



Grosser Stadtrat der Stadt Schaffhausen

PROTOKOLL

Sitzung Nr. 2
Dienstag, 20. Februar 2007
17:13 - 19:47 Uhr
Grossratssaal der Rathauslaube
Genehmigt auf Zirkulationsweg am: 02.03.07

Vorsitz:	Alfred Tappolet	SVP
Protokoll:	Gabriele Behring-Hirt	Nichtmitglied
Stimmzähler:	Rolf Amstad Theresia Derksen	SP CVP
Anwesend:	Von total 50 Mitgliedern: Ratspräsident und 47 Mitglieder	
Entschuldigt: Ganze Sitzung:	Christian Hablützel Peter Möller Hanspeter Pletscher	SP SP Ratsweibel
Anfang der Sitzung:	Martin Roost	parteilos, OeBS
Schluss der Sitzung:	SR Veronika Heller Bernhard Egli Wilhelm Hefti	Finanzreferentin OeBS SP

TRAKTANDEN

1	Interpellation Martin Egger (FDP): Zulässigkeit von Abstimmungspropaganda vor Volksentscheiden	Seite 30
2	Motion Urs Tanner (SP): Road pricing	Seite 39
4	Motion Peter Neukomm (SP): Aufwertung der Parlamentsarbeit	Nicht behandelt
3	Postulat Martin Egger (FDP): "EURO 08 - Chance für die Stadt Schaffhausen"	Nicht behandelt
5	Motion Nicole Herren (FDP): Parkleitsystem	Nicht behandelt

6 Motion Edgar Zehnder (SVP): Rechtssicherheit im Ratsgeschäft? Nicht behandelt

PENDENTE GESCHÄFTE

EINGANG TITEL DES GESCHÄFTES

07.01.03	VdSR -Machbarkeitsstudie neues Fussballstadion	SPK
31.07.06	VdSR vom 4. Juli 2006: Einführung WoV-Betrieb nach den Bedürfnissen der Stadt Schaffhausen	SPK
31.10.06	VdSR Wasserwerk der Stadt Schaffhausen (WWS), Tarifordnung 2007 (TO 07)	GPK
14.11.06	Motion Peter Neukomm (SP):Aufwertung der Parlamentsarbeit	
21.11.06	VdSR Abgabe der Liegenschaft Hintersteig 1 im Baurecht	GPK
28.11.06	Postulat Martin Egger (FDP): EURO 08 – Chance für die Stadt Schaffhausen	
13.12.06	Motion Nicole Herren (FDP): Parkleitsystem	
19.12.06	Motion Edgar Zehnder (SVP): Rechtssicherheit im Ratsgeschäft?	
13.02.07	Interpellation Martin Egger (FDP): Zulässigkeit von Abstimmungspropaganda vor Volksentscheiden	
18.02.07	Postulat Christoph Lenz (AL): Schaffung von Übungsräumen	
18.02.07	Motion Oliver Mank (SVP): Gratis Internetzugang für die Einwohner der Stadt Schaffhausen	

2006 Kleine Anfragen:

18	Christa Flückiger (SP)	Bundessubventionen „Anschubfinanzierung für Tagesstrukturen“	09.12.06
19	Peter Neukomm (SP)	Fussballplätze statt Schiessanlage im Birch	12.12.06
20	Marianne Schwyn (SP)	Städtisches Kinder- und Jugendheim	04.12.06

2007 Kleine Anfragen:

1	Simon Stocker (AL)	Plakatierungsmöglichkeiten in der Stadt Schaffhausen	15.01.07
2	Oliver Mank (SVP)	Gewalt in den Bussen der VBSH	18.01.07
3	Christoph Lenz (AL)	Realisierung des Kulturleitbildes 2001	18.02.07

BESCHLÜSSE UND ERLEDIGTE GESCHÄFTE

Traktandum 1 Interpellation Martin Egger (FDP): Zulässigkeit von Abstimmungspropaganda vor Volksentscheiden

Der Rat stimmt mit 39 Stimmen einer Traktandierung der Interpellation Martin Egger (FDP) auf Platz 1 der Traktandenliste zu.

Die Interpellation wird von Martin Egger (FDP) begründet, von SR Veronika Heller beantwortet und im Rat diskutiert.

Traktandum 2 Motion Urs Tanner (SP): Road pricing

Die Motion wird von Urs Tanner (SP) begründet, von SR Peter Kämpfer beantwortet und im Rat diskutiert. Der Motionär wandelt die Motion in ein Postulat um.

Der Grosse Stadtrat erklärt in der unter Namensaufruf durchgeführten Schlussabstimmung das Postulat mit **28 : 18 Stimmen** nicht erheblich.

BEGRÜSSUNG

Der **Ratspräsident Alfred Tappolet (SVP)** eröffnet die Ratssitzung Nr. 2 mit der Begrüssung der Ratskolleginnen und Ratskollegen, des Stadtpräsidenten, der Frau Stadträtin, der Herren Stadträte sowie der Medien.

Die Ratsmitglieder haben erhalten bzw. auf ihren Pulten liegen auf:

- *VdSR Übernahme der Multikomponentendeponie Pflumm in Gächlingen durch den Kläranlageverband und Genehmigung der Dienstbarkeit betreffend Ablagerungsplatz sowie der angepassten Baurechtsdienstbarkeit und der Verbandsvereinbarung vom 16.01.07. Das Büro schlägt eine 13er SPK zur Vorberatung vor, einladende Partei: SVP/JSVP/EDU-Fraktion. Nach Rücksprache mit Gemeindepräsident Stephan Rawyler wird Neuhausen ebenfalls eine Spezialkommission einsetzen und würde es begrüssen, wenn beide SPK gemeinsam tagen könnten. SR Peter Kämpfer wäre mit diesem Vorgehen ebenfalls einverstanden.*

Urs Tanner (SP) stellt im Namen der SP/AL-Fraktion den Antrag, dieses Geschäft in der GPK vorzubereiten. **Alfred Zollinger (SVP)**, GPK-Präsident, bittet darum, das Geschäft - wie vom Büro vorgeschlagen - einer 13er SPK zuzuweisen. **Urs Tanner (SP)** zieht seinen Antrag zurück. Der Rat folgt dem Vorschlag des Büros.

Kein Gegenantrag, so beschlossen.

- *Interpellation Martin Egger (FDP) vom 13.02.07: Zulässigkeit von*

Abstimmungspropaganda vor Volksentscheiden. Der Antrag auf Behandlung mit Dringlichkeit wird von Martin Egger (FDP) bei der Genehmigung der Traktandenliste gestellt.

- *Kleine Anfrage Nr. 2/2007 Oliver Mank (SVP):* Gewalt in den Bussen der VBSH vom 18.01.07

PROTOKOLL

Das Protokoll Nr. 1 vom Dienstag, 16.01.07 wurde vom Ratsbüro geprüft und liegt bei der Ratssekretärin zur Einsichtnahme auf. Es erfolgen keine Änderungsanträge.

TRAKTANDENLISTE

Die Traktandenliste für die heutige Sitzung wurde rechtzeitig zugestellt.

Änderungsantrag von Martin Egger (FDP):

„Ich spreche zur Traktandenliste und beantrage Ihnen, die am 15.02.07 bei der Stadtkanzlei und den Fraktionspräsidenten eingegangene Interpellation *„Zulässigkeit von Abstimmungspropaganda vor Volksentscheiden“* als dringlich zu erklären und sie als Traktandum 1 auf die Traktandenliste zu setzen.

Begründung:

In einem Radio- wie auch Zeitungsinterview bestätigte der Bereichsleiter der Steuerverwaltung, dass das Auflegen des Flugblattes mit der zuständigen Referentin abgesprochen worden sei. Der Versand zusammen mit Veranlagungsentscheiden sei jedoch dem Übereifer von Mitarbeitenden zuzuschreiben. Dieser Vorfall passierte während der Ferienabwesenheit des Bereichsleiters. Der Versand sei sofort nach dessen Rückkehr gestoppt worden.

Ich akzeptiere durchaus, dass in der Frage der Zentralisierung des Steuerwesens beim Kanton unterschiedliche Meinungen vorhanden sind und diese sachlich diskutiert werden sollen. Aber es stösst bei mir und auch bei weiteren Personen - weit über die Fraktions- und Parteigrenze hinaus - auf Unverständnis, wenn dies mittels Flugblatt zusammen mit behördlicher Post und einseitigen sowie teilweisen falschen Behauptungen betrieben wird.

Umso unverständlicher und von höchster politischer Brisanz finde ich diese Aktion, da sich der GrSR zum Thema Zentralisierung in einer Konsultativabstimmung bereits klar geäußert hat.

Da der Abstimmungstermin bekanntlich in gut 3 Wochen stattfindet, bin ich der Meinung, die Öffentlichkeit habe ein Recht darauf zu erfahren, was sich da abgespielt hatte und dass tatsächlich keine weiteren Flugblätter mehr verteilt werden. Zudem will ich mit einer Diskussion im Rat die Sensibilität für Abstimmungsthemen schärfen, welche verhindern soll, dass in Zukunft solche Vorfälle passieren. Aus diesen Gründen bitte ich Sie meinen Antrag auf Dringlichkeit zu unterstützen. “

Urs Tanner (SP) teilt mit, dass die **SP/AL-Fraktion** geschlossen den Anspruch der FDP auf Dringlicherklärung dieser Interpellation unterstützt und ein Aufschub der Diskussion aus demokratiehygienischen Gründen bis nach der am 11. März 2007 stattfindenden Abstimmung nicht sinnvoll erscheint.

Ratspräsident Alfred Tappolet (SVP) hält fest, dass die Behandlung eines nicht traktandierten Geschäftes gemäss Geschäftsordnung Art. 33 eine Zweidrittelmehrheit der anwesenden Ratsmitglieder benötigt.

SR Veronika Heller nimmt das ihr vom Ratspräsidenten vorgeschlagene Vorprüfungsrecht nicht an und ist mit der Dringlicherklärung einverstanden.

Abstimmung:

Die Stimmzähler halten fest, dass 46 Ratsmitglieder stimmberechtigt sind.

Der Rat stimmt mit **39 Stimmen** einer Traktandierung der Interpellation Martin Egger (FDP) als Traktandum 1 der heutigen Ratssitzung zu.

Kein Gegenantrag, so beschlossen.

Traktandum 1 Interpellation

Die Ratsmitglieder erhalten von Christian Schneider, Stadtschreiber, das angesprochene Flugblatt "Kein Zwang zur Zentralisierung".

Martin Egger (FDP)

Begründung

"Die vier Hauptpunkte sind bereits in der schriftlichen Begründung aufgeführt. Ich möchte zuerst auf die *juristischen Bedenken* eingehen. Für mich als Nicht-Jurist war es fast beängstigend, wie einig sich die Juristinnen und Juristen bei der Frage über die Zulässigkeit des Versandes oder Verteilung von Propagandamaterial durch Amtsstellen zeigten. Ich gehe davon aus, dass wir noch die eine oder andere Wortmeldung dazu hören und werde mich hüten, mit meinem „Halbwissen“ eine Stellungnahme abzugeben.

Beim Punkt *Führungsverantwortung* habe ich mir Gedanken gemacht, ob es im Bereich Steuerverwaltung üblich ist, dass übereifrige Mitarbeitende tun und lassen können, was sie gerade für richtig finden. Sind die Mitarbeitenden so unsensibel oder sind sie von ihren Vorgesetzten ungenügend auf die allenfalls bevorstehenden Veränderungen vorbereitet worden? Ich kann gut verstehen, dass Unsicherheiten und Ängste entstehen. Dies sollte allerdings nicht dazu verleiten, unüberlegte Aktionen durchzuführen. Hier muss die Führungsverantwortung wahrgenommen werden.

Ich hatte am Tag nach Einreichen der Interpellation mit Christian Schneider telefoniert, um festzustellen, ob diese tatsächlich in der Stadtkanzlei eingetroffen war. In seiner wie immer kompetenten und sachlichen Art schilderte mir der Stadtschreiber, was er davon halte. Tags darauf war ich sehr überrascht, in den SN nicht die mir telefonisch von Christian Schneider erhaltenen Äusserungen zu lesen. Obwohl ich den genauen Wortlaut des Telefonats heute nicht mehr wiederholen kann, war das Zitat in den SN keineswegs damit übereinstimmend. Ich möchte jedoch hier nicht weiter darauf eingehen. Es entspricht nicht der Aufgabe von uns Politikern, auf allfällige interne Schwierigkeiten - sofern es überhaupt solche sind - einzugehen, sondern dies ist Aufgabe der Verwaltung und der vorgesetzten Stellen.

Zur *politischen Verantwortung* dürfen wir allerdings etwas sagen: Mit aller

Deutlichkeit fühle ich mich als Parlamentarier gelinde gesagt veräppelt. Ich weiss nicht, ob sich der SR oder Teile davon bewusst sind, dass sie gegen den Willen des Parlaments, das bereits in einer Konsultativabstimmung seine klare Meinung zum Thema Zentralisierung der Steuerverwaltungen geäussert hatte, handeln und sich im Nachhinein auf einem komplett anderen Geleise bewegen. Ich halte es für unverantwortlich, wenn sich die Exekutive oder Teile der Exekutive derart weit zum Fenster hinaus lehnen. Dasselbe gilt für städtische Verwaltungseinheiten, die Vollzugaufgaben im Namen des Kantons tätigen.

Ich versichere Ihnen, dass, wenn auf Kantonsebene ein Regierungsrat oder eine Regierungsrätin derart auf Kollisionskurs mit dem Parlament fahren würde, ein Abberufungsverfahren vorprogrammiert wäre. Gerold Meier lässt grüssen.

Zur *inhaltlichen Richtigkeit* versuche ich, nicht in die Abstimmungspropaganda abzudriften. Aber wenn der verantwortliche Bereichsleiter in der Zeitung behauptet, *das Flugblatt enthalte keine unwahren Behauptungen und sei als Gegengewicht zur offiziellen Abstimmungsbroschüre gedacht*, bedingt dies doch noch einiger Klarstellungen. Bereits bei der Einleitung heisst es: *“Der Regierungsrat möchte ...“*. Dies darf nicht unerwidert bleiben. Die vorgeschlagene Neuorganisation des Steuerwesens will nicht nur der Regierungsrat, sondern der *Kantonsrat* hat sich dafür entschieden. Nur, weil der Kantonsrat nicht genügend mutig war dieses Thema auf der in seiner Kompetenz liegenden Dekretsebene zu verabschieden, wurde beschlossen, eine Volksabstimmung durchzuführen. In der Zwischenzeit bin ich froh darüber, weil danach endlich absolute Klarheit herrscht.

Bezüglich *längere Wege* möchte ich feststellen, dass es immer auf den individuellen Standort oder die subjektive Meinung ankommt. Für mich mit Wohnort Geissberg treffen längere Wege nicht zu. Wir sind ziemlich verwöhnt in Schaffhausen und verfügen über ein bestens ausgebautes Busnetz, das sogar einen Preis gewonnen hat (herzliche Gratulation). Das Argument, die neue Lage sei nicht unbedingt kundenfreundlich, kann ja wohl nicht unbedingt stimmen.

Hinsichtlich *mangelhafte Parkplatzsituation* kann ich nur festhalten, dass ich heute viele freie Parkplätze vorgefunden habe, als ich meinen Sohn in die Krippe des Kantonsspitals brachte.

