

8200 Schaffhausen

Sommersession 2013

Geschätzte Empfängerinnen und Empfänger

Die Sommersession 2013 wurde mehrheitlich geprägt durch die „Lex USA“. Der normalerweise fix geplante Ratsbetrieb erforderte dadurch ständig zusätzliche Sitzungen in den frühen oder sehr späten Randstunden. Durch die massive Medienpräsenz gerieten einige Vorlagen und Vorhaben zu Unrecht eher in den Hintergrund. Mit meinem Sessionsrückblick möchte ich Ihnen einige dieser Geschäfte etwas näher bringen.

Verkehr

FABI

Die Finanzierung und der Ausbau der Bahninfrastruktur-Vorlage (FABI) ist ein direkter Gegenvorschlag zur Volksinitiative „für den öffentlichen Verkehr“ und im Grunde genommen eine reine Finanzierungsvorlage, da die Finanzierung unseres Bahnsystems nicht mehr gesichert ist. Der Betrieb, der Substanzerhalt und der Ausbau sollen durch einen unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF) gesichert werden. Dieser soll durch Einlagen aus LSVA, Mineralölsteuer, Mehrwertsteuer, allg. Bundesmittel, höhere Kantonsbeiträge und der Reduzierung des Fahrkostenabzuges gespiesen werden.

Ein Rückweisungsantrag mit dem Auftrag an den Bundesrat, dem Parlament eine zeitlich auf FABI abgestimmte analoge Vorlage für den Strassenverkehr vorzulegen, wurde leider abgelehnt. Der Bundesrat erklärte aber, dass er bereit sei, dieses Anliegen aufzunehmen.

Die ursprünglich vom Bundesrat vorgeschlagene FABI-Vorlage beinhaltete 3,5 Milliarden Franken für den Ausbauschnitt 2025. Der Ständerat hat dann diese Vorlage mit einer Erweiterung von Projekten und damit einer Ausgabenerhöhung auf 6,4 Milliarden Franken ausgedehnt. Die dazu notwendige Finanzierung soll unter anderem mit einer Begrenzung des Fahrkostenabzuges auf 3'000 Franken (und der damit verbundenen Benachteiligung von Arbeitnehmern im ländlichen Raum mit wenig oder gar keinem öffentlichen Verkehrsangebot, 35% der CH-Bevölkerung lebt nicht in einer Stadt oder Agglomeration) und einer befristeten Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0,1% (entspricht rund 360 Millionen Franken) ab 2018 bis maximal 2030 finanziert werden. Es ist unbefriedigend, dass immer, wenn Finanzierungslücken entstehen, die Mehrwertsteuer als Zapfstelle angepeilt wird. Andererseits wird die einmal befristete Verwendung der Mineralölsteuer für Grossprojekte in ein Definitivum innerhalb dem BIF weitergeführt. Der Kostendeckungsgrad im öffentlichen Verkehr beträgt nach wie vor rund 50%.

Es ist zu hoffen, dass dann auch bei der Strassenfinanzierung Lösungen gefunden und vor allem auch getragen werden!

Hochrheinbahn

Mein Antrag, die Elektrifizierung der Hochrheinbahn, die kürzeste Verbindung zwischen Schaffhausen und Basel (über deutsches Gebiet), hälftig durch die Schweiz und Deutschland zu übernehmen, wurde sehr kontrovers und heftig diskutiert. Ich versuchte noch einmal im Rat darzulegen, dass es darum gehe, die Ostschweiz an den TGV und die

Westschweiz an den ICE anzubinden, wie dies bei der Finöv-Abstimmung im 1998 auch dem Volk versprochen wurde. Neben einer besseren Verbindung von zwei Kantonshauptorten sowie einer Attraktivierung dieser Strecke (Ersatz veraltete Dieselloks, ein Tarifverbund, Halbstundentakt) müsste in Zukunft nicht mehr ein Umweg über Zürich mit einem zeitlichen Verlust von einer Stunde in Kauf genommen werden. Dadurch würde auch der Raum Zürich eine Verkehrsentlastung erfahren.

