

SVP mit Fundamentalkritik an Energiegesetz

Ein neues Energiegesetz sowie die Überarbeitung des Baugesetzes sollen die Grundlage für mehr Strom aus einheimischen und erneuerbaren Energieträgern bilden. Doch der Vorschlag der Regierung stösst im Kantonsrat auf heftigen Widerstand der Bürgerlichen.

Dario Muffler

Politikerinnen und Politiker kritisieren Journalisten regelmässig dafür, dass sie etwas «herbeischreiben, das gar nicht so schlimm ist». Der Stadt-Land-Graben im Kanton Schaffhausen wird dabei beispielsweise erwähnt. Gestern aber war es FDP-Kantonsrat Christian Heydecker, der diesen mentalen Graben zwischen der Stadt und den Landgemeinden ansprach. Mit der Überarbeitung des kantonalen Baugesetzes wollten Städter etwas auf Kosten der Landbevölkerung durchsetzen. Was er damit ansprach, waren Zonen für erneuerbare Energien.

Der Schaffhauser Regierungsrat hat 2022 den Auftrag erhalten, das Baugesetz zu überarbeiten. Das Ziel war, die Grundlage für einen rascheren Ausbau der erneuerbaren Energien zu legen. Unter anderem soll das mit der Schaffung von speziellen Zonen geschehen. Darin sollen Anlagen zur Produktion, Verteilung oder Speicherung gebaut werden. Wo diese Zonen hinkommen, soll der Kanton, und nicht die betroffene Gemeinde entscheiden. Das ist heute schon bei Zonen für Abfallanlagen der Fall.

Gegen Windräder auf dem Randen

In den Augen der Regierung und der Befürworter werden damit übergeordnete Interessen zur Sicherung der Stromversorgung über Partikularinteressen gestellt. Für die Bürgerlichen stellte diese Zone in der gestrigen Debatte aber einen zu starken Eingriff in die Autonomie der Gemeinden dar. Christian Heydecker stellte deshalb den Antrag, diesen Zonentyp aus dem neuen Gesetz zu streichen.

Für den FDPler war denn auch klar, wozu dieser Artikel überhaupt im Gesetz stehe: Die Zone käme einzig und alleine für Windräder auf dem Randen infrage. Support erhielt Heydecker von der SVP. Kritisiert wurde, dass die Schweiz kein Windland sei, wogegen Baudirektor Martin Kessler argumentierte: «Wieso stehen dann in den Nachbarländern so viele Windräder?»

Die Abstimmung ging knapp aus. Geführt ist der Mist damit aber noch nicht. Denn es handelte sich bei der gestrigen Debatte nur um die erste Lesung des Gesetzes. Nun geht es nochmals in eine elfköpfige Kommission, die über alle Anträge, die



Fotovoltaikanlagen sollen einfacher erstellt werden können, das ist das Ziel einer Gesetzesrevision. Doch dagegen gibt es Widerstand.

BILD MELANIE DUCHENE

mehr als zwölf Stimmen erhalten haben, berät. Dazu zählen Anpassungen bei den Vorschriften für Wärmepumpen und für Solaranlagen in geschützten Ortsbildern.

SVP: Partout dagegen

Nach über vier Stunden war das Geschäft fürs Erste also vom Tisch – und sollte nur der Vorgeschmack auf das nächste Gesetz sein, das ebenfalls das Ziel verfolgt, die Versorgungssicherheit des Kantons zu steigern. Obwohl es zunächst gar nicht danach aussah, als ob es überhaupt zu einer Diskussion kommen würde.

Das Energiegesetz geht auf einen Auftrag des Kantonsrats aus dem Jahr 2021 zurück. Es soll sämtliche aktuell im Baugesetz bestehenden Bestimmungen zum Thema Energie bündeln und den Ausbau der erneuerbaren Stromerzeugung beschleunigen sowie den Umgang mit grossen Energieverbrauchern regeln.

«Wieso stehen dann in den Nachbarländern so viele Windräder?»

Martin Kessler
 Baudirektor

Am Morgen hatte sich gezeigt: Vor allem die SVP-Fraktion stemmt sich gegen Gesetzesänderungen, die erneuerbare Energieträger begünstigen. Und so überraschte es nicht, dass Peter Scheck (SVP) forderte, das Gesetz an die Regierung zurückzuschicken, damit sie dieses nochmals von Grund auf überarbeite.