Ich möchte allerdings hier nicht weiter auf die sicherlich einseitigen und tendenziösen Aspekte eingehen und bin gespannt auf die Stellungnahme des Stadtrates auf meine kurzen und prägnanten Fragen. “

SR Veronika Heller

Stellungnahme

“Der Stadtrat hat sich von allem Anfang an, das heisst schon in seiner Vernehmlassung vom 28. Juni 2005 gegen eine zwangsweise Zentralisierung des Steuerwesens ausgesprochen.

Deshalb möchte er seiner heutigen Stellungnahme zur – richtigerweise – dringlich erklärten Interpellation von Grossstadtrat Martin Egger noch einmal ein paar grundsätzliche Überlegungen vorausschicken.

Die Vorlage, über die das Volk am 11. März 2007 abstimmen wird, ist im Rahmen des Reformprojektes “sh.auf” entstanden. Dieses startete mit einem vorbildlichen

Leitbild. Dessen Ziel „Starker Kanton, starke Stadt, starke Gemeinden“ unterstützt der Stadtrat nach wie vor.

Die erste Konkretisierung mit den „7 Ostereiern“ stiess bei allen Gemeinden – wegen des darin vorgesehenen Zwangs – auf Kritik, Widerstand und Ablehnung. Daraufhin verzichtete der Regierungsrat im Zusammenhang mit den damit anvisierten Gemeindefusionen auf den Zwang.

Die Vorlage des Regierungsrates „Revision des Dekretes über die Organisation des Steuerwesens“ oder „Neuorganisation des Steuerwesens“ soll jedoch erneut alle Gemeinden des Kantons zwingen, eine wichtige Aufgabe an den Kanton abzutreten. Vor diesem Hintergrund und der Vorgeschichte wird deutlich, dass es sich bei dieser Vorlage eben nicht um eine reine Organisationsfrage handelt, die nach rein betriebswirtschaftlichen Kriterien zu beurteilen ist.

Bei der „Neuorganisation des Steuerwesens“ handelt es sich vielmehr um eine staatspolitische Frage. Tangiert werden dabei gleichermassen die Bereiche Föderalismus, direkte Demokratie, Subsidiarität und Gemeindeautonomie. Deshalb begrüsst es der Stadtrat sehr, dass das Volk am 11. März 2007 das letzte Wort dazu hat.

Zu den Fragen des Interpellanten und der Mitunterzeichnenden:

1. Hat der Stadtrat Kenntnis von der Verteilung des Flyers? Hat der Stadtrat der Verteilung des Flyers zugestimmt?

Der Stadtrat hatte bis am 14. Februar 2007 keine Kenntnis des Flyers. Er hat demzufolge dessen Verteilung auch nicht zugestimmt, beziehungsweise nicht zustimmen können. Wie der Titel des Artikels, der am 15. Februar 2007 in den Schaffhauser Nachrichten erschien, zustande gekommen ist, entzieht sich der Kenntnis des Stadtrates. Er widerspricht offensichtlich dem nachfolgenden Text des Artikels.

Ich kenne den Inhalt des Telefongesprächs zwischen GrSR Martin Egger und dem Stadtschreiber Christian Schneider nicht und möchte daher auch nichts dazu sagen.

Es ist nicht unwesentlich zu wissen, dass der Flyer nicht in Schaffhausen entstanden ist, sondern in einer anderen Gemeinde, welche die zwangsweise Zentralisierung des Steuerwesens ebenfalls ablehnt. Das per Mail eingetroffene Angebot, den Flyer zu übernehmen, habe ich Ende Januar angenommen. Gleichzeitig habe ich es abgelehnt, diesen dem Versand amtlicher Unterlagen beizulegen. Die Steuerverwaltung erhielt von mir hingegen die Erlaubnis, den Flyer aufzulegen. Gleichzeitig anerbote ich mich, die Kosten für die Schokolade zu übernehmen.

Dass es dann zu einer Panne gekommen ist, indem Mitarbeitende der Steuerverwaltung das Flugblatt bei rund 20 Veranlagungsmittelungen beilegten, bedauere ich und entschuldige mich dafür. Wie Sie dem erwähnten Artikel der SN vom 15. Februar 2007 entnehmen konnten, hat der Bereichsleiter „Einwohnerdienste“ nach seiner Rückkehr aus den Ferien die Aktion sofort gestoppt.

2. Falls ja: Ist dem Stadtrat bewusst, dass der Flyer einseitig informiert und teilweise unwahre Behauptungen verbreitet? Ist sich der Stadtrat bewusst, dass er sich mit seinem Verhalten in inakzeptabler Weise über den positiven Entscheid des Grossen

Stadtrates hinwegsetzt?

Damit alle Mitglieder des Parlamentes wissen, wovon die Rede ist, hat der Stadtrat veranlasst, dass Ihnen der Text des „corpus delicti“ heute vorliegt. Deshalb verzichte ich darauf, den Text vorzulesen.

Zum ersten Teil der Frage 2:

Die Antwort lautet eigentlich „nein“, wie bereits erwähnt. Dennoch, die Frage kann nicht einfach so im Raum stehen bleiben. Die im Flyer dargelegten Auswirkungen, die eine Zentralisierung des Steuerwesens für die Steuerpflichtigen in Schaffhausen hätten, sind nach Auffassung des Stadtrates realistisch geschildert. Insbesondere wäre es unausweichlich, im Falle einer Zentralisierung der Steuerverwaltung den ganzen Bereich „Einwohnerdienste“ neu zu organisieren. Der geplante Leistungsumfang des „Stadtbüro“ würde dadurch empfindlich eingeschränkt.

Der Stadtrat vermag in keinem der aufgelisteten Argumente „unwahre Behauptungen“ zu erblicken, wie dies der Interpellant dartut. Allerdings räumt der Stadtrat ein, dass die Aussage betreffend das Zivilstandsamt etwas ungeschickt ist. Sie trifft auf alle Gemeinden zu – nicht aber auf die Stadt Schaffhausen. Dies erklärt sich, wie bereits erwähnt, durch die andernorts verfasste Textvorlage.

Zum zweiten Teil der Frage 2:

Was den angesprochenen „Entscheid“ des Grossen Stadtrates zu dieser Frage anbetrifft, so ist einmal mehr daran zu erinnern, dass das städtische Parlament im Rahmen von „sh.auf“ eben nicht Vernehmlassungsadressat des Regierungsrates war. Der Grosse Stadtrat hat auf Einladung des Stadtrates *konsultativ* seine Meinung dazu äussern können. Dass diese - ausschliesslich in Bezug auf das Steuerwesen - mehrheitlich anders lautete als die Vernehmlassung des Stadtrates, hat dieser nie verschwiegen. Was aber in diesem Zusammenhang wesentlich ist: Ein formeller Entscheid des Grossen Stadtrates lag zu keiner Zeit vor. Über einen solchen könnte und würde sich der Stadtrat auch nicht hinwegsetzen.

3. Falls nein: Hat das eigenmächtige Vorgehen der städtischen Steuerverwaltung personalrechtliche Konsequenzen? Wie beurteilt der Stadtrat das Führungsverhalten der vorgesetzten Stellen?

Wo gearbeitet wird, da passieren nun mal – leider – ab und zu Pannen. Wie bereits erwähnt, ist der Versand des Flugblattes mit einer amtlichen Sendung im „Eifer des Gefechtes“ in rund 20 Fällen geschehen, vom Bereichsleiter „Einwohnerdienste“ jedoch sofort nach seiner Rückkehr aus den Ferien gestoppt worden.

Was das Auflegen des Flugblattes zusammen mit einer kleinen Schokolade anbetrifft, handelte die Steuerverwaltung nicht eigenmächtig. Das Vorgehen war von mir – in dieser Form – in der ersten Ferienwoche abgesegnet worden.

Ich erhoffte mir aus den Ausführungen des Interpellanten zu erfahren, welche *personalrechtlichen Konsequenzen* dieser im Auge hat, was jedoch nicht erfolgte. Wie bereits erwähnt, wurde die „Panne“ intern behoben, das Vorgehen besprochen, als unzulässig und „auf dass es nicht wieder vorkomme“ taxiert.

Dies erscheint mir sehr wichtig. Wenn Fehler passieren, muss dafür gesorgt werden, dass diese in Zukunft nicht mehr passieren. Wie ebenfalls bereits erwähnt, wurde die Aktion vom Bereichsleiter „Einwohnerdienste“ sofort, nachdem er davon Kenntnis

erhielt, gestoppt. Weitere „personalrechtliche Konsequenzen“ sind nicht vorgesehen.

Zur Frage der *Beurteilung des Führungsverhaltens* werden Sie verstehen, dass sich der Stadtrat nicht weiter dazu äussert. Das gehört nicht in die Öffentlichkeit, auch nicht in die parlamentarische und stünde der Arbeitgeberin Stadt schlecht an.

4. Ist der Stadtrat bereit, die Propagandatätigkeit der städtischen Steuerverwaltung sofort und ohne Verzug zu unterbinden?

Der Stadtrat ist nicht bereit, die Möglichkeit der Information der Steuerpflichtigen zu unterbinden. Diese ist nach der fundierten Stellungnahme des Stadtschreibers, die allerdings erst am 12. Februar, also nachträglich eingeholt wurde, in der abgesehenen Form auch durchaus zulässig. Und noch einmal: Das Flugblatt wurde nicht in der Stadt verfasst, der Stadtschreiber war bis zu seiner Stellungnahme nicht involviert. Dies muss deshalb deutlich gesagt werden, weil der erwähnte Artikel in den SN vom 15. Februar 2007 allenfalls einen anderen Eindruck entstehen lassen könnte, was offenbar von Seiten des Interpellanten so geschehen ist, jedoch nicht so war.

Das Bundesgericht hat folgende Kriterien für die Interventionen von Gemeinden in kantonalen Abstimmungskämpfen entwickelt:

- *Ein Engagement ist dann zulässig, wenn eine Gemeinde und ihre Stimmbürger am Ausgang der Abstimmung ein unmittelbares und besonderes eigenes Interesse haben.*
- *Die Gemeindeinteressen müssen objektiv und in sachlicher Weise vertreten werden.*
- *Unzulässig wäre eine verdeckte Einflussnahme.*
- *Der Einsatz öffentlicher Mittel (insbesondere finanzieller Mittel) darf nicht unverhältnismässig sein.*
- *Das Engagement muss von den vorgesetzten politischen Behörden genehmigt sein.*
- *Grundsätzlich darf eine Gemeinde nur diejenigen Mittel der Meinungsbildung anwenden, welche in einem Abstimmungskampf auch von den Befürwortern und Gegnern einer Vorlage üblicherweise verwendet werden. So wurden in den beurteilten Fällen Flugblätter, Inserate, Tonbildschauen oder Plakate akzeptiert. Unzulässig wäre demgegenüber das Ausnützen der besonderen (hoheitlichen) Stellung des Gemeinwesens, das nicht selbst die Abstimmung durchführt.*

Im Fall der Vorlage zur Reorganisation des Steuerwesens sind die Voraussetzungen für eine Stellungnahme der Stadt gegeben. Nicht korrekt war jedoch das Beilegen der Flugblätter bei einigen Steuerveranlagungen. In der Zwischenzeit wurde mit der städtischen Steuerverwaltung vereinbart, das Flugblatt nicht mehr öffentlich aufzulegen. Auf Verlangen ist es in den Büros der Mitarbeitenden der Steuerverwaltung jedoch nach wie vor erhältlich.

Zum Schluss sei nochmals daran erinnert, dass das Flugblatt in einer anderen Gemeinde des Kantons kreiert wurde. Insgesamt sind es mindestens 5 Gemeinden, die das Flugblatt – ebenfalls mit Schokolade – auflegen. Es ist schon interessant festzustellen, dass es an keinem anderen Ort eine solche „Aufruhr“ gegeben hat, wie in der Stadt Schaffhausen.

Der Stadtrat hat die Interessen der Stadt wahrzunehmen. Diese sind nun einmal nicht in jedem Fall identisch mit denjenigen des Kantons. Das soll uns hier im Parlament jedoch nicht daran hindern, die Differenzen sachlich auszutragen.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und dafür, dass Sie dem Stadtrat nochmals Gelegenheit gegeben haben – wenigstens ansatzweise – darzulegen, weshalb er die Vorlage „Revision des Dekretes über die Organisation des Steuerwesens“ ablehnt. “

Der **Ratspräsident** hält fest, dass der Rat Diskussion wünscht.

Kein Gegenantrag, so beschlossen.

Bernhard Egli (OeBS)

Votum

„Bezüglich dieses Flugblattes bin ich ganz klar der Meinung, dass es nicht legal ist, wenn die Verwaltung zusammen mit offiziellen Entscheiden - wie dies Steuerentscheide sind - Abstimmungspropaganda verschickt. Man kann dieses Vorgehen als Versehen bezeichnen, sich entschuldigen und dafür sorgen, dass solche Fehler in Zukunft nicht mehr stattfinden werden.

Man kann aber auch grundsätzliche Gedanken zum Thema anstellen. Meiner Meinung nach ist es neu, dass gewisse Verwaltungsabteilungen Abstimmungspropaganda betreiben. Darüber wurde bisher noch nie diskutiert. Ich erachte selbst das Auflegen eines Flugblattes daneben, mit oder ohne Schokolade. Man kann das Flugblatt nehmen oder nicht; es braucht aber keine Schokolade als „Schmiergeld“ dazu.

Ich beziehe mich auf Punkt 4 „Erhöhte Abhängigkeit“.

Man kann in dieser sogenannten Sachlichkeit geteilter Meinung sein. Wenn allerdings Schaffhauser Stimmbürgerinnen und -bürger, welche sich nicht unbedingt täglich mit lokalpolitischen Belangen beschäftigen, zusammen mit ihrem Steuerentscheid dieses Flugblatt erhalten und unter Punkt 4 „Erhöhte Abhängigkeit“: „*Nach dem Grundbuchamt und dem Zivilstandsamt ginge erneut eine wichtige Aufgabe und Dienstleistung in der Gemeinde verloren*“ lesen, schliesst doch jedermann daraus, dass das Steuerwesen auch noch wegfallen wird.

Aber in Tat und Wahrheit ist das Zivilstandsamt kantonalisiert und an die *Stadt* in Auftrag gegeben worden, welche *weiterhin* und wie bisher am gleichen Ort für die städtischen Einwohner und alle anderen EinwohnerInnen der Gemeinden die Arbeit erledigt.

Dies entspricht keiner seriösen Information und entspricht nicht der im Rahmen von „sh.auf“ in verschiedenen Arbeitsgruppen erarbeiteten Entflechtung und Reorganisation der Aufgaben zwischen Gemeinden und Kanton. Dieses Grundsatzpapier wurde nicht vom Regierungsrat erfunden. In der Arbeitsgruppe Steuerwesen zum Beispiel sassen verschiedene Gemeindevertreter, unter anderem auch Delegierte der Stadt Schaffhausen. Der Stadtrat hat das Resultat der Arbeitsgruppe auch akzeptiert, obwohl erst nachträglich in einem weiteren Schritt die Kantonalisierung des Steuerwesens entstand. Generell geht es nicht um eine Idee des Regierungsrates, sondern darum, Schaffhausen neu zu organisieren und die

anstehenden Aufgaben bestmöglichst aufzuteilen.

Bisher habe ich mich im Kantonsrat immer für die Interessen der Stadt Schaffhausen eingesetzt, im Bereich "sh.auf" habe ich mich intensiv damit auseinandergesetzt, welche Aufgaben von der Stadt übernommen werden könnten und wo ihre Stärken liegen. Dazu gehören die Bereiche Zivilstandsamt, Soziale Dienste, Forstwesen und Stadtgärtnerei, welche personell gut dotiert sein müssen, was auf Gemeindeebene meistens nicht der Fall ist.