Vielen im Nationalrat war nicht bekannt, dass Schaffhausen 80% seiner Kantonsgrenzen mit Deutschland hat sowie historisch bedingt mehr deutsche als schweizerische Bahnkilometer und Bahnhöfe besitzt und verkehrstechnisch abhängig von zwei verstopften Nadelöhren zur Schweiz (Eglisau und Winterthur) ist. Sowohl der Nationalrat als auch der Ständerat anerkannten den Bedarf des Kantons Schaffhausen, wollten aber zuerst eine vertiefte Abklärung durch das Bundesamt für Verkehr und keine zeitliche Verzögerung der FABI-Vorlage, da die Hochrheinbahn Teil von FABI war.

In einer ersten Runde hatte ich im Nationalrat eine Zustimmung mit 102 zu 82 Stimmen erhalten. Nachdem der Ständerat seine Zustimmung verweigerte, reichte ich in der Folge ein Postulat zu diesem Thema in der Kommission ein. Dieses Postulat wurde mit nur einer Gegenstimme überwiesen und beauftragt den Bundesrat, ein Konzept für Angebotsverbesserungen zu unterbreiten. Somit konnte zumindest erreicht werden, dass das Thema Hochrheinbahn auf der „Traktandenliste“ bleibt.

Lärmsanierung Güterverkehr

Mit der aktuellen Vorlage sollen die Lärmemissionen der Eisenbahnen reduziert werden und zwar mit folgenden vier wesentlichen Massnahmen:

1. Ab 2020 gelten in der Schweiz Emissionsgrenzwerte für sämtliche Güterwagen
2. Neuralgische Streckenabschnitte sollen mit Schienenschallabsorber und akustischen Schienenschleifen ausgerüstet werden
3. Sanierung von Stahlbrücken, die Lärm übertragen
4. Förderung von Innovation und Investitionen in lärmarmes Rollmaterial und lärmarme Infrastruktur

Heute sind sämtliche Reisewagen sowie 50% der Güterwagen in der Schweiz lärmsaniert. Dies übrigens ganz im Gegensatz zum restlichen Europa, das sich aber ebenfalls ähnliche Ziele für 2020 gesetzt hat. Seit 2006 bestehen für Güterwagen Emissionsgrenzwerte und diese sollen ab 2020 auch für ältere Güterwagen eingeführt werden. Faktisch werden damit ab 2020 Güterwagen mit Grauguss-Bremsen verboten und es werden die Ursachen statt die Auswirkungen bekämpft. Dadurch wird der Durchfahrtslärm eines Güterwagens um rund 10 Dezibel gesenkt, was einer Lärmhalbierung entspricht. Die geplanten Massnahmen werden auch von der Branche getragen und schon heute „erhalten“ lärmarme Wagen einen Lärmbonus von 2 Rappen pro Achskilometer. Trotzdem ist darauf zu achten, dass die Wettbewerbsspiele nicht ungleich lang werden. Deshalb hat sich der Bundesrat auch die

8200 Schaffhausen

Sommersession 2013

Möglichkeit einer zweijährigen Verschiebung vorbehalten, um der Branche genügend Zeit einzuräumen und auf allfällige Verzögerungen in der EU reagieren zu können.

Schlussendlich wurde die Vorlage im Nationalrat einstimmig, mit 186 zu 0 angenommen und ein Verpflichtungskredit von 1,515 Milliarden Franken gesprochen.

Flughafen Staatsvertrag mit Deutschland

Nachdem im Frühling der Ständerat sich zu diesem Staatsvertrag mit 40 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen ausgesprochen hatte, war jetzt der Nationalrat am Zug.

Es wurde noch einmal darauf hingewiesen, dass auch die Schweiz nicht so glücklich über den Inhalt dieses Vertrages sei. Die Ausdehnung der Sperrzeiten, die die Schweiz hinnehmen müsse, sei der grösste Brocken. Diese verlange eine Verlagerung der Flugbewegungen in die Schweiz um rund 17%. Dabei wird immer wieder vergessen, dass die lärmintensivste Phase die An- und Abflüge sind und diese im Umkreis von 10 bis 15 Kilometern um den Flughafen stattfinden, das heisst über schweizerischem Territorium.