«Unsere nationale, aber auch kantonale Energiepolitik folgt in groben Zügen jener Deutschlands. Die Folge davon sind stetig steigende Energiepreise», so Scheck. «Diese Bevormundung nehmen wir nicht einfach so hin.» Support erhielt die SVP von der FDP. Wiederum war es Heydecker, der warnte: vor zu hohen Preisen und zu starken Eingriffen ins Eigentum.

Antrag folgt auf Antrag

Der Antrag von Peter Scheck sorgte im Parlament für viel Stirnrunzeln. So argumentierte Matthias Freivogel sichtlich er-

Gestern im Rat

Vorsitz: Erich Schudel
 (SVP, Beggingen)

Das Parlament hat **Monika Litscher (SP)** als neues Mitglied vereidigt. Sie tritt an die Stelle von **Stefan Lacher**.

Simone Schoch wurde als **stellvertretende Sekretärin des Kantonsparlaments** gewählt. Zudem wählte das Parlament **Patrick Solis** zum **Staatsanwalt**.

Der Kantonsrat genehmigt die **Revision der Strassenverkehrssteuern**. Da eine Vier-Fünftel-Mehrheit verfehlt wurde, kommt es zu einer Volksabstimmung.

Das Parlament **entlastet den Spitalrat** und genehmigt eine **Deckung des Jahresverlusts** der Spitäler Schaffhausen.

Der Kantonsrat nimmt den **Geschäftsbericht 2023 der Pädagogischen Hochschule** zur Kenntnis.

Die **Revision des Baugesetzes** wurde vom Kantonsrat in einer ersten Lesung behandelt.

bost: «Setzen Sie sich hier für Ihre Anliegen konkret ein.» Und Baudirektor Martin Kessler sagte, dass die Arbeit der Fraktionskolleginnen und -kollegen desavouiert werde, die in der vorberatenden Kommission gesessen haben. Der Rückweisungsantrag fand schliesslich keine Mehrheit: 23 Personen stimmten zu, 28 dagegen.

Was folgte, war eine Aneinanderreihung von Anträgen. Keinen Artikel konnte Kantonsratspräsident Erich Schudel (SVP) aufrufen, ohne dass ein Ratsmitglied den Weg ans Rednerpult wählte. So wurde über die Netto-null-Ziele der Verwaltung verhandelt, über die Solarpflicht bei Neubauten und Umbauten, wobei Anträge gestellt wurden, die in der Kommission eine deutliche Abfuhr erhalten hatten. Nach 17 Uhr brach Schudel die Sitzung ab. Das Gesetz wird an der nächsten wohl Artikel für Artikel zu Ende beraten.

Wie viel für einen Ferrari, wie viel für einen VW Golf?

Für viele Autos mit Verbrennermotor soll künftig eine höhere Abgabe fällig werden. Diese soll laut Parlament auch vom Anteil der Elektrofahrzeuge im Kanton abhängen. Das letzte Wort hat das Volk.

Tobias Bolli

Man könnte meinen, es sei für die Ewigkeit bestimmt: 1969 in Kraft gesetzt, hat sich das Gesetz über die Strassenverkehrssteuern bis heute nicht verändert. Mit sieben Vorlagen wurde eine Anpassung versucht – alle strauchelten entweder schon im Kantonsparlament oder scheiterten spätestens an der Urne. Steuererhöhungen zur Finanzierung von Mehrkosten im Strassenbereich? Nada. Förderung von abgasarmen Fahrzeugen? Lieber doch nicht. Am Montag wagte die Regierung den nunmehr achten Versuch. Er habe die Hoffnung trotz dieser Vorgeschichte noch nicht aufgegeben, meinte der für den Verkehr zuständige Regierungsrat Martin Kessler:

«Ich möchte der Erste sein, der diese Revision in trockene Tücher bringt.» In einer zweiten Lesung knüpfte der Kantonsrat an Diskussionen an, die sich im März auf rund drei Stunden ausgedehnt hatten (die SN berichteten). Ausgangspunkt der Revision ist ein Rezept aus der Küche der Freisinnigen. Dieses wollte die Verkehrssteuern vom CO₂-Ausstoss der besteuerten Wagen abhängig machen. Nachdem auch die Kommission und das Parlament ihre Zutaten in der Suppe verrührt hatten, wurde auf einen direkten Bezug auf den CO₂-Ausstoss verzichtet. Stattdessen sollen neu Leergewicht, Hubraum und Leistung über die Höhe der Steuern entscheiden. Diese drei Faktoren sind im Gegensatz zum CO₂-Ausstoss leicht zu beziffern, sie können jedem Fahrzeugausweis entnommen werden.