Obwohl ich nicht direkt in der Arbeitsgruppe Steuerwesen tätig war, habe ich mich mit einigen Experten und Fachleuten darüber unterhalten und ihre Meinungen eingeholt. Die Beurteilungen des kantonalen Steueramtes fielen durchwegs positiv aus, was für mich sehr wichtig ist. Schliesslich will man wissen, an welche Stelle eine Abgabe erfolgt. Für die Bevölkerung schmerzt die Abgabe des Steuerwesens am wenigsten. Die Unterlagen werden ausgefüllt und per Post an ein Amt weitergeleitet.

Die OeBS/EVP-Fraktion hat sich im Kantonsrat vehement für die Zentralisierung und eine Volksabstimmung eingesetzt. Es handelt sich um einen wichtigen Aufgabenbereich, der reorganisiert wird und das Volk soll grundsätzlich darüber entscheiden. "

Urs Tanner (SP)

Votum

"Ich danke SR Veronika Heller für das schnelle Reagieren und dafür, dass keine Flugblätter mehr verschickt oder aufgelegt werden, da weder das eine, noch das andere rechtlich zulässig ist. Stellen Sie sich vor, wenn der Bundesrat Flugblätter mit dem Titel "Ja zur Einheitskrankenkasse", "Ja für ein neues AKW" oder "Für die Abschaffung der Armee" verschicken oder auflegen würde.

Die Neutralitätspflicht der Behörde ist bei Wahlen und Abstimmungen unterschiedlich. Bei Sachabstimmungen darf die Behörde den Stimmberechtigten ein Sachgeschäft zur Annahme empfehlen und Erläuterungen beifügen, sofern sie dabei ihre Pflicht zur objektiven Information nicht verletzt und über den Zweck und die Tragweite der Vorlage korrekt orientiert. Ich denke, die Einhaltung dieser Pflicht ist im Abstimmungsbüchlein des Kantons gewährleistet. Obwohl man sich über die Qualität des Inhaltes streiten kann, wurde sie "knapp und objektiv richtig" erfüllt.

Weitergehende, direkte Interventionen in den Abstimmungskampf, das heisst Stellungnahmen für oder gegen eine Alternative sind ausnahmsweise erlaubt, wenn sie im Interesse einer unverfälschten Willensbildung und Willenbetätigung der Stimmberechtigten als notwendig erscheinen und so gewichtig sind, dass sie die Interessen an der freien, unbeeinflussten Meinungsbildung überwiegen. Ein wunderbarer Ermessenssatz. Trotz vielleicht nicht optimaler inhaltlicher Qualität der Abstimmungsbroschüre dürfen keine Flugblätter mit oder ohne Schokolade verziert aufgelegt, verschickt oder gar aufgedrängt werden. Eine Abstimmung dagegen, die man hätte gewinnen können, wäre hiermit sowieso verloren. Das prompte Reagieren des Stadtrates hat die Wunde schneller verheilen lassen; aber man muss die Angst der Leute ernst nehmen, und der Staat muss sich neutral verhalten. "

Dr. Cornelia Stamm Hurter (SVP)

Votum

"Ich teile die Meinung von Frau Stadträtin Heller nicht. Meines Erachtens war es

auch aus rechtlicher Sicht gesehen heikel, solche Flugblätter in amtlichen Räumen verteilen zu lassen; ganz zu schweigen davon, dass es politisch gesehen wahrscheinlich auch nicht über alle Zweifel erhaben war.

Urs Tanner hat bereits viele rechtliche Aspekte erwähnt, daher erspare ich Ihnen weitere Ausführungen. Wir wissen alle, dass nach der Praxis des Bundesgerichtes Abstimmungs- und Wahlverfahren so ausgestaltet sein müssen, dass die freie und unbeeinflusste Äusserung des Wählerwillens gewährleistet sein muss. Geschützt wird namentlich das Recht der aktiv Stimmberechtigten, weder bei der Bildung, noch bei der Äusserung des politischen Willens unter Druck gesetzt oder in unzulässiger Weise beeinflusst zu werden.

Eine unerlaubte Beeinflussung ist dann gegeben, wenn die Behörde ihre Pflicht zu objektiver Information verletzt und über den Zweck und die Tragweite der Vorlage falsch orientiert, oder wenn sie in unzulässiger Weise in den Abstimmungskampf eingreift und dabei (stimm- und wahlrechtliche) gesetzliche Vorschriften verletzt oder sich in anderer Weise verwerflicher Mittel bedient.

Meines Erachtens ist es höchst fraglich, ob die Steuerverwaltung befugt war, in amtlichen Räumen auf Flugblättern ihre (private) städtische Meinungsäusserung zu verteilen. Es stellt sich nämlich die Frage, ob für den durchschnittlichen Stimmbürger ersichtlich war, dass es sich nicht um ein offizielles Papier handelt, zumal auch das Logo der Stadt Schaffhausen aufgedruckt war. Eine unzulässige Beeinflussung der Meinungsbildung ist nämlich deshalb denkbar, weil wegen der Autorität der städtischen Steuerverwaltung für den Privaten nicht ohne weiteres erkennbar war, dass es sich beim Flugblatt um eine Verlautbarung privaten Charakters der Mitarbeiter der Steuerverwaltung handelte.

Dass das Flugblatt Falschinformationen enthält, hat uns die Stadträtin heute bestätigt. Dass es nicht von städtischen Steuerbeamten verfasst wurde, vermag diese nicht zu entlasten. Sie haben es unbesehen übernommen und müssen dafür einstehen. Die von Frau Stadträtin Heller zitierten Bundesgerichtsentscheide sind meines Erachtens diesbezüglich nicht topisch. Wenn wir das öffentliche Interesse einer Gemeinde derart weitgehend interpretieren, öffnen wir Tür und Tor, sodass die Stadt inskünftig bei jedem Punkt, der die Interessen der Gemeinde in irgendeiner Weise berühren könnte, Propaganda machen dürfte.

Der Versand des Flugblattes mit einer hoheitlichen Verfügung (nämlich der Steuerrechnung) betrachte ich als absolut unzulässig, denn dadurch wurde dem Flugblatt ein amtlicher Anstrich gegeben, wobei es nicht auszuschliessen war, dass es sich dabei um eine offizielle Verlautbarung einer Kollegialbehörde handelte. “

Thomas Hauser (FDP)

Votum

”Nur ganz kurz: Alles, was bisher betreffend Propaganda und Versand durch städtische Verwaltungsbüros erwähnt wurde, mag ja Recht sein. Aber auf diesem Flugblatt steht tatsächlich nur als Propaganda, dass man auf keinen Fall die Abstimmung vom 11. März versäumen möge. Es ist nirgends erwähnt, ob man “ja” oder “nein” stimmen solle. Also kann von Abstimmungspropaganda gar keine Rede sein.“

Werner Schöni (SVP)

Votum

”Ich habe mir die Mühe genommen, etwas vorzubereiten. Aber jetzt ist wirklich ein Novum eingetreten: Ich bin für einmal voll und ganz mit Urs Tanner (SP) einverstanden. Es ist also zwecklos, wenn ich es nochmals wiederhole.“

Der **Ratspräsident** stellt fest, dass keine weiteren Wortmeldungen vorliegen.

Martin Egger (FDP)

Schlusswort

”Ich danke Stadträtin Veronika Heller für die Ausführungen und möchte hinzufügen, dass ich nicht erwartet habe, dass irgendwelche Köpfe rollen werden. Es ging bei meiner Frage nur darum, zu wissen, ob überhaupt die Möglichkeit existiert, personalrechtlich einzuschreiten.

Die Geschichte des Flugblattes, das angeblich nicht in der Stadt entstanden sei und dessen Verfasser ihre Stimmen aus anderen Gemeinden in die Stadt hineingetragen haben, hinterlässt einen faden Geschmack. Cornelia Stamm Hurter hat dies bereits erwähnt. Das Logo der Stadt Schaffhausen ist auf dem Flugblatt aufgedruckt und erschwert einem durchschnittlichen Bürger festzustellen, ob es sich um eine offizielle oder eben nicht offizielle Information handelt. Es erscheint etwas blauäugig zu sagen, die Steuerverwaltung könne nichts dafür.

Zum Inhalt des Telefonates zwischen Christian Schneider und mir möchte ich kurz erwähnen, dass die Aussagen, die ich am nächsten Tag in der Zeitung gelesen habe, bei mir den Eindruck hinterliessen, es hätte sich um eine abgesprochene Sache gehandelt.

Wir sind uns alle einig, dass solche Vorfälle in Zukunft nicht mehr entstehen dürfen. Ich gehe davon aus, dass damit die Angelegenheit erledigt ist und die Mitarbeitenden der städtischen Verwaltungseinheiten künftig bei Anstehen von brisanten Abstimmungsthemen sensibilisiert sind, allfällige Flugblätter ganz sicher nicht mit offizieller behördlicher Post verschicken und an Schaltern auflegen dürfen. Ich danke Ihnen für die angeregte Diskussion.“

Das Geschäft ist erledigt.

Der Ratspräsident **Alfred Tappolet (SVP)** verliest angesichts der Vorgeschichte des *Traktandums 2, Motion Urs Tanner (SP): Road pricing* folgende Mitteilung:

”Das Büro hat die Motion von Urs Tanner dem zuständigen Rechtsberater zur Abklärung der Motionsbeurteilung übergeben. Der Rechtsberater ist zu folgendem Schluss gekommen (Zitat):

Auch das Postulat (sowie die Motion) betrifft nach der neuen Formulierung in § 54a der Geschäftsordnung Fragen, welche in die Zuständigkeit der Stadt fallen. Entweder kann ein Bericht für einen Erlass oder für eine Massnahme der Stadt verlangt werden oder es kann ein Bericht über einen anderen Gegenstand verlangt werden, der in den Aufgabenkreis der Stadt fällt.

Nach dem heutigen Stand der Bundesgesetzgebung ist keiner dieser Fälle gegeben. Die Stadt hat zurzeit nicht einmal ein Antragsrecht an die Bundesversammlung für

die Bewilligung eines Road pricing-Versuches. Richtige Vorstossform ist daher aus juristischer Sicht die Interpellation. Mit ihr können die grundsätzliche Stossrichtung und die politischen Absichten bereits in einem Zeitpunkt diskutiert werden, in dem die rechtlichen Voraussetzungen für ein konkretes Projekt noch nicht gegeben sind.

Soweit die Stellungnahme des Juristen. Ich überlasse es dem Rat und dem Motionär, ob er die Erkenntnisse des Juristen übernehmen will oder nicht und übergebe dem Motionär das Wort. “

Traktandum 2 Motion Urs Tanner (SP): Road pricing

Urs Tanner (SP)

Begründung

”Ich bin Ihnen dankbar, dass die Motion Road pricing diesmal die Traktandenliste überlebt hat.

Wärmster Oktober, tiefster Pegel im Bodensee, grösste Menge Schnee im April 2007, wärmster Sommer 2003, wärmster Herbst seit 500 Jahren, kein Schnee in unseren schönen bezahlten Skiferien. Meine Damen und Herren, man könnte dieses schauerliche Guinness-Buch der Rekorde leider seitenlang weiterführen. Seit dem Absetzungsversuch dieser Motion ist die Liste leider nicht kürzer geworden.

Auch verschobene Skirennen im Dezember, Rück- und Schadenversicherer, die ihre Prämien massiv erhöhen oder Risiken, die man gar nicht mehr versichern kann, gehören dazu. Road pricing ist eben sowohl eine ökonomische wie ökologische Frage, die uns auch in der aktuellen Kalenderzeit beschäftigen muss. Es reicht nicht, sich in der Nachweihnachtszeit den Umweltfilm von Al Gore anzuschauen und dann betroffen im Off-Roader nach Hause zu kurven.

Meine Damen und Herren, Wirtschaftskollaps durch Erderwärmung, eine Depression wie in den 30er Jahren prophezeit uns eine britische Studie. Keine bestellte Studie von Greenpeace, damit die Spendengelder fließen, sondern eine Studie des ehemaligen Chefökonom der Weltbank Sir Nicholas Stern, bestellt vom britischen Schatzkanzler, der nicht als grüner Fundi verschrien oder bekannt ist.

In diesem Bericht wird deutlich gemacht, dass der zu erwartende wirtschaftliche Schaden, den die Erderwärmung anrichten werde, bei weitem die Kosten für einen koordinierten Stopp des Klimawandels überwiege. Ein weiterer ungezügelter Anstieg der Treibhausgase werde bis 2050 nicht nur zu katastrophalen Umweltveränderungen, sondern sehr wahrscheinlich auch zu einem Einbruch des globalen Bruttosozialprodukts um bis zu 20% führen. Nicht nur für die Umwelt, auch für das Portemonnaie wird es also sehr schmerzhaft. Im Einzelnen befürchtet der Stern-Report einen Temperaturanstieg von 5 bis 6 Grad bis Ende des Jahrhunderts, was die meisten von uns wohl kaum mehr erleben werden. Denjenigen, denen diese Tatsache egal ist, können “nein” stimmen, denjenigen, welche Nachkommen haben oder denen das Thema nicht ganz egal ist, empfehle ich eine milde Variante von ökologisch-ökonomischer Einflussnahme. Sie haben die Studien in den Zeitungen gesehen, mit jedem Grad Erwärmung verschwinden weitere Skigebiete und mit vier Grad haben wir ausser im Wallis und in Graubünden keine Skigebiete mehr. Dies haben wir jetzt schon, es ist eigentlich schon viel zu spät.

Weite Teile des Planeten werden unbewohnbar, Hungersnöte breiten sich aus und

riesige Massen werden zu Klimaflüchtlingen, sagt Stern voraus. Ökonomisch übersetzt würde dies einen permanenten Rückgang des Konsums pro Kopf um einen Fünftel bedeuten. Als Investition zur Abwehr empfiehlt der Ökonomie Sofortmassnahmen, die nach seiner Berechnung ein Prozent des globalen Bruttosozialprodukts kosten würden.

Sir Nicholas Stern geniesst als früherer Topexperte der Weltbank ein hohes Ansehen; er hat denn auch in diesem Rapport die erste umfassende Studie zur ökonomischen Seiten des Klimawandels verfasst, und auch diese ist alarmierend.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, was verlangt diese Motion?

Der Stadtrat wird beauftragt, bei der Bundesversammlung eine Ausnahmegewilligung im Sinne des Art. 82 Abs. 3 BV zu erwirken. Der Stadtrat wird beauftragt, eine Vorlage zu präsentieren, welche Road pricing als Steuerungsmittel einsetzt. Dies beabsichtigten ursprünglich Rebekka Plüss und ich.

Wir streben einen Systemwechsel an. Erwarten Sie von uns keine fertige Vorlage, welcher Abschnitt, welches Strässchen, welcher Rayon jetzt wie viel kosten sollte. Ideen werden wir wohl skizzieren, für die Detailplanung haben wir Profis in der Verwaltung.

Wir wollen den Stadtrat beauftragen, dass er Road pricing als intelligentes Steuerungsmittel einsetzen muss.

Und seien wir einmal ehrlich; wer die Zeichen der Zeit nicht erkannt hat und bei jeder ökonomisch-ökologischen Umsetzung zu flennen beginnt, dem ist sowieso nicht mehr zu helfen.