Im Parlament wurden weitere Zusatzberichte sowie Abklärungen gefordert, so unter anderem auch die innerschweizerische Verteilung des Fluglärms. Allerdings hat dies gar nichts mit dem Staatsvertrag zu tun, da es den Deutschen egal ist, wie die Schweiz innerhalb ihrer Landesgrenze den Lärm verteilen wird. Es kam auch ein bisschen das Gefühl auf, dass man sich mit den Anträgen vor einem klaren „JA“ oder „Nein“ verstecken wollte.

Ebenfalls klar ausgedrückt wurde von verschiedenen Vertretern, dass es keine Nachverhandlungen mehr gäbe.

In der Schlussabstimmung stimmte der Nationalrat mit 106 zu 76 Stimmen für den Staatsvertrag. Nachdem dieser Vertrag von den Verkehrsministern beider Länder ausgearbeitet und unterzeichnet worden ist und die Schweiz „Ja“ gesagt hat, gehe ich davon aus, dass sich Deutschland kaum mehr eine einseitige Verschärfung leisten kann. Somit hat die Schweiz ihre „Arbeit“ gemacht, und es liegt jetzt an Deutschland, anzunehmen oder nicht. Allerdings wird bis zu den Bundestagswahlen im Herbst auch kaum ein Entscheid in Deutschland gefällt werden.

Zur Erinnerung: der Staatsvertrag hat folgende drei Vorteile:

- Investitions- und Rechtssicherheit, denn der Vertrag ist bis 31. Dezember 2030 unkündbar.
- Die Umsetzung ist bis Januar 2020 zu vollziehen. Damit können wir technologische Entwicklungen einfliessen zu lassen.
- Keine fixe Anzahl von An- und Abflügen. Da der Lärm bei den An- und Abflügen das Hauptthema ist, macht es keinen Sinn, „nur“ Flugzeuge zu zählen. Damit werden Fluggesellschaften motiviert, in neue Technologien zu investieren.

Gewerbe

MwSt Sondersatz

In der Schweiz gibt es heute drei Sätze für die Mehrwertsteuer: den Normalsatz von 8%, den Beherbergungssatz von 3,8% sowie den reduzierten Satz von 2,5% für Güter des täglichen Gebrauchs. Der frühere Finanzminister BR Hans-Rudolf Merz wollte dieses System durch einen Einheitssatz von 6,1%, respektive 6,4% (inkl. IV-Zuschlag) ablösen. Das Parlament wollte anschliessend ein Zwei-Satz-Modell unter Beibehaltung der meisten Steuerausnahmen.

Der Nationalrat wollte keine Mehrwertsteuer-Reform mit zwei Sätzen, weil eine Mehrheit der Meinung war, dass der massive Wegfall der Einnahmen (man rechnete mit rund 800 Millionen Franken) irgendwie kompensiert werden müsste. Vereinfachungen waren auch praktisch keine in Sicht, da die grosse Mehrheit der Ausnahmen bestehen bleibt. Daher verlangte der Nationalrat stattdessen eine Mini-Revision mit den nicht umstrittenen Punkten vorzulegen. Das Geschäft geht nun in den Ständerat.

Die Volksinitiative der Gastronomie wird trotz dieses Vorgehens separat behandelt.

Gleichzeitig sprach sich der Nationalrat für die Verlängerung des MwSt.-Sondersatz für die Hotellerie von 3,8% bis 2017.

Swissness-Vorlage

Schweizer Produkte und Dienstleistungen geniessen im In- wie im Ausland einen hervorragenden Ruf. Sie gelten als zuverlässig und qualitativ hochwertig. Immer häufiger verwenden Unternehmen für die Produkte oder Dienstleistungen die Bezeichnung „Schweiz“, „Schweizer Qualität“ oder „Made in Switzerland“. Die Frage, wie viel Schweiz muss in einem Produkt sein, damit es mit „Swiss Made“ bezeichnet werden kann, beschäftigt uns nun schon seit über drei Jahren!

Industrielle Produkte gelten somit künftig als schweizerisch, wenn mindestens 60% der Herstellungskosten in der Schweiz anfallen. Neu dürfen aber mehr Kosten angerechnet werden, was praktisch eine Lockerung zu heute darstelle.

