Arth nach Walchwil (RRB Nr. 216/2021) (Anhang 5)

KRP René Baggenstos: Wir haben jetzt vier Minuten vor Sitzungsende. Ich gehe davon aus, dass der parlamentarische Vorstoss Postulat P 11/20 eine sehr kurze Angelegenheit werden wird, weil ich vernehmen habe, dass die Postulanten gar nicht mehr unbedingt an der Erheblicherklärung festhalten möchten. Das Wort hat der Postulant.

KR Andreas Marty: Herr Präsident geschätzte Damen und Herren. Ja tatsächlich, es könnte eine kurze Sache sein. Ich möchte aber trotzdem die Gelegenheit nutzen, dem Regierungsrat für die Antwort auf das Postulat zu danken, vor allem auch für die Aufnahme unseres Anliegens. Es freut mich und uns Postulanten sehr, dass der Regierungsrat bereits an der Ausarbeitung eines Projekts ist. Die Strecke zwischen Arth und Walchwil ist heute für Velofahrer ein eigentlicher Flaschenhals, obwohl die Strecke eine bekannte Veloroute ist. Zudem wurde letzten Winter die Busverbindung zwischen Arth und Walchwil abgeschafft. Die dort lebenden Anwohner haben heute keine Alternative zum Auto. Es gibt nicht einmal einen Fussweg und eben auch nicht einen Radstreifen auf der Strasse. Insofern wäre es wünschenswert, wenn der Bau dieses Fuss- und Radweges noch schneller realisiert würde als erst 2027. Allgemein muss man immer wieder erwähnen und es muss gesagt werden, das Velofahren hat sein Potenzial noch längst nicht ausgeschöpft, es könnte einen grösseren Anteil am Gesamtverkehr übernehmen. Erst recht mit dem Boom der Elektrovelos. Entscheidend ist halt immer die Sicherheit. Velofahrer sind die Schwächeren und deshalb gefährdeter. Sie überlegen es sich zwei Mal, ob sie das Auto benutzen wollen, wenn es gefährlich ist. Wir Postulanten sind im Sinne der Ausführungen des Regierungsrates für Nichterheblicherklärung, unsere Fraktion ebenfalls. Danke vielmals.

KRP René Baggenstos: Gibt es nach Wortmeldungen aus dem Rat? Dies scheint nicht der Fall zu sein. Damit ist auch dieses Geschäft erledigt.

Dann komme ich zu den Mitteilungen zum Sitzungsende. Am 5. Mai 2021 hat KR Erich Suter seinen Rücktritt als Kantonsrat per 22. Juni 2021 mitgeteilt. KR Erich Suter nahm seit 2016 als SVP-Vertreter aus der Gemeinde Ingenbohl im Kantonsrat Einsitz. In der Kommission für Bildung und Kultur ist er seit 2016 Mitglied und seit 2020 bis heute Ersatzmitglied in der Rechts- und Justizkommission. Im Namen des Kantonsrates danke ich ihm bestens für sein grosses Engagement für den Kanton Schwyz und wünsche ihm für die Zukunft alles Gute. Die nächste Sitzung findet am 23. und 24. Juni 2021 statt. Der Vizepräsident ist dann vielleicht etwas nervöser als heute. Bleiben Sie gesund. Die Sitzung ist geschlossen. Die Ratsleitung trifft sich in 15 Minuten. Merci (Applaus).

Schwyz, 15. Juni 2021

Dr. Paul Weibel, Protokollführer

Genehmigung

Die Ratsleitung hat dieses Protokoll genehmigt:

René Baggenstos, Kantonsratspräsident