Vorurteil Nummer 1: Wieso wir? Zuerst sollen die andern

Was ich am meisten zu hören bekomme: "Aber wieso denn Schaffhausen, sollen doch zuerst der Bund, der Kanton, die grossen Städte, doch bestimmt nicht wir". Das ist, mit Verlaub, Kindergartenmentalität, wo jeder mit dem Finger auf den andern zeigt und die wir hoffentlich spätestens mit 6 Jahren abgelegt haben.

"Bis die soweit sind, fliesst noch viel Wasser den Rhein runter". Nein, in dieser Angelegenheit ist die Stadt Schaffhausen die schnellste. Wir dürfen uns diese Gelegenheit nicht entgehen lassen, die Energie-Stadt Schaffhausen zuoberst im Öko- und Nachhaltigkeitsranking zu positionieren.

Vorurteil Nummer 2: Wir sind weder London noch Stockholm

Ja, das stimmt. Aber die Erfahrungen sind dort sehr ermutigend, und die Erderwärmung ist und bleibt eine globale. Wir müssen hier in Schaffhausen lokal handeln.

Vorurteil Nummer 3: Juristisch gar nicht umsetzbar, die Einmut ist definitiv vorbei

Es stimmt, einfach ist die Umsetzung nicht. Wir haben nach Strassenrichtplan kommunale und kantonale Strassen; wir haben eine Bundesverfassung, welche für solche Übungen wie Road pricing eine Ausnahmegewilligung verlangt. Darum auch der Auftrag an den Stadtrat, bei der Bundesversammlung eine Ausnahmegewilligung im Sinne des Art. 82 Abs. 3 BV zu erwirken.

Juristische Probleme sind da, um gelöst zu werden und nicht, um daran zu verzweifeln, zu resignieren oder um diese in den Vordergrund zu spielen, um jeglichen Handlungsbedarf im Keim zu ersticken, weil man eigentlich gar nicht handeln will. Die Analyse des Stadtschreibers im Vorfeld eines Vorstosses betrachte ich als heikel. Aber eigentlich liegt es am Rat, *inhaltlich* diesem Vorstoss zuzustimmen. Ich meine, es sei ein Bericht, der in die Zuständigkeit der Stadt falle, da logischerweise vom kommunalen Strassennetz die Rede ist. Ausserdem hat die Stadt Bern eine ähnliche Motion überwiesen, die angenommen wurde. Somit liegt auch unser Vorhaben durchaus im Bereich des Möglichen.

Wenn Christian Schneider analysiert, die Stadt habe kein Antragsrecht bei der Bundesversammlung, so stimmt dies natürlich. Aber darum geht es ja gar nicht. Es handelt sich um die Überweisung einer Motion mit dem Auftrag, der Stadtrat solle eine Ausnahmegenehmigung via Bundesamt für Strassen erwirken, welches solche Pilotversuche an die Bundesversammlung weiterleitet. Wenn wir aktiv werden wollen, kann es doch nicht daran scheitern, dass Stadtpräsident Marcel Wenger als Delegat unserer Stadt nicht vor die Bundesversammlung treten darf. Dies würde ich Haarspalterei nennen. Wo ein politischer Wille, ist auch ein juristischer Weg.

Wie wäre Road pricing in Schaffhausen umsetzbar?

Road pricing ist mittel- bis langfristig ein zukunftssträchtiger und interessanter Ansatz. Es erlaubt eine verursachergerechte Verkehrslenkung nach verschiedenen Faktoren (zum Beispiel Zeit, Ort, gefahrene Kilometer, Stauverhältnisse). Beispiele aus dem Ausland und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA in der Schweiz zeigen, dass solche Gebühren heute technisch und betrieblich machbar sind und bei guter Ausgestaltung auch auf politische Akzeptanz stossen können.

Objektpricing, das heisst für das Befahren eines bestimmten Bauwerks oder Abschnittes wird eine Maut erhoben. Umgesetzt auf Schaffhausen zum Beispiel: Das Befahren der kommunalen Strassen im Rayon Rheinufer, der noch zu definieren wäre, würde gebührenpflichtig; die Einnahmen müssten für die Attraktivierung des Rheinuferes oder für ein bestimmtes Bauwerk verwendet werden.

Netzpricing und Value pricing kommen für Schaffhausen nicht in Frage.

Gebietspricing, das heisst Fahrten in bestimmte Zonen einer Agglomeration sind gebührenpflichtig. Ich möchte an dieser Stelle explizit darauf aufmerksam machen, dass von der Altstadt niemand spricht. Beispiel: Im Wohnquartier Breite oder Geissberg würde eine gebührenpflichtigen Zone von fünf kommunalen Strassen definiert. Man könnte damit ökonomische und ökologische Aspekte verbinden.

Eigentlich ist die LSVA ein Road pricing für Lastwagen in der Schweiz.

Zu welchen Erkenntnissen kommt in dieser Frage eigentlich das Bundesamt für Strassen?

Zitat: Road pricing umfasst ein breites Spektrum von der einfachen Maut für das Befahren eines Strassenabschnitts bis hin zu einer möglichen Umgestaltung des Finanzierungssystems des Strassenverkehrs. Die Ausgestaltungsmöglichkeiten von Road pricing sind stark abhängig von den eingesetzten Technologien. In der Schweiz kommen nur elektronische Erfassungs- und Abrechnungssysteme in Frage. Gebührenpflichtige Strassenabschnitte müssten aber auch für Gelegenheitsbenutzer

(zum Beispiel Touristen ohne elektronische Erfassungsgeräte) problemlos befahrbar sein.

Der politische Wille kann sowohl technische wie auch juristische Berge versetzen. Grundsätzlich gilt, je einfacher ein Modell, desto unkomplizierter liesse es sich aus Sicht der technischen und betrieblichen Machbarkeit mit heutiger Technologie umsetzen.

Es gibt also sehr gute Gründe, warum Sie als BefürworterInnen eines ökologischen Ansatzes "ja" stimmen können.

Das schöne an dieser Motion ist, dass Sie guten Gewissens auch "ja" stimmen können, wenn Sie eigentlich ein Gegner solcher ökologischer Instrumente sind. Sie stimmen "ja", lassen die Fachleute Varianten ausarbeiten, die Sie vielleicht begeistern werden. Wenn nicht, wurde Ihr Vorurteil bestätigt, Road pricing ist ein ausgemachter links-grüner Unsinn und Sie lehnen die Vorlage ab. Sie können heute tatsächlich einen Erkenntnisgewinn herbeistimmen.

Kompromissvorschlag:

Wenn das Postulat in der Diskussion eine Chance hätte, würde die SP/AL-Fraktion die Möglichkeit einer Umwandlung der Motion akzeptieren. Der Vorschlag würde wie folgt lauten:

Postulat:

Der Stadtrat wird gebeten, zu prüfen, ob Road pricing für Schaffhausen ein taugliches Mittel sein könnte.

Der Vorschlag einer Umwandlung in eine Interpellation können Sie in Ihren Reden streichen, darauf gehe ich nicht ein. "

Ratspräsident Alfred Tappolet (SVP) macht zuhanden des Protokolls folgende Aussage:

"Stadtschreiber Christian Schneider hat nicht in eigener Kompetenz gehandelt, sondern erhielt vom Büro des Grossen Stadtrates einen entsprechenden Auftrag zur Abklärung. "

SR Peter Kämpfer

Stellungnahme

"In seiner Motion verlangen Grossstadtrat Urs Tanner und Alt-Grossstadträtin Rebekka Plüss, dass der Stadtrat bei der Bundesversammlung eine Ausnahmegewilligung im Sinne des Art. 82, Abs. 3 der Bundesverfassung erwirke und eine Vorlage präsentiere, in der Road Pricing als Steuerungsmittel eingesetzt wird. Der neue Postulatstext variiert leicht; dazu werde ich später Stellung nehmen.

Mit diesem Thema haben Grossstadtrat Urs Tanner und Grossstadträtin Rebekka Plüss ein Thema aufgegriffen, dass zur Zeit vielerorts diskutiert wird und nach der erfolgreichen Volksabstimmung in Stockholm neuen Auftrieb erhalten hat.

Der Stadtrat verfolgt die zurzeit laufenden Diskussionen und ist durchaus interessiert, neue Steuerungsmöglichkeiten in die Verkehrspolitik einfliessen zu lassen. Obwohl

dem Stadtrat also bewusst ist, dass die Lösung der Verkehrsproblematik neuer Ideen bedarf und der Prüfung von neuen Steuerungsmitteln wie Road oder Mobility pricing nicht abgeneigt ist, kann er Ihnen die Annahme der Motion in der vorliegenden Form aber nicht empfehlen.

Dazu gibt es verschiedene juristische und politische Gründe, auf die ich nachstehend eingehen werde.

Was ist unter dem Stichwort Road pricing eigentlich zu verstehen?

Als Road pricing wird die Erhebung von Abgaben für die Benützung von Strassen mit dem Ziel der Beeinflussung der Verkehrsnachfrage, des Verkehrsverhaltens und der Verkehrsfinanzierung bezeichnet. Unter den Begriff Road pricing fallen damit zum Beispiel die LSVA, die Autobahnvignette, um die in der Schweiz zurzeit aktuellen Beispiele zu nennen, daneben aber auch die Autobahngebühren in Frankreich oder Italien, das „Pickerl“ in Österreich oder die Erhebung von Abgaben in City-Nähe, wie es beispielsweise in London, Stockholm oder bereits schon seit längerer Zeit in Singapur existiert.

Als Überbegriff von Road pricing steht das Mobility pricing. Dabei geht es ganz generell um benutzungsbezogene Verkehrsabgaben (öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr MIV) mit dem Ziel der Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage ganz generell.

Aktuell auf sich aufmerksam macht mit dem Road pricing London, wo eine Fahrt ins Zentrum pauschal acht Pfund (rund Fr. 18.--) kostet, sowie Stockholm mit variablen Preisen von umgerechnet maximal Fr. 10.--.

In beiden Fällen war wohl der drohende Verkehrskollaps und unerträgliche Stausituationen der Grund für die Einführung der Abgaben. In beiden Städten ist eine tatsächliche Verkehrsabnahme und eine Abnahme der Stauzeiten zu verzeichnen, was auch nicht anders zu erwarten war.

Es gibt allerdings nicht nur uneingeschränkt Positives zu berichten. So sind beispielsweise die Investitionskosten durchaus als hoch zu bezeichnen, in Stockholm belief sich die Einführung des Systems auf rund Fr. 630 Mio. Auch die Problematik, dass der Verkehr auf gebührenfreie Strassen ausweicht und mögliche Umsatzrückgänge in den betroffenen Gebieten sind bei der Planung zu beachten. Die soeben in Stockholm durchgeführte Abstimmung zeigt denn auch kein einheitliches Bild. Wurde die Einführung von Road pricing in der Stadt Stockholm selbst angenommen, so waren die 14 Vorortsgemeinden dagegen. Solche Auswirkungen müssen bei einer allfälligen Einführung beachtet werden und darum sieht der Stadtrat in einer eventuellen Planung eher einen grösseren Rahmen wie nur in der Stadt Schaffhausen vor.

Das Road pricing in den Städten wurde bisher in Grosstädten mit entsprechend hoher Verkehrsproblematik und einer auf die Grosstadt ausgerichteten Agglomeration eingeführt, auf Verhältnisse also, die in der kleinräumigen und dicht besiedelten Schweiz nicht einfach übernommen werden können und auch speziell für unsere Stadt kaum zutreffen. Im Schweizer Mittelland, wo die Agglomerationen zusammengewachsen sind und es schwierig ist, den Anfangs- und Endpunkte einer Stadt aus verkehrstechnischer Sicht genau zu bezeichnen, wäre nur schon der Entscheid der Raumbegrenzung wesentlich komplexer als in London oder

Stockholm. Darum muss die Aussage im Motionstext, wonach die Erfahrungen aus England für die Schweiz wegweisend sein könnten, hinterfragt werden.

Matthias Rapp, Leiter des Forschungspaketes des Bundes zu Mobility pricing sieht dies ebenso, er betont: *Die Modelle in London, Stockholm, Oslo oder Trondheim sind in der Tat nicht direkt auf schweizerische Städte übertragbar, man müsste hierzulande differenzierter vorgehen und beispielsweise auch die Parkplatzbewirtschaftung einbeziehen.*

In der Schweiz wird, wenn auch von der Öffentlichkeit noch nicht sehr zur Kenntnis genommen, intensiv über das Road, respektive das Mobility pricing nachgedacht. Ganz aktuell ist im Kanton Bern eine Arbeitsgruppe mit Vertretern von Bund, Agglomerationen, Kanton und Städten mit dem Ziel gebildet worden, Grundlagen für die Machbarkeit von Road pricing in den Städten Bern, Biel und Thun zu erarbeiten. Auch im Kanton Zürich wurde im Kantonsrat einem Postulat zugestimmt, welches verlangt, dass der Regierungsrat darlegt, wie mit marktwirtschaftlichen und elektronischen Instrumenten teure Strassenbauten vermieden werden könnten.

Die im Ausland gemachten positiven Erfahrungen haben auch auf Bundesebene zu mehreren parlamentarischen Vorstössen geführt. So wurde der Bund beauftragt, entsprechende gesetzliche und technische Abklärungen für eine allfällige Einführung des Road pricing in die Wege zu leiten. Gemäss Bundesverfassung ist die Benützung öffentlicher Strassen gebührenfrei. Das Parlament kann Ausnahmen zwar bewilligen. Als bisher einziges Beispiel ist dies beim Strassentunnel durch den Grosse St. Bernhard der Fall. Die gesetzliche Regelung muss auf Bundesebene geklärt werden.

Hier setzen die Motionäre mit ihrem Auftrag an den Stadtrat an, indem sie fordern, der Stadtrat solle bei der Bundesversammlung vorstellig werden, damit diese für Schaffhausen eine Ausnahmegewilligung erwirke. Entscheidend aus Sicht des Bundesamtes für Strassen und den Berner Juristen ist allerdings, dass nicht das fehlende Antragsrecht bei der Bundesversammlung das grösste Problem darstellt, sondern dass beurteilt wird, die Bundesversammlung könne sich nicht für die Einführung eines Road pricing entscheiden *bevor* die Bundesverfassung nicht entsprechend geändert worden sei. Mit einer Überweisung der Motion würden verschiedene formale Schwierigkeiten entstehen, weshalb der Stadtrat Ihnen die vorliegende Motion nicht zur Überweisung empfehlen kann, zumal ja eine Umsetzung aus den bereits erwähnten Gründen nicht möglich wäre.

Auf Bundesebene läuft sehr viel. Ich gebe Ihnen einen kurzen Überblick über die Haltung des Bundesrates, und dieser müsste eigentlich die Motionäre versöhnlich stimmen.

In der Antwort zur Interpellation Walker vom 16.03.2004 hat der Bundesrat seine Haltung dargelegt: *„Das sogenannte Road pricing ist mit einem mittel- bis langfristigen Realisierungshorizont ein zukunftssträchtiger und interessanter Ansatz. Es erlaubt eine verursachergerechte Verkehrslenkung nach verschiedenen Faktoren (zum Beispiel Zeit, Ort, gefahrene Kilometer, Stauverhältnisse), Beispiele aus dem Ausland und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe in der Schweiz zeigen, dass solche Gebühren heute technisch und betrieblich machbar sind und bei guter Ausgestaltung auch auf politische Akzeptanz stossen können. Angesichts der grossen Verkehrsprobleme und der fehlenden Mittel für die Modernisierung der*

Verkehrsinfrastrukturen dürften mittelfristig Road pricing-Lösungen für die Städte und Agglomerationen im Vordergrund stehen, Längerfristig könnte auch ein flächendeckendes Road pricing für die ganze Schweiz - gegebenenfalls als teilweiser Ersatz der heutigen Verkehrsabgaben - in Betracht gezogen werden. In diesem Fall müsste das ganze System der Verkehrsfinanzierung überprüft und sowohl in technischer Hinsicht als auch bezüglich der Höhe der Verkehrsabgaben auf die Situation im Ausland abgestimmt werden”.