Lebensmittel gelten künftig als schweizerisch, wenn mindestens 80% des Gewichts der Rohstoffe aus der Schweiz stammen. Für Rohstoffe, die es in der Schweiz nicht in genügender Menge gibt, gelten Ausnahmen. Die Formel Rohstoff = Swissness ist grundsätzlich nicht richtig, da zahlreiche Erfolgsfaktoren der Schweiz ausgeblendet werden. Die Justizministerin Simonetta Sommaruga sicherte vernünftige Ausführungsbestimmungen zu, so dass die Nahrungsmittelindustrie nicht schikaniert werde.

Produkte von Tieren sind dann „Swiss Made“, wenn das Tier den überwiegenden Teil seines Lebens in der Schweiz gehalten wurde. Bei Milch und Milchprodukten muss die Milch zu 100% aus der Schweiz stammen.

Die SP stimmte praktisch einheitlich für die Swissness-Vorlage. Alle anderen Parteien waren in dieser Frage gespalten. Gepaart mit der Befürchtung, dass bei einer Ablehnung eine strengere Lösung via neue Volksabstimmung aufgegleist würde und nicht mehr viel Herzblut in dieser Vorlage war, wurde das Markenschutzgesetz mit 135 zu 47 Stimmen „lustlos“ angenommen.

Das Wappenschutzgesetz, das die Verwendung des Schweizerkreuzes auf Schweizer Produkten regelt, wurde mit 191 zu einer Stimme angenommen. Bis heute war das Kreuz nur für Schweizer Dienstleistungen zulässig.

Volksinitiative

Masseneinwanderung

Am 14. Februar 2012 wurde die Volksinitiative „gegen Masseneinwanderung“ mit 135'557 gültigen Unterschriften eingereicht. Die Initiative verlangt eine grundsätzliche schweizerische Zuwanderungspolitik durch eine eigenständige staatliche Steuerung der Zuwanderung.

Es sollen Aufenthaltsbewilligungen durch jährliche Höchstzahlen und Kontingente für erwerbstätige Ausländerinnen und Ausländer, inkl. Grenzgängerinnen und Grenzgänger, sowie auf sämtliche Bewilligungen unter Einbezug des Asylwesens begrenzt werden. Der Anspruch auf dauerhaften Aufenthalt, auf Familiennachzug und auf Sozialleistungen kann beschränkt werden.

Eine Mehrheit im Nationalrat war gegen diese Initiative, weil sie befürchteten, dass diese Initiative der Schweizer Wirtschaft massiv schade und die bilateralen Beziehungen in Frage stellen könnten. Während der mehrstündigen Debatte wurde dann aber wieder von der Nettozuwanderung von 80'000 Ausländern pro Jahr gesprochen und deren sichtbaren Auswirkungen auf Raum, Liegenschaften, Verkehr, Beruf und Sozialleistungen. Eigentlich geht es nur darum, dass ein Land seine Zuwanderung alleine regeln darf. Erstaunlicherweise wurde dann aber die Initiative deutlich mit 128 zu 49 abgelehnt.

Allgemeine Themen

Lex USA

Die Medien der letzten Wochen berichteten seitenweise über dieses Thema, weshalb ich mich auf ein paar wenige Gründe beschränke, weshalb am Schluss keine Einigung stattfand und die „Lex USA“ versenkt wurde:

- Der Bundesrat wollte eine Globallösung, kurz vor Sessionsbeginn scheiterte diese, so dass eine neue Lösung präsentiert wurde

- Die Schweiz würde die Datenschutz- und Mitarbeiterrechte rückwirkend aufweichen, damit die Schweizer Banken die von den USA geforderten Daten liefern können; dies in Unkenntnis des „US-Programms“
- Auslieferung von Mitarbeiterdaten, die „nur“ die Strategie der Banken/Management ausführten; inkl. rückwirkende Reduzierung des Datenschutzes
- Mit dieser Rückwirkung gibt die Schweiz ihr „höchstes Gut“, Rechtsstaatlichkeit und Sicherheit, auf; mit diesem Bundesgesetz würde ein Präzedenzfall geschaffen
- Unsere Nachbarländer werden das Gleiche fordern, da das Geschäft von der juristischen auf die politische Ebene gehoben würde
- Warum ein dringliches Verfahren? Das Parlament hatte nicht genügend Zeit, um sich diesem Thema seriös anzunehmen, damit werden direktdemokratische Rechte ausgehebelt
- Viele Schweizer Banken hatten nie Mitarbeiter in die USA entsandt und daher weder US-Recht noch CH-Recht verletzt
- Erpressung durch eine Grossmacht
- Strafzahlungen von Schweizer Banken zwischen 30% und 40% der Gesamtvermögen von amerikanischen Steuerpflichtigen
- Betroffene sind „US-Person“, ein weiter Kreis von Personen
- Der Bundesrat verfügt über die nötige Kompetenzen, um jene Banken, die dies auch wollen, die Teilnahme am Programm zu ermöglichen; wie dies bereits bei Banken der Kategorie 1 gemacht wurde