Teure Elektroflitzer

Konkret: Ein VW Polo mit bescheidener Leistung und moderatem Hubraum würde die Besitzerin deutlich weniger kosten als ein Porsche Carrera mit grossem Hubraum und rennstreckentauglicher Leis-

tung. Profitieren würden Elektrowagen und Hybridautos, weil sie einen kleineren respektive fehlenden Hubraum aufweisen, wobei ein vollelektrischer Flitzer wie der Rimac Nevera das Strassenverkehrsamt wegen seiner extrem hohen Leistung trotzdem glücklich machen würde.

Die Steuer soll insgesamt auch nach der Reform nicht höher ausfallen als jetzt. Sehr wohl veränderte sich aber die Verteilung der Abgaben, die neu vom Anteil der Elektrofahrzeuge abhängen sollen. Steigt dieser Anteil, steigen auch die Abgaben für Wagen mit Verbrennungsmotoren an. Das Gleiche gilt nur eingeschränkt für Besitzerinnen von E-Autos. Sie werden erst dann mehr bezahlen müssen, wenn Elektrofahrzeuge eine Verbreitung von mehr als 20 Prozent im Kanton erreicht haben. Momentan sind in Schaffhausen rund 3 Prozent der zugelassenen Fahrzeuge reine Elektroautos.

Der Kantonsrat nahm am Montag ein paar Änderungen vor. Eine Mehrheit wollte sich die Möglichkeit vorbehalten, den Gesamtertrag der Strassenverkehrssteuer anzupassen. Momentan soll jährlich ein Steuerertrag von 14,5 Millionen

Franken erzielt werden, ungeachtet der Anzahl und Zusammensetzung der Fahrzeuge. Künftig könnten es also mehr oder weniger werden.

Zudem wurde der angepeilte Gesamtertrag aus der Strassenverkehrssteuer von der Inflation entkoppelt. Höhere Konsumentenpreise bedeuten damit nicht automatisch mehr Strassenverkehrssteuern. In den Worten von FDP-Kantonsrat Christian Heydecker: «Staatsausgaben sollen nicht ins Unkontrollierbare laufen.»

Vergleichsweise wenig

Wie werden die Strassenverkehrssteuern in anderen Kantonen gehandhabt? Die durchschnittlichen Abgaben sind in Schaffhausen vergleichsweise tief. Pro Personenwagen beliefen sie sich 2022 auf 257 Franken. Einzig in Nidwalden und in Waadt werden weniger Strassenverkehrssteuern fällig. Der schweizerweite Durchschnitt betrug 2022 pro Personenwagen deutlich mehr – rund 446 Franken. Als teuerster Kanton tut sich Genf hervor. Er fordert von seinen Automobilisten mehr als dreimal so viel wie Schaff-

hausen. Nachdem eine in den 90er-Jahren diskutierte Harmonisierung erfolglos versandet war, ziehen verschiedene Kantone zur Berechnung der Strassenverkehrssteuer verschiedene Formeln herbei. Während Genf und Fribourg die Fahrzeugleistung als Berechnungsgrundlage nehmen, stellt Zürich auf den Hubraum und das Gesamtgewicht ab. Neuchâtel erachtet dagegen nur die CO₂-Emissionen als relevant.

Sieben Kantone interessiert laut TCS nur das Gesamtgewicht und elf, darunter auch der Thurgau, berufen sich für die Berechnung auf den Hubraum oder die Pferdestärken eines Fahrzeugs. Der Kanton Schaffhausen würde sich mit den Faktoren Hubraum, Leistung und Leergewicht also von den anderen Kantonen unterscheiden. «Wir haben von allen das Beste genommen», meinte SP-Kantonsrat Matthias Freivogel. Eine letzte Hürde bleibt aber noch. Das Parlament winkte die Revision zwar durch, brachte aber keine Vier-Fünftel-Mehrheit zustande. Ob der achte Anlauf zur Teilrevision nicht wieder strauchelt und fällt, muss damit das Stimmvolk entscheiden.