Soweit die Meinung des Bundesrates in dieser Sache.

Die rechtliche Analyse des Bundesamtes für Justiz kam zum Schluss, dass die Zulassung von Road pricing in städtischen oder in Agglomerationsgebieten die Bewilligungskompetenz des Parlamentes überschreiten würde. Strassenbenützungsgebühren in der Form von Road pricing setzen - wie bei der Einführung der LSVA und der Autobahnvignette - eine Verfassungsänderung voraus.

Welche Anpassungen in welcher Form nötig wären und weitere Fragen, die sich mit der Umsetzung von Road pricing-Projekten stellen, werden zurzeit vertieft behandelt. Im Auftrag des Nationalrates erstellt das Bundesamt für Raumentwicklung ARE einen Bericht über die Einführung eines Road pricing oder Mobility pricing Schweiz.

Seit 2005 wird zudem im Auftrag des Bundes ein Forschungsprogramm zu Mobility pricing (MP) durchgeführt, für das insgesamt Fr. 1,6 Mio. zur Verfügung stehen. Unter diesem Begriff werden alle benutzungsbezogenen Verkehrsabgaben verstanden, welche die Mobilitätsnachfrage beeinflussen, sowohl beim öffentlichen Verkehr als auch beim motorisierten Individualverkehr. Die zehn Unterprojekte sollen unter anderem klären, welche Wirkung Mobility pricing auf Verkehr und Raumplanung haben kann, wie gross der Aufwand dafür ist und wie es um die Akzeptanz sowie die Finanzierung bestellt ist. Es werden Modellgrundlagen erarbeitet und ausserdem Fragen etwa zur rechtlichen Situation, zu Datenschutz und Interoperabilität beantwortet. Der Schlussbericht wird 2007 vorliegen.

Daraus ersehen Sie, dass auch der Bundesrat dem Road pricing eine grosse Bedeutung zuordnet und intensiv daran arbeitet, was aus Sicht des Stadtrates auch die richtige Ebene ist. Wie gesagt, liegt der Ball für die Einführung von Mobility pricing oder Road pricing beim Bund. Der Bund muss also nicht erst geweckt werden, sondern arbeitet intensiv an der Aufgabenstellung. Sie können daraus aber auch hören, dass der Ansatz der Motionäre auf Erlass einer Ausnahmegewilligung nach Ansicht des Bundesamtes für Justiz nicht in der Kompetenz der Bundesversammlung liegt und so nicht erfüllbar ist.

Nach den juristischen Gründen, welche gegen die Motion sprechen, komme ich jetzt zur Haltung des Stadtrates aus sachlicher Sicht; denn auch hier gibt es gute Gründe, die Forderungen der Motionäre vorsichtig anzugehen.

Zur Typologie des Road pricing:

Road pricing ist ein Sammelbegriff für die Erhebung von Abgaben für das Befahren von Strassen. Es gibt viele Formen von Road pricing: Tunnel-, Brücken- und Autobahngebühren, Gebühren für die Einfahrt in Städte oder neuerdings in den USA Gebühren für die Benützung von Sonderspuren auf Autobahnen zur Umfahrung von Staus. Auch Schwerverkehrsabgaben wie die LSVA oder die deutsche LKW-Maut fallen unter den Begriff Road pricing.

Eine Typologie des Road pricing lässt sich einerseits nach den Zielsetzungen (Verkehrsfinanzierung, Verkehrslenkung, Reduktion Umweltbelastung) und andererseits nach der Dienstleistung für die Gebührenerhebung gliedern. Für die Erhebungstechnik spielt die Zielsetzung keine Rolle, hingegen ist die Art der Fahrberechtigung, die der Benutzer durch das Bezahlen der Abgabe erwirbt, massgebend für die Anforderungen.

Es gilt zu unterscheiden zwischen folgenden Road pricing-Typen:

Passagegebühren:

Die Gebühren betreffen einerseits Objekte wie Brücken, Tunnel oder einzelne Strassenabschnitte, andererseits Einfahrt- oder Ausfahrtgebühren in oder aus einem Gebiet (sogenanntes Cordon pricing). Passagegebühren sind weit verbreitet, etwa die Tunnelgebühren des Grossen St. Bernhard und Mont-Blanc, die Brückengebühren über den Öresund und das Cordon pricing von Trondheim und Oslo.

Autobahngebühren:

Diese Gebühren können distanz- oder zeitabhängig sein. Eine zeitabhängige Gebühr ist beispielsweise die schweizerische Autobahnvignette, während die LSVA einer distanzabhängigen Gebühr entspricht.

Gebietsgebühren:

Auch hier sind verschiedene Typen zu unterscheiden, etwa die Gebietslizenzierung, wo Gebühren für die zeitlich befristete Strassenbenützung in einem abgeschlossenen Gebiet (beispielsweise Gebühren in London) entrichtet werden müssen oder distanzabhängige Gebühren für das Befahren aller Strassen innerhalb eines bestimmten Gebietes. Bei den von den Motionären angestrebten Lösung würde es sich um eine solche Gebietslösung gehen.

Um eine Erhebungssystem einzuführen, müssen funktionale Anforderungen erfüllt werden, um die Funktionalität des Systemes gewährleisten zu können.

So müssen die BenutzerInnen und deren Fahrzeuge registriert sein, es müssen Mautstellen vorhanden sein, welche erkennen, ob ein Fahrzeug an einer Mautstelle abgabepflichtig ist und wenn ja, zu welcher Abgabekategorie es gehört und die Durchfahrt eines Fahrzeuges erfassen; dazu gehören auch die Abgabeberechnung über ein zentrales Abrechnungssystem, Rechnungsstellung und das Inkasso.

Hinzu kommt, dass die Erfassung diskriminierungsfrei sein muss, das heisst Fahrzeuge mit und ohne Erfassungsgerät müssen gleichbehandelt werden, hinsichtlich Abgabehöhe (gleiche Abgabe für gleiche Fahrt, unabhängig von der verwendeten Erfassungstechnik) und Benützbarkeit (zum Beispiel keine umständlichen Prozeduren für ausländische Fahrzeuge); alle Stufen des Erfassungsprozesses müssen zudem nachvollziehbar sein und gerichtsfest belegt werden können.

Ein solches System ist also sehr aufwändig und der Return of investment würde einige Zeit in Anspruch nehmen.

Zwar könnten mit einem Vignettensystem die organisatorischen und infrastrukturellen Aufwendungen minimiert werden. Doch besitzt dieses System etliche Mängel, wie

die Autobahnvignette zeigt: So wäre eine Vignette keine fahrleistungsabhängige Gebühr und damit könnte das Verursacherprinzip nicht durchgesetzt werden. Die räumliche, zeitliche oder sachliche Differenzierbarkeit ist gering und der Einbezug auswärtiger Besucher eher problematisch.

Wenn elektronische Systeme gewählt werden, ist sowohl die ökonomische als auch die ökologische Effizienz gegeben. Ein solches System bedingt vorgängig jedoch hohe Planungs- und Investitionskosten.

Schon dieser kurze Überblick zeigt, welche komplexen Fragestellungen in Zusammenhang mit der Einführung eines Road pricing zu lösen sind. Die Vielfalt der Argumente für und gegen Road pricing ist darum entsprechend gross.

So wird als Gegenargument angeführt, dass die Wirksamkeit erfolgreicher Praxisbeispiele wie London oder Singapur nicht auf die Schweiz übertragbar ist. Auch die zusätzlich drohende Gebührenlast und das Misstrauen, der Staat wolle sich durch Road pricing bereichern, schrecken die GegnerInnen ab. Einzelne GeschäftsinhaberInnen befürchten, dass Road pricing die Innenstädte „kaputt machen“ könnte.

Für den TCS macht es zum Beispiel keinen Sinn, zum jetzigen Zeitpunkt die Road pricing Diskussion anzuheizen. Er hält fest, dass der motorisierte Individualverkehr mit dem geltenden Finanzierungssystem seine Kosten deckt und deshalb Strassenzölle auf Autobahnen oder Hauptstrassen nicht notwendig sind. Die Steuerung des Verkehrs in den Städten über Strassenzölle nach dem Londoner Vorbild hält der TCS ökonomisch gesehen für zu teuer, zu wenig effizient und unsozial. Dies führe dazu, dass nur jene in die Stadtzentren fahren werden, die es sich leisten können,

Als Pro-Argumente wird die wirksame Verkehrslenkung, die effizientere Nutzung der Verkehrssysteme sowie die positiven Folgen für die Umwelt und differenziert einsetzbare Anreize für verschiedene Fahrzeugmodelle ins Feld geführt.

Langfristig ist der Übergang zu einer flächendeckenden Leistungsabgabe für den Privatverkehr eine mögliche Option und würde dem Trend nach verursachergerechten Gebühren und Tarifen entsprechen. Dabei ginge es um ein neues Finanzierungssystem und nicht um höhere Gebühren. Denn auch das heutige System ist nicht gerecht, so zum Beispiel die kantonalen Motorfahrzeugsteuern, welche nicht dort erhoben werden, wo auch die Verkehrskosten anfallen. So ist ein Fahrzeug vielleicht im Kanton Schaffhausen registriert, aber gefahren wird mehrheitlich im Kanton Zürich. Dasselbe gilt für den Benzinzoll. Die Einnahmen fallen dort an, wo getankt wird. Beim Road pricing wird dort bezahlt, wo die Mobilität konsumiert wird. Auch beim öffentlichen Verkehr kommen die Erträge ja jenen Linien zugute, auf denen auch die Kosten anfallen.

Im Gegensatz zum TCS befürwortet der VCS die Einführung von Road pricing sofern die Einnahmen für den öffentlichen Verkehr sowie für Umwelt- und Sicherheitsmassnahmen verwendet werden und Road pricing an einem Ort nicht zu Verkehrszunahmen anderswo führt. Er ist sich zudem bewusst, dass Road pricing nur ein einzelner Beitrag sein kann und auch andere Instrumente für eine nachhaltige Verkehrspolitik genutzt werden müssen. Der Verkehrs-Club regt einen Pilotversuch an, der die Stärken und Schwächen einer Staugebühr in der Schweiz aufzeigen

helfen und so Akzeptanz in der Bevölkerung schaffen soll. Dies ist das Spektrum, das von grossen Verbänden signalisiert wird.

Bevor aber über Sinn und Ausgestaltung von Road pricing diskutiert werden kann, muss klar sein, welches Ziel damit erreicht werden soll. Denn über die Frage, ob Road pricing ein sinnvolles Instrument sei und in welcher Form es zur Anwendung gelangen sollte, kann nur befunden werden, wenn der Zweck definiert ist. Geht es um Lärmreduktion, mehr Geld für Strassenprojekte oder um weniger Verkehr?

Road pricing sollte mehrere Ziele erfüllen. Es soll einen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme, aber auch zur Finanzierung des Verkehrssystems leisten, nicht notwendigerweise nur der Strassen. Für den Strassenverkehr müssen aber vermutlich zuerst andere Verkehrsmanagementmassnahmen ausgeschöpft werden.

Im Vergleich zu den Grossstädten, welche Road pricing eingeführt haben, herrschen in der Schweiz mehrheitlich noch idyllische Verkehrsverhältnisse. Und die Finanzierung der Strasse funktioniert weitgehend. Die Ausgaben für die Strassen werden auf Bundes- und Kantonsniveau vollumfänglich durch die Einnahmen gedeckt, während die Gemeinden allgemeine Steuermittel benötigen und Investitionen vor allem für die Agglomerationen nicht gesichert sind. Mit dem Mobility pricing wird das Ziel verfolgt, die Steuerfinanzierung der Mobilität durch die Benutzerfinanzierung abzulösen.

Unerlässlich ist, dass eine allfällige Strassenverkehrsabgabe möglichst einfach und die Mittelverwendung vollkommen transparent und möglichst in der betroffenen Region erfolgen würde. Zudem kann Road pricing – etwa als Tunnelgebühr, als Abgabe für die Einfahrt in Städte oder für die Benützung von Sonderspuren auf der Autobahn – ein einzelnes Element eines umfassenden Verkehrskonzeptes sein.

Nach diesen allgemeinen Formulierungen zum Thema Road pricing in der Schweiz.

Die Fragestellung ist für die Stadt Schaffhausen zwar interessant, doch eher theoretisch. Eine kleine Stadt wie Schaffhausen kann nicht alleine die notwendigen Investitionen tätigen. Zumindest müsste auch aus Gründen einer idealen Gebietsgrösse und der geringeren Anzahl von Einfallstrassen sicher die Gemeinde Neuhausen oder noch besser die gesamte Agglomeration und ihre Bevölkerung einbezogen werden. Dies wird in einer Universitätsarbeit (Urs Wüst) bereits 1992 belegt, wonach festgestellt wurde, dass zumindest auch die Gemeinde Neuhausen am Rheinfluss in ein Road pricing-Konzept einzubeziehen wäre. Der Vorteil wäre gemäss dieser Studie die geringe Anzahl an Einfallstrassen, was wenige Sende- und Kontrollinstallationen zur Folge hätte.

Was wäre nun der Zweck und das Ziel des Road pricing in Schaffhausen? Soll der Durchgangsverkehr von der Stadt ferngehalten oder soll die Parkplatznachfrage im Stadtzentrum reduziert werden?

Solche Entscheide können nur auf übergeordneter Ebene, also unter Einbezug der Agglomerationsbevölkerung getroffen werden, denn die Auswirkungen sind aufgrund des heutigen Strassennetzes von allen zu tragen. Die politische Durchsetzbarkeit dürfte sonst schwierig sein. Entscheidend ist, welche Auswirkungen zu erwarten sind, wie die Einnahmen verwendet werden und wer letztlich zu den Gewinnern oder Verlierern zählt.

Auf diesen Grundlagen stellt sich für die Stadt Schaffhausen die Frage, in welcher Form sie sich an dieser Entwicklung beteiligen soll. Wie schon erwähnt, ist der Stadtrat der Meinung, dass mit Road pricing ein möglicher und gangbarer Weg für die Bewältigung der Probleme stetig zunehmender Mobilität ganz generell gefunden werden könnte.

Der Stadtrat ist aber auch ganz klar der Meinung, dass die Stadt Schaffhausen nicht unbedingt die erste Adresse für Versuche solcher Art ist. Einerseits, weil - wie bereits geschildert - die Probleme nicht mit denjenigen in Stockholm oder London vergleichbar sind, auf der anderen Seite, weil der Stadtrat der Meinung ist, dass zunächst in einem ersten Schritt die rechtlichen und technischen Abklärungen auf Bundesebene abgewartet werden müssen.

Der Stadtrat unterstützt jedoch die zurzeit in die Wege geleiteten Abklärungen und Massnahmen. Ein auf die Schweiz abgestimmtes Gesamtkonzept mit den entsprechenden rechtlich und technisch akzeptierten Randbedingungen wäre der Sache dienlich und dürfte Leerläufen wirksam entgegenreten. Auch die Frage, ob Road pricing in ausgewählten Regionen – namentlich in Kernstädten oder Agglomerationen – oder flächendeckend im ganzen Land eingeführt werden soll, muss zuerst auf nationaler Ebene entschieden werden.