Niemand kann momentan sagen, was besser ist, und wir haben vermutlich erst in einem Jahr die Gewissheit, was wir hätten tun müssen. Der Vergleich, dass es hier um die Wahl zwischen „Pest und Cholera“ gehe, ist mehr als zutreffend. Der Nationalrat stellt sich am Schluss hinter eine „parlamentarische Erklärung“ des Ständerates, die den Bundesrat auffordert, das rechtlich Mögliche zu unternehmen, damit die Banken mit den US-Behörden zusammenarbeiten können. Eigentlich eine Selbstverständlichkeit!

IV-Revision 6b

Im Jahr 2009 stimmte das Volk einer auf sieben Jahre befristeten Erhöhung der Mehrwertsteuer beim Normalsatz um 0,4% zu. Verbunden mit dieser Erhöhung war das Versprechen, die jährlichen Ausgaben der IV um 800 Millionen zu senken. Die Revision der Invalidenversicherung sollte dazu dienen, die Sanierung der IV anzugehen. Wie ich bereits im letzten Dezember ausgeführt habe, hat sich das Defizit der IV bei rund einer Milliarde Franken pro Jahr stabilisiert. Im für die IV verwendeten AHV-Fonds klafft ein Loch von 15

Milliarden Franken. Da sich in den vergangenen 20 Jahren die Anzahl der IV-Rentenbezüger praktisch verdoppelt hatte, war eine Sanierung unumgänglich.

Das mit dieser Revision vorgeschlagene verfeinerte Rentensystem, eine verstärkte Eingliederung in den Arbeitsmarkt, eine Reduktion der Kinderzulagen für Rentenbezüger, eine Bekämpfung des Missbrauches, ein Entschuldungsmechanismus, ein Interventionsmechanismus sowie wie ein Schuldenabbau der AHV fanden keine Mehrheiten.

Die vom Bundesrat ursprünglich vorgeschlagenen 700 Millionen Franken Einsparmassnahmen schrumpften mit jeder Behandlung im Rat, so dass am Schluss noch rund 28 Millionen zur Diskussion standen, weit weg von einer nachhaltigen Sanierung! Eine der grössten Differenzen am Schluss betraf die Frage, ab wann eine volle IV-Rente zu bezahlen sei (70% oder 80% Invalidität).

Was für die einen eine verlorene Sanierung war, ging den anderen immer noch zu weit, und so fand am Schluss die 6. IV-Revision keine Mehrheit. Mit 110 zu 72 bei 5 Enthaltungen wurde diese Vorlage versenkt, ganz im Sinne „ausser Spesen nichts gewesen“.

Elterliche Sorge

Bei der Revision des Zivilgesetzbuches hat zum Ziel, dass Unverheiratete und geschiedene Eltern wie verheiratete Eltern ein gemeinsames Sorgerecht haben. Das Sorgerecht wird den Eltern aber nur dann gemeinsam zugeteilt, wenn sie einen gemeinsamen Antrag stellen und sich über Unterhalt und Betreuung einigen können. Gleichzeitig können nur Eltern, deren Scheidung nicht mehr als 5 Jahre zurückliegt, das gemeinsame Sorgerecht beantragen.

Es wird sich erst in Zukunft zeigen, ob mit diesen Änderungen wesentliche Verbesserungen für das Kindeswohl erreicht werden konnte.

Geschätzte Empfängerinnen und Empfänger

Ich wünsche Ihnen einen schönen und hoffentlich endlich warmen Sommer!



Thomas Hurter