Der Stadtrat stellt sich hinter eine gesamtheitliche Verkehrspolitik. Mit dem im Mitwirkungsverfahren befindlichen Gesamtverkehrskonzept hat er sich zum Ziel gesetzt, Massnahmen zu entwickeln, die zur nachhaltigen Attraktivität der Stadt als Wohn- und Wirtschaftsstandort beitragen. Damit soll erreicht werden, dass das Verkehrsnetz für alle Verkehrsträger längerfristig funktioniert und die Umweltbelastung minimiert werden kann.

In der Vernehmlassung wurden die Parteien angeschrieben und im zur Zeit laufenden Mitwirkungsverfahren sind neben Interessen- und VerbandsvertreterInnen auch die Parteien vertreten. Innerhalb dieses Verfahrens ist Road pricing zwar angesprochen, aber nicht zur Weiterbearbeitung in hoher Priorität empfohlen worden.

Es ist aber sicher richtig, wenn die Frage, in welcher Form Road- oder Mobility pricing für die Stadt in Frage kommt, im Rahmen der zurzeit laufenden Arbeiten zur Erstellung eines Gesamtverkehrskonzeptes für die Stadt diskutiert wird. Zusätzlich soll das Thema in das Teilprojekt "Siedlung und Verkehr" des ebenfalls in Arbeit befindenden Agglomerationsprogrammes einfließen und mit der nötigen Sorgfalt weiter bearbeitet werden.

Was der Stadtrat aber nicht tun kann, ist eine Einführung von Road pricing im Alleingang. Dies würde heute geltendem Recht widersprechen, die Finanzen zu stark strapazieren, das Risiko von Fehlentscheiden begünstigen und den Fokus zu einseitig auf die Stadt und zuwenig auf die Agglomeration lenken, was letztlich auch kontraproduktiv sein könnte.

Der Stadtrat schlägt Ihnen deshalb vor, die von Ihnen eingereichte Motion in eine Interpellation umzuwandeln, ansonsten müsste die Motion abgelehnt werden, da sie nicht erfüllbar ist. Wir haben bereits gehört, dass Sie der Umwandlung in eine Interpellation nicht zustimmen werden.

Denn wie gesagt, ohne Änderung der Bundesverfassung und der eidgenössischen und kantonalen Gesetzgebung ist ein Road pricing zwar interessant zu diskutieren, bleibt aber eher hypothetisch und bringt uns in der Verkehrsfrage nicht weiter.

Der Stadtrat hat mit der Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes jedoch die richtigen und wegweisenden Schritte bereits eingeleitet, um die Verkehrsproblematik ganzheitlich, also unter Einbezug des öffentlichen und privaten Verkehrs sowie des Langsamverkehrs anzugehen. Innerhalb des Gesamtverkehrskonzeptes und des Agglomerationsprojektes wird das Thema Mobility pricing weiter verfolgt und das Parlament regelmässig über den Fortgang informiert werden. “

Alfons Cadario (EVP)

OeBS/EVP-Fraktionserklärung

”Anfangs Februar wurde der neue UNO-Klimabericht in Paris vorgestellt. Im Zentrum steht die inzwischen gesicherte Rolle des Menschen als Verursacher der beobachteten Klimaerwärmung. Wenn wir im Anschluss die verschiedenen Artikel über diesen Bericht lesen, kann ich die Motionäre gut verstehen. Vor allem zeigen die verschiedenen Reaktionen auf den Klimabericht, wie ernst es uns mit einer verbindlichen Klimapolitik ist. So wurde in einer Zeitung als Titel geschrieben “EU-Klimavorgaben wegen deutscher Interventionen verwässert, Sieg für die deutsche Autolobby”. Die EU-Klimavorgaben für Autohersteller sollen deutlich minder ausfallen als zunächst geplant. Auch die Massnahmen, welche unsere Bundesversammlung bis heute beschlossen hat, befriedigen sicherlich nicht und tragen nicht zu einer Klimaverbesserung bei.

In Kürze wird in Stockholm über die definitive Einführung von Road pricing abgestimmt. Die positiven Ergebnisse dieses Versuches und der in London eingeführten Stauabgabe haben grosse Beachtung gefunden. In beiden Städten sind die Staus und der Verkehr massiv zurückgegangen. Im Norden sind Strassenzölle für Neubauten schon lange üblich.

Die im Ausland gemachten positiven Erfahrungen haben die Diskussion um Road pricing in der Schweiz und jetzt auch bei uns neu belebt. Mehrere parlamentarische Vorstösse haben den Bund beauftragt, entsprechend gesetzliche und technische Abklärungen für eine allfällige Einführung des Road pricing in die Wege zu leiten. Denn gemäss Bundesverfassung Art. 82 Abs. 2 ist die Benützung öffentlicher Strassen gebührenfrei. Diese Bestimmung geht auf die Weg- und Brückengelder (Wegzölle) zurück, welche als Verkehrsbehinderung empfunden wurden. Deshalb zielte schon die Verfassung von 1848 auf die Abschaffung dieser Wegzölle.

Dieses Prinzip gilt nicht absolut. Ausnahmen können durch das eidgenössische Parlament explizit bewilligt werden. Bisher einziges Beispiel dafür sind die Benützungsgebühren für den Strassentunnel am Grossen St. Bernhard. Grössere Abweichungen vom Prinzip der Gebührenfreiheit können nicht vom Parlament bewilligt werden, sondern bedürfen einer eigenen Verfassungsgrundlage. Dies gilt sowohl für die Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette, Art. 86) als auch für die Schwerverkehrsabgabe (Art. 85 BV). Sowohl die Nationalstrassenabgabe als auch die Schwerverkehrsabgabe gehen auf Vorschläge zurück, welche im Rahmen der Gesamtverkehrskonzeption erarbeitet wurden.

Die Thematik hat wegen den grösser werdenden Verkehrsproblemen in den Agglomerationen und positiven Erfahrungen mit Road pricing im In- und Ausland

(LSVA in der Schweiz, Stauabgabe in London und Stockholm) an Bedeutung gewonnen. Die verschiedenen parlamentarischen Vorstösse im eidgenössischen Parlament zeigen dies auf.

- Parlamentarische Initiative Allemann vom 12.03.03 „Die Einführung von Road pricing-Modellen vereinfachen“. Am 17. 03.2005 hat der Nationalrat der Initiative nicht zugestimmt.
- Interpellation Walker vom 16.03.04. Darin werden im Rahmen einer finanzpolitischen Standortbestimmung zum Verkehrsbereich Fragen zu den Einsatzmöglichkeiten von Verkehrsgebühren thematisiert.
- Postulat Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen vom 16.11.04 „Einführung eines Road pricing“. Mit diesem Vorstoss wird der Bundesrat beauftragt, in einem Bericht darzulegen, unter welchen Bedingungen und in welcher Form die Einführung eines Road pricing in der Schweiz sinnvoll wäre. Am 17.03.05 stimmte der Nationalrat diesem Postulat zu.

In der Antwort zur Interpellation hat der Bundesrat seine Haltung wie folgt dargelegt:

Das sogenannte Road pricing ist mit einem mittel- bis langfristigen Realisierungshorizont ein zukunftssträchtiger und interessanter Ansatz. Es erlaubt eine verursachergerechte Verkehrslenkung nach verschiedenen Faktoren, zum Beispiel Zeit, Ort, gefahrene Kilometer, Stauverhältnisse. Beispiel aus dem Ausland und die LSVA in der Schweiz zeigen, dass solche Gebühren heute technisch und betrieblich machbar sind und bei guter Ausgestaltung auch auf politische Akzeptanz stossen können.

Angesichts der grossen Verkehrsprobleme und der fehlenden Mittel für die Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur dürften mittelfristig Road pricing Lösungen für Städte und Agglomerationen im Vordergrund stehen. Längerfristig könnte auch ein flächendeckendes Road pricing für die ganze Schweiz – gegebenenfalls als teilweiser Ersatz der heutigen Verkehrsabgaben – in Betracht gezogen werden. In diesem Fall müsste das ganze System der Verkehrsfinanzierung überprüft und sowohl in technischer Hinsicht als auch bezüglich der Höhe der Verkehrsabgaben auf die Situation im Ausland abgestimmt werden.

Mit dem Road pricing wird eine gezielte Lenkung des Verkehrs ermöglicht. Dieser kann räumlich und zeitlich besser auf die zur Verfügung stehende Strassenfläche und das Angebot des öffentlichen Verkehrs abgestimmt werden und ermöglicht eine optimale Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen. Dabei werden gleichzeitig der Bedarf nach kostenintensiven Neubauten verringert und finanzielle Mittel für Erstellung, Unterhalt und Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen generiert.

Road pricing ist unsozial, da sich nur noch Reiche das Autofahren leisten können – eine Behauptung, die in dieser undifferenzierten Form nicht haltbar ist. Das belegen erste Ergebnisse aus dem Forschungspaket Mobility pricing.

Einkommensstarke Schichten fahren mehr Auto, sind also von einer leistungsabhängigen Abgabe zumindest in absoluten Zahlen auch stärker betroffen. Der Anteil autoloser Haushalte ist bei den einkommensschwächeren Bevölkerungsschichten wesentlich grösser als bei den einkommensstarken.

Im Vordergrund stehen heute zwei Lösungswege:

- Ausweitung der Ausnahmebestimmung, indem beispielsweise Road pricing für Städte und Agglomerationen explizit in die Bewilligungskompetenz des eidgenössischen Parlamentes aufgenommen werden. Mit dieser Lösung könnte eine einheitliche Handhabung entsprechender Gesuche sichergestellt werden.
- Soll Road pricing grossflächig zugelassen werden, empfiehlt sich die Aufhebung des Grundsatzes der Gebührenfreiheit und stattdessen die explizite Statuierung der generellen Zulassung von Strassenbenützungsgebühren für alle Motorfahrzeuge.

Im Rahmen der Erarbeitung des Berichts „Einführung eines Road pricing“ werden die sich stellenden technischen und rechtlichen Fragen vertieft behandelt. Die Erstellung des Berichtes steht unmittelbar vor dem Abschluss, er soll noch dieses Jahr dem Bundesrat vorgelegt werden.

Aus all diesen Überlegungen ist die Mehrheit der **OeBS/EVP-Fraktion** der Ansicht, dass die Motionäre die Motion in eine Interpellation umwandeln und abwarten, was der Bundesrat beschliesst. “

Christoph Schlatter (SP)

SP/AL-Fraktion

”Das Thema Road pricing wurde von der Traktandenliste nach hinten versetzt, weil die Einführung des Road pricing nicht in die Kompetenz der einzelnen Gemeinden fällt und sich daher die Diskussion darüber erübrigen würde. Mit dem Road pricing ist es wie mit vielen Aspekten im Leben, die jeweilige Definition, das heisst was darunter verstanden werden kann, hat Auswirkungen auf die Ausgestaltung. Die Motion lässt diesbezüglich dem Stadtrat sehr viel Spielraum. Da Road pricing in einem übergeordneten Kontext zu verstehen ist, sollten alle Möglichkeiten des Mobility pricing in Betracht gezogen werden. Im Übrigen kennt unsere Stadt bereits Teilaspekte des Roadpricing und hat mit diesen gute Erfahrungen gemacht. Diejenigen die ihr Auto an der Herbstmesse jeweils zuhause lassen und mit dem Bus auf die Breite fahren, erhalten einen günstigeren Eintritt. Die Angestellten des Kantonsspitals sind direkt mit dem Road pricing konfrontiert. So hängen die Parkgebühren direkt von der Distanz zur Wohnadresse ab. Die Idee ist, dass die MitarbeiterInnen mit dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit kommen und das Auto zuhause lassen. Road pricing und Mobility pricing darf nicht nur mit Strassenzöllen vor den Toren der Stadt verwechselt werden, diese Massnahmen stellen einen Aspekt dar.

Im Bereich des Road pricing hat die Schweiz gute Erfahrungen mit der Autobahnvignette und der LSVa gesammelt.

Mit dem Vorstoss von Urs Tanner hätte der Stadtrat sehr viele Möglichkeiten, verschiedene Formen des Road pricing und Mobility pricing zu evaluieren.

Es wird immer wieder argumentiert, dass das Road pricing sozial ungerecht sei. Wenn die Einnahmen zur Verbilligung des öffentlichen Verkehrs, zum Beispiel für attraktive Familienabonnemente verwendet werden, dann sind solche Argumente nicht haltbar.

Ein weiterer Punkt für die Einführung des Road pricing stellen ökonomische

Überlegungen dar. Im Stau stehen heisst unproduktiv sein. In Deutschland gehen der Wirtschaft dadurch jedes Jahr 100 Milliarden Euro verloren. Durchschnittlich steht jede und jeder Deutsche Autofahrer 70 Stunden im Stau. Addiert man die nicht geleistete Arbeit, die Gewinneinbussen und die höheren Kosten, so verliert ein durchschnittlicher Arbeitnehmer mehr als ein Bruttomonatsgehalt im Jahr.

Der wichtigste Beitrag des Road pricing besteht darin, den enormen Druck auf unser Ökosystem etwas zu nehmen. Daher erstaunt es mich sehr, dass ökologisch denkende Ratsmitglieder den Umweltschutzaspekt des Vorstosses ausser Acht lassen. Wann haben wir hier schon einmal die Gelegenheit etwas für unsere Umwelt zu tun?

Da es umwelt- und gesundheitspolitische Anliegen in diesem Rat schwer haben, siehe Rauchen und Trolleybus, wird der zunehmende Treibstoffpreis den Ausschlag für Massnahmen im Bereich des Road pricing geben müssen.

Schade, dass es offensichtlich einer Mehrheit des Rates an Mut fehlt, die Weichen für eine zukunftssträchtige Verkehrs- und Umweltpolitik in der Stadt Schaffhausen zu stellen. “

Dr. Raphaël Rohner (FDP)

FDP/jfsh-Fraktion

”Mit Interesse haben wir die Begründung der Motionäre gehört; ihre Absichten sind – wie ich bereits in unserer Stellungnahme vom 12. Dezember 2006 betont habe – bestimmt gut gemeint, indessen halten wir an unserer Meinung fest, wonach es sich um einen Gegenstand, beziehungsweise um ein Geschäft handelt, das gemäss § 52 der Geschäftsordnung des Grossen Stadtrates nicht in den Kompetenzbereich des Grossen Stadtrates fällt und somit inhaltlich unzulässig ist. Wir sind daher auch der Ansicht, dass es aufgrund dieser fehlenden Motionswürdigkeit nicht für erheblich erklärt werden kann und soll.

Gleiches gilt im Übrigen für den Fall einer Umwandlung in ein Postulat. Auch dieses parlamentarische Instrument ist gemäss der Formulierung in § 54a unserer Geschäftsordnung nur für Fragen, die in den Zuständigkeitsbereich der Stadt fallen, vorgesehen.

Lassen Sie mich noch einmal kurz begründen, weswegen der Gegenstand der Motion nicht in den Zuständigkeitsbereich der Stadt fällt:

Zuerst zum Grundsätzlichen:

Der Inhalt der Motion und der daraus abgeleitete Auftrag an den Stadtrat widersprechen klar Art. 82 Abs. 3 Satz 1 der Schweizerischen Bundesverfassung, worin ausdrücklich festgehalten ist, dass die Benützung öffentlicher Strassen gebührenfrei ist.

Dieser Grundsatz der Gebührenfreiheit gilt gemäss herrschender Lehre „...für alle öffentlichen Strassen und für den Gemeingebrauch, das heisst den widmungsgemässen und gemeinverträglichen Gebrauch.“ (vgl. dazu René Schaffhauser in: Ehrenzeller, Mastronardi, Schweizer und Vallander, Die schweizerische Bundesverfassung, Kommentar, Zürich 2002, Seite 929 N. 10 zu Art. 82 BV).

Gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung stellt dieser Grundsatz ein verfassungsmässiges Individualrecht dar (vgl. dazu BGE 122 I 283 und René Schaffhauser, a.a.O.).

Nur wenn sogenannt gesteigerter Gemeingebrauch vorliegt, der gebührenpflichtig erklärt werden darf, dürfen Benützungs- oder Lenkungsabgaben erhoben werden (vgl. dazu René Schaffhauser, a.a.O. N. 11). Dies ist beispielsweise der Fall bei mehr als nur kurzzeitigem Parkieren. Hier dürfen dann sogenannte Kontrollgebühren erhoben werden. Einen solchen Fall deckt indessen die vom Motionär angestrebte Gebührenerhebung nicht ab. Sie wäre daher unzulässig und beim Bundesgericht wegen Verletzung eines verfassungsmässigen Individualrechtes anfechtbar.

Nun noch zu den Ausnahmen vom Grundsatz:

Solche Ausnahmen können sich aus der Verfassung selbst ergeben wie beispielsweise die Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen, die ihre Rechtsgrundlage direkt in Art. 86 Abs. 2 BV hat.

Des Weiteren kann die Bundesversammlung gestützt auf Art. 82 Abs. 3 Satz 2 BV Ausnahmen vom Grundsatz der Gebührenfreiheit bewilligen. Solche Ausnahmebewilligungen sind nun aber nicht der Beliebigkeit des eidgenössischen Parlamentes anheim gestellt. Sie können sich nur auf sogenannte Einzelfälle beschränken, sofern sich dies aus besonderen Gründen rechtfertigt (vgl. dazu René Schaffhauser, a.a.O. N.12). Bis heute einziger Anwendungsfall und somit klassisches Beispiel ist die Gebühr für die Benützung des Strassentunnels des Grossen St. Bernhards.

Zu beachten gilt es zudem, dass der Stadt Schaffhausen gegenüber der Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft gar kein Antragsrecht zustehen würde, selbst wenn es hier um die Regelung eines Einzelfalles handeln würde, was natürlich bei einer flächendeckenden Erhebung einer Gebühr nicht der Fall sein kann. Hierzu wäre eine Rechtsgrundlage in der Bundesverfassung zu schaffen. Dazu sind wie sie wissen wiederum nicht Gemeinden zuständig; auch nicht zur diesbezüglichen Antragstellung.

In Würdigung dieser Rechtslage muss dann in Anknüpfung an meine einleitenden kurzen Ausführungen zur Frage, welche Geschäfte überhaupt von einer Motion oder von einem Postulat erfasst werden können, festgestellt werden, dass das von Grossstadtrat Urs Tanner geforderte Road pricing weder mittels einer Motion noch eines Postulates in Auftrag gegeben oder gar eingeführt werden kann, fällt doch der gesamte Fragenkomplex in den Zuständigkeitsbereich des Bundes.

Diese rechtliche Beurteilung wird im Übrigen – wie sie bestimmt wissen – von Stadtschreiber Christian Schneider geteilt. Er hat diese in einem Kurzgutachten vom 30. Dezember 2006 zuhanden unseres Ratspräsidenten explizit so festgehalten.

Im Übrigen hat auch der Bundesrat in seiner Botschaft zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz vom 2. Dezember 2005 auf Seite 777 (Ziff. 1.4.3. der Botschaft) explizit zum Thema Road pricing Stellung genommen und darauf hingewiesen, dass dessen Einführung eine Verfassungsgrundlage bedürfte.

Die **FDP/jfsh-Fraktion** kann daher schon aus diesen formalen Gründen den

Vorstoss nicht unterstützen und wird gegen eine Erheblicherklärung stimmen.

Erlauben Sie uns nun aber auch noch einige inhaltliche Anmerkungen zum Road pricing:

An und für sich sind die Absichten der Motionäre gut. Die Diskussion über die globale Klimaveränderung ist in den vergangenen Wochen und Monaten zum medial relevanten Thema geworden. Wir alle sind betroffen, fühlen uns betroffen oder sollten uns wenigstens betroffen fühlen, wenn es darum geht, die von anerkannten Wissenschaftlern aufgezeigten Szenarien ernst zu nehmen und uns Gedanken darüber zu machen, wie unsere Welt und damit auch unsere Umwelt geschont und vor Vernichtung verschont werden kann. Darüber sind wir uns hier in diesem Saal – so hoffe ich es wenigstens – wohl alle einig.

Die Schweiz kann sich mit Bestimmtheit rühmen, im Bereich des Umweltschutzes nicht nur einiges, sondern sehr viel getan zu haben. Unabhängig von der jeweiligen politischen Couleur sind Parlamentarierinnen und Parlamentarier aller Ebenen immer wieder bereit, Massnahmen zu unterstützen und umzusetzen, die unserer Umwelt dienen und unser Leben auch mittel- und langfristig lebenswert erhalten. Wir können hier – so wage ich es hier zu behaupten – im internationalen Vergleich sogar als Musterschülerinnen und –schüler gelten, die ihre Aufgaben gut erfüllen.

Die globale Klimakatastrophe werden wir aber, so Leid es uns auch tun mag, nicht in unserem städtischen Parlament, mit grösster Wahrscheinlichkeit auch nicht im kantonalen Parlament oder in der Bundesversammlung nachhaltig verhindern können. Wir haben denn – um es bildhaft darzustellen - weiter zu pflegen, was in unserem Garten wächst, also in unserem Zuständigkeitsbereich liegt – und hier mit gutem Vorbild voran zu schreiten.

Bei der Wahl von Massnahmen haben wir aber immer auch zu berücksichtigen, dass eine Waage über zwei Schalen verfügt, die es im Gleichgewicht zu halten gilt. Umweltpolitik und die Umsetzung ihrer Massnahmen dürfen nicht dazu führen, dass wir uns selber handlungsunfähig machen und uns damit die wirtschaftliche Grundlage nehmen, um überhaupt noch solche Massnahmen finanzieren zu können. Die einzuhaltende Balance ist zu filigran, als dass man sie mit übertriebenen und vor allem auch nicht umsetzbaren Massnahmen wie das Road pricing gefährden sollte.

Haben Sie sich schon einmal überlegt, welches die konkreten Auswirkungen eines Road pricing in unseren kleinräumigen Verhältnissen auf unser Gewerbe-, Industrie- und Dienstleistungsunternehmen wären? Wohl kaum; sehr schnell hätten Sie nämlich dann feststellen müssen, dass die Auswirkungen fatal wären und uns als Region ganz einfach wirtschaftlich ins Abseits setzen würden.

Der Ansatz muss ein anderer sein: Eine klug ausgerichtete Umwelt-, Verkehrs- und Energiepolitik – und darum geht es ja schliesslich und endlich – muss immer auch wirtschaftliche Aspekte mitberücksichtigen. Die von mir angeführte Balance ist zu beachten und einzuhalten. Es sind Massnahmen angezeigt, die tauglich, umsetzbar und auch finanzierbar sind und die uns als Wirtschaftsstandort nicht schwächen, sondern im Gegenteil stärken. Dazu gehören eine noch weiter verbesserte Anbindung des öffentlichen Verkehrs an die Agglomeration Zürich mit entsprechenden Investitionen, dazu gehören aber auch weitere Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr, dazu gehören aber auch – und dies sei betont –

Investitionen in die Verkehrswege des privaten Verkehrs.

Eine einseitige Fokussierung auf einen Bereich oder gar die Einführung be- und verhindernder Massnahmen wäre falsch, in den Auswirkungen kaum absehbar und muss daher abgelehnt werden.

Gerade in diesen politisch heiklen Fragen ist vernetztes Denken unabdingbar, sind mehrheitsfähige Lösungen anzustreben, die sämtliche Bereiche umfassen, von allen getragen werden können und sich dann auch effektiv nachhaltig auswirken können.

Das Road pricing wurde bereits im Zusammenhang mit der Totalrevision der Bundesverfassung inhaltlich thematisiert. Der Bundesrat hatte seinerzeit die ersatzlose Streichung der Bestimmungen über die Gebührenfreiheit und ihre Ausnahmen zur Diskussion gestellt hatte. Dies hätte die Einführung eines Road pricings *de iure* ermöglicht. Das Ergebnis der Vernehmlassung war denn aber klar: Eine solche Änderung der verfassungsmässigen Bestimmungen wäre *nicht konsensfähig* gewesen. Man hat darauf verzichtet

In angeführter Botschaft des Bundesrates zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz vom 2. Dezember 2005 wird zwar betont (S. 777), dass das Instrument des Road pricing als wirksames Mittel zur Verkehrslenkung oder Staubekämpfung dienen könnte, indessen wird ganz klar nicht von Kleinstädten und damit von Einzellösungen gesprochen, sondern von „Agglomerationen“. Und das ist wohl auch richtig so, kann sich doch wahrscheinlich auch der Motionär nicht im Einzelnen vorstellen, wie ein solches Road pricing auf dem kleinen Gebiet der Stadt Schaffhausen überhaupt praktisch realisierbar wäre.

Der Bundesrat schreibt im Weiteren in seiner Botschaft an angeführter Stelle, das Road pricing sei zwar *„... ein verkehrspolitisch interessanter und grundsätzlich weiter zu prüfender Ansatz ...“* Der Realisierungshorizont wäre jedoch ein mittel- und langfristiger, und allein schon deshalb sei es *„...ungeeignet zur kurzfristigen Bewältigung der heutigen Verkehrsprobleme.“* Es wäre auch *„... falsch zu glauben, dass sich mit Road pricing allein künftig alle Verkehrsprobleme lösen lassen.“*

Und nun bitte ich Sie, auch noch folgendem Zitat aus der Botschaft noch Ihre Aufmerksamkeit zu schenken (Seite 777/778): *„Auch mit einem Road pricing werden moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen benötigt ...“*.

Damit wären meine Ausführungen bestätigt, wonach uns eine nur auf ein einziges, einseitiges Instrument ausgerichtete Verkehrs- und Umweltpolitik, so wie es sich der Motionär vorstellt, nicht weiter bringen wird, sondern dass der Fokus eben doch etwas weiter geöffnet werden muss.

Die **FDP/jfsh-Fraktion** wird denn der Motion oder dem Postulat nicht zustimmen. “

Edgar Zehnder (SVP)

SVP/JSVP/EDU-Fraktion

”Ich möchte mit einem Zitat beginnen: Mobilität und Verkehr sind Schlüsselfaktoren für die Entwicklung der menschlichen Gesellschaft. Die im Verlauf der Geschichte entstandenen Verkehrsmittel haben jeweils ganze Epochen geprägt und die Möglichkeiten und Grenzen von Wirtschaft und Gesellschaft bestimmt. Man spricht nicht zufälligerweise vom Zeitalter der Postkutsche, vom Eisenbahnzeitalter, vom

Zeitalter des Automobils und sogar vom Zeitalter der Raumfahrt. Soweit zum Auszug aus dem Referat an der Plenarversammlung der Schweizerischen Bauwirtschaftskonferenz von Bundesrat Moritz Leuenberger.

Wenn Sie während meines Anfangszitats gut auf die Reihenfolge der Zeitalter geachtet haben, haben Sie vielleicht bemerkt, dass das Zeitalter der Postkutsche schon lange vorbei ist. Wenn man die Motion - sofern sie überhaupt diesen Namen tragen darf und wie auch den Begründungen von Christian Schneider zu entnehmen ist - kritisch betrachtet, entsteht der Eindruck, dass die SP das Rad der Geschichte mindestens zurück ins Eisenbahnzeitalter drehen möchte. Unter dem Eindruck von Umweltproblemen und Verkehrsstaus wird der Verkehr als eine Masse von manipulierbaren Strömen aufgefasst, die es mit der Postkutsche zu bewältigen gilt. Die Motionäre gaukeln uns vor, dass in der Schweiz die Benutzung von Strassen - mit Ausnahme der Autobahnvignette und LSV - gebührenfrei sei.

Tatsache ist, dass der Strassenbenützer über die Mineralölsteuer jährlich über Fr. 5 Mrd. an den Staat abgibt und weitere Fr. 350 Mio. aus der Automobilsteuer und den Zollerträgen aus dem Motorfahrzeugimport berappt.

Tatsache ist ebenfalls, dass mit Gebühren und Steuern rund Fr. 7 Mrd. an Fiskalabgaben jährlich aus dem Strassenverkehr "abgezweigt" (das heisst nicht nur gebraucht) werden.

Die Stadt Schaffhausen soll Vorreiterin werden und ein für unsere kleinräumigen Verhältnisse utopisches Gebührenmodell ermöglichen. Ich glaube, hier haben die Motionäre eher an einen "Traumritter" als an einem "Vorreiter" gedacht.

Eine Fahrt ins Zentrum - Urs Tanner hat das Befahren der Rheinstrasse erwähnt - könnten sich nach Einführung der Gebührenpflicht nur noch die Gutbetuchten leisten. Bezüglich Umsetzung des Road pricing haben wir sehr viele utopische Vorstellungen gehört. Aber vielleicht sind dann plötzlich Videokameras zur Registrierung der Fahrzeuge akzeptable Mittel? Sollten überall Schlagbäume mit einem Zahlautomaten installiert werden, möglichst mit der Möglichkeit, den Lohnausweis zur Berechnung der lohn- und einkommensabhängigen Gebühr hineinzustecken?

Ein Road pricing-System kann sehr wohl seine Anreize haben; dies haben wir auch von Seiten des Stadtrates gehört. Hier möchte ich Urs Tanner in seinen Grundgedanken unterstützen. Das Resultat der heutigen Verkehrspolitik muss eine *Einheitsqualität* darstellen. Jeder benützt die gleich schlechten oder guten Strassen und bezahlt gleichviel dafür. Unterschiedliche Qualität zu differenzierten Preisen ist inakzeptabel.

In Schaffhausen wird eine schlechte Verkehrsinfrastruktur angeboten (der Baureferent möge diese Aussage entschuldigen, weil ihn ja keine Schuld trifft). Der bestens funktionierende Politmarkt entscheidet eben in einem inexistenten und ineffizienten Verkehrsmarkt und die Monopolstellung des Staates, welcher Unterhalt und Bau bestimmt und bezahlt werden.

Für eine zukünftig wirtschaftsfreundlichere Verkehrspolitik wäre das Road pricing-System eine wirklich interessante Finanzierungsmöglichkeit. Das hat auch Urs Tanner richtig erkannt. In Kombination mit PPP (Public Private Partnership) könnten zusätzliche Angebote den Automobilisten unterbreitet werden, wobei der private

Partner natürlich je nach Investitionsumfang von zukünftigen Gebühreneinnahmen abhängig würde. Dies würde eine differenzierte Preisgestaltung in Abhängigkeit von der Verkehrsqualität und der Zahlungsbereitschaft der Benutzer ermöglichen und nicht wie die Motionäre sich erhoffen, den Verkehr ver- oder behindern. Auch der öffentliche Verkehr in der Stadt müsste nicht ausschliesslich über Steuereinnahmen finanziert, sondern von den Fahrgästen mitgetragen werden, indem die Preise zu Stosszeiten deutlich erhöht würden. Subventionierte Fahrkarten entsprechen einer Subventionierung gut verdienender Buspassagiere.

Dies würde den vom SR erwünschten Nebeneffekt einer Verdichtung des Bauens und einer Bremsung der Zersiedlung des Landes mit sich bringen. Ein wirkliches Umdenken würde stattfinden und Bauen um des Bauens Willen würde durch eine kundenorientierte Angebotsstrategie ersetzt.

Dies sind alles Szenarien aus der Wirtschaft, die das linke Lager zum Schaudern bringen sollte. Liebe Ratsmitglieder auf der linken Seite, denken Sie nicht mehr weiter nach, stimmen Sie der Motion Tanner zu, um eine wirtschaftsfreundlichere Strasseninfrastruktur zu ermöglichen, lassen wir auch in diesem Segment den Markt frei spielen und entfernen uns von den monopolistischen Zeiten, wo der Staat bestimmt, wie gut oder eben wie schlecht die Infrastruktur funktionieren soll. Wer Geld hat, wird auch in Zukunft am Samstag mit dem Auto in die Stadt fahren, die anderen weichen einmal mehr ins Herblingertal aus oder tragen ihre Einkaufstaschen zu Fuss nach Hause.

Um einen sinnvollen Nutzen aus dem Road pricing ziehen zu können, müssen Gebiete gewählt werden, wo der Verkehr auch wirklich stört. Dazu gehört logischerweise auch die Altstadt; dies haben diverse Grossstädte gezeigt.

Ich frage Sie an dieser Stelle: Ist es das, was die SP will?

Ich bin überzeugt, dass sich die Dreiklassengesellschaft auch in diesem Marktsegment rasch durchsetzen wird. Für uns Verkehrswegebauer könnte ein neues goldiges Zeitalter eingeläutet werden. Ich werde heute Abend einmal mehr über meinen eigenen Schatten springen müssen und die Motion ablehnen.

Die **SVP/JSVP/EDU-Fraktion** wird sich mir sehr wahrscheinlich einheitlich anschliessen. Ich bin gespannt, was Werner Schöni sagen wird. “

Theresia Derksen (CVP)

CVP-Stellungnahme

”Die Umweltanliegen von Urs Tanner kann ich nachvollziehen und diese sind mir auch wichtig. Aber tatsächlich ist Schaffhausen nicht London, Barcelona, Marseille oder Lyon.

Es weichen schon genügend Automobilisten auf die Gratisparkplätze der Einkaufszentren in der Umgebung von Schaffhausen aus, weil sie die Parkgebühren in der Altstadt nicht bezahlen wollen. Unsere Altstadt lebt nun mal nicht nur von den historischen Bauten, sondern auch und gerade wegen der Läden und Geschäfte, die in diesen untergebracht sind.

Zudem würde in unseren kleinräumigen Verhältnissen der administrative Aufwand für die Einführung von Road pricing in keinem Verhältnis stehen und könnte kaum auch

praktikabel umgesetzt werden.

Eine bessere Idee war das geplante Parkleitsystem, das aber vom Stimmvolk im September 2002 an der Urne abgelehnt wurde. Ein Road pricing würde in Schaffhausen sicher noch weniger Akzeptanz finden.

Wichtig ist eine gute Erschliessung der Agglomeration durch den öffentlichen Verkehr. Nur so können Automobilisten auch dazu motiviert werden, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen und für eine geringere Umweltbelastung beizutragen. Nehmen wir uns doch einmal an der eigenen Nase und lassen wir das Auto möglichst oft in der Garage.

Wir lehnen die Motion ab und stimmen auch einem Postulat nicht zu. “

Walter Hotz (FDP)

Votum

”Das Herz des Motionärs, beziehungsweise die Herzen der Mitunterzeichner schlagen rot/grün. Mein Herz als Liberaler schlägt blau/grün. Sie werden es vielleicht nicht glauben, auch ich habe eine grüne Seele. Nicht nur sie machen sich Sorgen über die Übernutzung der Umwelt. Auch ich lese die wissenschaftlichen Berichte, wie zum Beispiel den vor kurzer Zeit veröffentlichten Klimabericht der UNO. Nur glaube ich, dass der von Ihnen vorgeschlagene Weg nicht der Richtige ist.

Es ist mir nicht klar, was Sie eigentlich wollen. Wollen Sie einen Beitrag zur Verbesserung der Umwelt mit Ihrer Motion bewirken, wollen Sie Verkehrsprobleme im Personenverkehr in unserer Stadt lösen oder wollen Sie der Stadt eine neue Einnahmequelle mit Strassenbenützungsgebühren ermöglichen? Ich gehe einmal davon aus, das erstere sei für Sie das Wichtigste.

Jetzt müssen wir uns natürlich unter anderem folgende Fragen zum Klimaproblem stellen: Reichen symbolische lokale Massnahmen aus oder müssten nicht globale Lösungen gesucht werden? Wenn wir ein Road pricing in Schaffhausen einführen, erzielen wir dann die Wirkung, die der Motionär mit den Mitunterzeichnern erzielen will? Ich glaube nicht, denn die Nebenwirkungen werden nach meiner Meinung zu einer viel grösseren Umweltbelastung in unserer Region führen. Durch diese Massnahme würden wir Fahrten zu weiter entfernten Einkaufszentren fördern. In keinster Weise würde bewirkt, dass die Abgastechnik der Autos weiter entwickelt wird. Es würden einmal mehr die niedrigen Einkommen bestraft, denn die besser Bemittelten würden auch diese Gebühren ohne mit der Wimper zu zucken bezahlen können.

Diese Motion, auch wenn Sie eine Umwandlung in ein Postulat beabsichtigen, ist nicht mehr als ein Wunschzettel, von einer Strategie fehlt hier jede Spur. Durch Ihre Forderungen würden sich die Probleme nur erhöhen und in keiner Weise das bewirken, was Sie sich eigentlich wollen.

Aus den Medien konnte ich entnehmen, dass du, lieber Urs Tanner, den Wunsch hast, nationale Politik zu betreiben. Solltest du den Sprung nach Bern schaffen, dann bist du am richtigen Ort, um global zu denken, deine Anliegen national vorzubringen und planerisch umzusetzen. Dazu wünsche ich dir viel Glück.

Ich werde deinen Vorstoss jedoch nicht unterstützen. “

Lotti Winzeler (OeBS)

Votum

"Road pricing ist ein sinnvolles Steuerungsmittel. Angesichts seiner Wichtigkeit und des grundsätzlich richtigen Ansatzes erachte ich es als richtig, dass der Stadtrat beauftragt wird, eine Vorlage auszuarbeiten und bei der Bundesversammlung eine Ausnahmegewilligung zu erwirken.

Wie wir von Urs Tanner gehört haben, soll mit Road pricing nicht in erster Linie eine Käseglocke über die Altstadt gehängt werden, sondern Gebietspricing in der Peripherie, zum Beispiel bei der Rheinuferstrasse oder Breite geprüft werden.

Es gibt noch andere Beispiele, die sehr problematisch sind. Das zeigt die Hochstrasse, die zur Schnellstrasse mutiert ist und die von den Touristen als Schleichweg an den Rheinfluss genutzt wird. Solche Beispiele sprechen für die Einführung von Gebietspricing in unserer Stadt.

Für das Instrument Road pricing spricht auch, dass es als verursachergerechtes Abgeltungsmodell ausgestaltet werden kann. Wer den öffentlichen Raum für seine individuelle, motorisierte Mobilität vereinnahmt, soll ein angemessenes Entgelt entrichten. Das Ziel dabei ist die Verbesserung der Lebens- wie der Verkehrsqualität von übernutzten Räumen.

Auf kommunaler Ebene können wir mit der Einführung von Road pricing einen Beitrag gegen die Ausweitung der Klimaerwärmung beisteuern.

Ich möchte Sie bitten, mit einem "ja" ein Zeichen zu setzen und zu zeigen, dass Schaffhausen seine Hausaufgaben bezüglich Klimaerwärmung macht. "

Iren Eichenberger (OeBS)

Votum

"Ich werde keinen Vortrag halten. Trotzdem möchte ich Ihnen eine Feststellung, ein Kompliment und ein Eingeständnis mitteilen.

Feststellung:

Offenbar ist es das fatale Schicksal von SR Peter Käppler, im Rat immer lange Reden halten und technisch hochkomplexe Sachverhalte erklären zu müssen.

Kompliment:

Dieses richte ich an Sie, liebe Ratsmitglieder. Ich habe während der ganzen, ideologisch sicher umstrittenen Diskussion niemanden gehört, der den Grundsatz in Frage stellt, warum wir vom Verkehr sprechen und ausgerechnet "auf den Verkehr losgehen". Dazu habe ich mir eine Antwort vorbereitet: Weil der Verkehr jener Verursacher ist, den wir verändern können und für den wir Alternativen haben. Dass wir - unabhängig von der persönlichen Parteizugehörigkeit - etwas machen müssen, hat der vielfach erwähnte Klimabericht eindeutig aufgezeigt.

Eingeständnis:

Dieses fällt mir am schwersten. Road pricing hat meine ganze Sympathie, aber nicht meine restlose Überzeugung, zumindest so lange, wie sämtliche erwähnten technischen und juristischen Zweifel weiterhin bestehen. Diese Realitäten sind vorläufig gegeben. Es wurde eine Motion eingereicht, über die wir heute abstimmen müssen. Es stellt sich mir nämlich die Frage: Was mache ich jetzt, wie entscheide ich mich? Es gibt gute Gründe, die Motion aus *inhaltlichen* Überlegungen zu

unterstützen, zum Beispiel wegen der latenten Gefahr des Schleichverkehrs. Allerdings kann ich die Motion nicht wie von Walter Hotz angeführt, unterstützen, weil es ein *soziales* Problem ist. In den Bereichen, wo sich eventuell Schleichverkehr entwickelt, wohnen soziale Unterschichten, die hauptsächlich davon tangiert werden. Wir müssten meiner Meinung nach einen flächendeckenden Ansatz für die Realisierung von Road pricing finden oder zumindest auf nationaler Ebene ein System entwickeln, das technisch realisier- und umsetzbar wäre. Eigentlich bräuchte es auf EU-Ebene Lösungsvorschläge, da es sich hier ja um ein globales und nicht um ein "schweizerisches" Problem handelt. So präsentiert sich das Dilemma, in dem ich mich befinde.

Urs Tanner hat mir vielleicht einen Ausweg angeboten, eine Alternative. Ich fände es nicht schlecht, wenn wir das Thema Postulat nochmals ernsthaft aufgreifen. Ich anerkenne aber auch die von Raphaël Rohner ins Feld geführten Argumente, dass das Thema nicht ein "*unmittelbares Betreffnis auf Gemeindeebene*" ist.

Andererseits sage ich mir, dass, wenn ich in der Rhybadi sitze und die Fische im Rhein mit dem Bauch nach oben an meiner Stadt vorbeischwimmen, geht das mich auf Gemeindeebene sehr wohl etwas an. Wir müssen - wie von Lotti Winzeler vorgeschlagen - eine *Aussage* machen. Ich könnte mir diese in ähnlicher Art und Weise wie die vorgeschlagene Formulierung des Postulates sehr wohl vorstellen. Es würde keine strikte Forderung gestellt, sondern lediglich darum gebeten, *ob Road pricing für Schaffhausen ein taugliches Mittel wäre*. Ich meine sogar, dass die Formulierung *für Schaffhausen* wie folgt ergänzt würde: *Ob Road pricing ein für Gemeinden taugliches sowie wirksames und "handelbares" Mittel sein könnte*. Der Wortlaut enthält viele Konjunktive.

Ich werde keinen Antrag auf Umwandlung in ein Postulat stellen. Aber ich würde einem solchen Antrag zustimmen, wenn die SP/AL-Fraktion ihn stellen würde. "

Der **Ratspräsident** stellt fest, dass keine weiteren Wortmeldungen vorliegen.

Urs Tanner (SP)

Schlusswort

"Hätte, könnte, würde, vielleicht, später, eigentlich hast du Recht, aber ... Dies ist bereits der erste Satz meines Schlusswortes, welches aus 3 Sätzen bestehen wird. Einen Juden bekehrt man kaum zum Islam, einen Buddhisten kaum zum Christen, für die einen bleibt die Erde eine Scheibe und für die anderen eine Kugel.

Stimmen wir über das Postulat ab. Ich danke Ihnen für differenzierten und seriösen Betrachtungsweisen, die jeder gemäss seiner persönlichen Haltung - Jude, Buddhist oder Christ, Erde als Scheibe oder Kugel - geäussert hat.

Ich ziehe hiermit die Motion zurück und unterbreite Ihnen als Kompromissvorschlag folgendes Postulat mit dem bereits vorher erwähnten Wortlaut, obwohl wahrscheinlich auch das Postulat keine Mehrheit finden wird:

Postulat:

Der Stadtrat wird gebeten zu prüfen, ob Road pricing für Schaffhausen ein taugliches Mittel sein könnte.

Ich danke Ihnen für eine entsprechende Überweisung des Postulats. “

Hanspeter Meier (SVP) verlangt **Abstimmung unter Namensaufruf**.
Kein Gegenantrag, so beschlossen.

Schlussabstimmung:

Der Grosse Stadtrat erklärt das Postulat unter Namensaufruf mit 28 : 18 Stimmen als nicht erheblich.

Das Geschäft ist erledigt.

SCHLUSSWORT DES PRÄSIDENTEN:

Folgende Geschäfte sind während der Sitzung eingereicht worden:

1. Motion Oliver Mank (SVP): Gratis Internetzugang für die Einwohner der Stadt Schaffhausen, vom 20.01.07
2. Postulat Christoph Lenz (AL): Schaffung von Übungsräumen, vom 18.02.07
3. Kleine Anfrage Nr. 3/2007 Christoph Lenz (AL): Realisierung des Kulturleitbildes 2001 vom 18.02.07

Zusammensetzung der Spezialkommission *VdSR Übernahme der Multikomponentendeponie Pflumm in Gächlingen durch den Kläranlageverband und Genehmigung der Dienstbarkeit betreffend Ablagerungsplatz sowie der angepassten Baurechtsdienstbarkeit und der Verbandsvereinbarung:*

SVP/JSVP/EDU-Fraktion: Josef Eugster, Werner Schöni, Erwin Sutter

FDP/jfsh-Fraktion: Dieter Amsler, Thomas Hauser, Walter Hotz

SP/AL-Fraktion: Christa Flückiger, Christian Hablützel, Wilhelm Hefti, Peter Möller, Marianne Schwyn

OeBS/EVP-Fraktion: Dr. Paul Bösch, Bernhard Egli

Die erste Sitzung findet am 26. März 2007, um 18.00 Uhr, statt.

Aufgrund mangelnder Geschäfte wird die Ratssitzung vom 6. März 2007 annulliert. Die Motion von Peter Neukomm (SP), Aufwertung der Parlamentsarbeit vom 14.11.06 wird als Traktandum 1 auf der nächsten Traktandenliste figurieren.

Abschliessend bittet **Alfred Tappolet (SVP)** die Ratsmitglieder darum, ihre Voten und Fraktionserklärungen in Zukunft möglichst kurz und prägnant zu halten, um unnötige Wiederholungen und damit die zeitliche Verzögerung des Ratsbetriebes zu verhindern.

Die nächste Ratssitzung findet somit am **Dienstag, 20. März 2007, 17.00 Uhr**, statt.

Der **Ratspräsident** beendet die Sitzung um 19:47 Uhr.

Die Ratssekretärin:

Gabriele Behring-Hirt