

Sitzung vom 16. November 1994

3438. Anfragen (Import von Belagsmischgut aus Deutschland)

Kantonsrat Mario Fehr, Adliswil, hat am 22. August 1994 folgende Anfrage eingereicht:

Erstmals hat der Regierungsrat des Kantons Zürich im Zusammenhang mit der Sanierung der N7 einen Auftrag an eine Strassenbauunternehmung vergeben, welche aus Deutschland importiertes Belagsmischgut verwendet. Ausschlaggebend für den Entscheid des Regierungsrates waren dabei offenbar rein wirtschaftliche Gründe, kommt durch diese Massnahme das Vorhaben doch rund 15% günstiger zu stehen. Der Transport von Tausenden von Tonnen Belagsmischgut aus Süddeutschland führt zu erheblich mehr Lastwagenkilometern und entsprechend mehr Immissionen, als dies ein Bezug aus den nahe gelegenen zürcherischen oder thurgauischen Mischgutwerken täte. Zudem sind die in Frage kommenden Mischgutwerke in Süddeutschland gemäss einem Bericht in der «NZZ» vom 23./24. Juli 1994 mehrheitlich noch nicht mit den notwendigen Recyclinganlagen ausgerüstet, mit denen sie das Altmaterial, das bei der Strassensanierung abgeführt werden muss, entsorgen könnten. In der Schweiz wurden von den Unternehmungen in diesem Bereich offenbar beträchtliche Investitionen getätigt, um ökologischen Ansprüchen Genüge zu tun. In der gleichen Ausgabe der «NZZ» wird denn auch vermerkt, dass ein Vertreter des Tiefbauamtes eine grössere Umweltbelastung bei dieser Art der Auftragsvergabe nicht ausschliessen wollte.

Ich frage den Regierungsrat in diesem Zusammenhang an:

1. Wurden bei der Vergabe des obgenannten Auftrags auch ökologische Aspekte in die Entscheidungsfindung mit einbezogen, oder erfolgte die Vergabe ausschliesslich aufgrund des Preises?
2. Wurden der betreffenden Strassenbauunternehmung irgendwelche Auflagen bezüglich des Transports dieses Belagsmischguts gemacht? Wurde insbesondere ein Transport mit der Bahn gefordert?
3. Wurde bei der Auftragsvergabe gewährleistet, dass die Entsorgung und Wiederaufbereitung des Altmaterials nach stoff- und umweltschonenden Methoden erfolgt?
4. Ist der Regierungsrat bereit, inskünftig bei der Auftragsvergabe in diesem Bereich ökologische Aspekte stärker zu gewichten?

Kantonsrat Kurt Schreiber, Au/Wädenswil, hat am 22. August 1994 folgende Anfrage eingereicht:

Aus der Presse war Ende Juli 1994 zu vernehmen, dass die Baudirektion des Kantons Zürich für Strassenbauten und -sanierungen neuerdings Belagsmischgut aus Deutschland verwendet. Damit seien beispielsweise für die Sanierung des Abschnitts der N7 Attikon bis Thurgauer Kantonsgrenze Kostenreduktionen in der Grössenordnung von rund Fr. 300000 erzielt worden.

Andererseits ist bekannt, dass in der Schweiz seit Jahren Mischgutaufbereitungsanlagen in Betrieb sind, die den gebrauchten Asphalt am Ort entfernen, mit neuem Material vermischen und gleich wieder einbauen. Auf diese Weise werden die Ressourcen effizient geschont, und der Transportaufwand lässt sich erst noch in Grenzen halten.

Ebenso ist bekannt, dass die zürcherischen Strassenbauunternehmungen mit Existenzproblemen zu kämpfen haben, weil im Kanton Zürich wegen der Ablehnung der Vorlage betreffend Erhöhung der Strassenverkehrsabgaben praktisch keine Mittel für den Strassen-erhalt eingesetzt werden können. Branchenvertreter haben zu erkennen gegeben, dass mit

Entlassungen gerechnet werden müsse, wenn hier keine Änderung eintrete. Durch die Politik der Arbeitsvergabe ins benachbarte Ausland wird diese Tendenz noch verschärft.

Aus diesem Grund erlaube ich mir, die folgenden Fragen zu stellen:

1. Wie ist bei der Lieferung von Belagsmischgut aus Deutschland der bestehende Belag entsorgt worden?
2. Sind die hier geltenden Vorschriften angewandt und eingehalten worden?
3. Der Transport von Singen zu den Baustellen auf der N7 erfolgte auf der Strasse. Wie viele Fahrten waren durchzuführen, und wie hoch war die entsprechende Schadstoffbelastung?
4. Wurde betreffend 28-Tonnen-Limite für diese Transporte eine Ausnahmeregelung zugestanden? Werden in derartigen Fällen auch gegenüber schweizerischen Bauunternehmungen gleiche Erleichterungen gewährt?
5. Den Einsparungen von Fr. 300000 dank des Imports stehen möglicherweise Entlassungen bei hiesigen Strassenbauunternehmungen gegenüber. Sind allfällige Kosten der Arbeitslosenversicherung für derartige Massnahmen in die Evaluation der Angebote mit einbezogen worden?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfragen Mario Fehr, Adliswil, und Kurt Schreiber, Au/Wädenswil, werden wie folgt beantwortet:

Eine vom Bundesamt für Strassenbau zu Beginn dieses Jahres durchgeführte Preiserhebung zeigt, dass die Belagspreise im Kanton Zürich hoch sind. Im Vergleich mit den Kantonen Basel, Bern und Solothurn betragen die Abweichungen nach oben bis gegen 100%. Zu dieser Situation dürfte der Umstand beitragen, dass sich die über das ganze Kantonsgebiet verteilten Zürcher Belagswerke im Besitz von zwei Firmengruppen befinden und zahlreiche Strassenbauunternehmer durch Beteiligungen oder vertragliche Bindungen einer der beiden Gruppen angeschlossen sind. Aus Kostengründen wird bei der Vergabe von staatlichen Strassenbauaufträgen deshalb darauf geachtet, dass auch Unternehmer in den Wettbewerb einbezogen werden, die nicht an die Zürcher Belagswerke gebunden sind. Gemäss kantonaler Submissionsverordnung vom 19. Dezember 1968 hat die Vergabe dabei in der Regel an den preisgünstigsten Bewerber zu erfolgen. Dieselbe Bestimmung kennt das Bundesrecht für die Vergabe von Aufträgen beim Nationalstrassenbau. Der Bund berechnet deshalb seine an die Kantone auszurichtenden Beiträge an den Nationalstrassenbau (Kanton Zürich: 80% der anrechenbaren Kosten) auf der Basis des zu berücksichtigenden preisgünstigsten bzw. gleichwertigen Angebots. Würde sich der Kanton für ein kostspieligeres Angebot entscheiden, bliebe die Beteiligung des Bundes an den Mehrkosten aus. Im übrigen ist darauf hinzuweisen, dass der Kanton Zürich mit anderen Kantonen und mit dem deutschen Bundesland Baden-Württemberg im Submissionsbereich Gegenrechtsvereinbarungen abgeschlossen hat, welche insbesondere dazu führen, dass Anbieter aus diesen Gebieten wie innerkantonale Bewerber behandelt werden. Dies gilt umgekehrt auch für die Zürcher Anbieter in den Gebieten, mit denen die Gegenrechtsvereinbarung besteht.

Für die Vergabe von Strassenbauaufträgen sind nicht nur finanzielle Aspekte massgebend. Ebenso wichtig sind qualitative und ökologische Überlegungen. Dies spricht jedoch nicht gegen eine Vergabe von Aufträgen an Strassenbauunternehmer, die ihr Belagsmischgut ausserhalb der Zürcher Hochpreisgebiete beschaffen. Denn die Berücksichtigung der Zürcher Belagswerke ist nicht automatisch ökologischer. Im Falle der Sanierung der N3 bei Zürich-Wollishofen wurde das Belagsmischgut beispielsweise von Hinwil kantonsintern über eine Distanz von gegen 50km herangeführt. Der Transportweg war damit länger als jener für das Heranführen von Mischgut von Singen (D) zur Baustelle der N7 zwischen Attikon und der Thurgauer Kantongrenze. Wäre der Auftrag für den Belagseinbau auf der N7 an einen Unternehmer gegangen, welcher der Firmengruppe mit den Belagswerken in Kloten

und Hinwil angeschlossen ist, hätte dies kaum wesentlich kürzere Transportwege als bei der getroffenen Lösung gebracht, da es in einem solchen Fall nicht möglich ist, den Auftrag mit der Auflage zu versehen, das Mischgut aus dem nächstgelegenen Belagswerk zu beziehen. Bei den Transportmitteln ist Gleichwertigkeit gegeben: Für das Heranführen von Belagsmischgut aus Deutschland gilt - vorbehaltlich der besonderen Bestimmungen der Grenzzonenregelung - die im Strassenverkehrsgesetz verankerte 28-Tonnen-Limite.

In einen objektiven Vergleich der Transportwege sind nicht nur die Fahrten für das Heranführen des Belagsmischgutes einzubeziehen, sondern auch diejenigen für den vorgängigen Transport des Basismaterials von der Abbaustelle zum Belagswerk. Während bei den meisten Aufbereitungsanlagen im Kanton Zürich bis zu 100% des Basismaterials aus den Abbaugebieten zugeführt werden müssen (wobei teilweise auch Kies aus Deutschland importiert wird), liegt das bei der N7-Baustelle berücksichtigte deutsche Belagswerk von Singen direkt im Kiesabbaugebiet. Ausser Bitumen und allenfalls erforderlichen Spezialsplitten muss dort kein Basismaterial herangeführt werden. Bahntransporte für das Zuführen des Basismaterials (Kies und Sand) von der Abbaustelle zum Belagswerk sind denkbar und entsprechende Anlagen teilweise auch realisiert.

Auch andere ökologische Gesichtspunkte sprechen nicht gegen die Verwendung von Mischgut aus Belagswerken ausserhalb des Kantons. So verlangt das Tiefbauamt seit 1991 bei Heissmischfundations- und Heissmischtragschichten einen Mindestanteil von 20% Altbelag als Recyclingmischgut. Im vergangenen Jahr konnte diese Qualitätsanforderung auf zwei Baustellen nicht erreicht werden, da die im konkreten Fall berücksichtigten Zürcher Belagsmischwerke nicht über die hierfür erforderlichen technischen Einrichtungen verfügten. Grundsätzlich sind aber die Zürcher wie die deutschen Belagswerke mit modernen Recyclingeinrichtungen ausgerüstet. So ist die deutsche Belagsindustrie beispielsweise seit Jahren in der Lage, Altbeläge wiederzuverwerten bzw. qualitativ hochstehende Beläge mit Altbelaganteilen von bis zu 50% zu liefern. Im konkreten Fall der N7 wurde der anfallende Altbelag allerdings nicht über eine deutsche Aufbereitungsanlage entsorgt, sondern im Einvernehmen mit dem Amt für Gewässerschutz und Wasserbau umweltgerecht als Zuschlagsstoff in der Foundationsschicht für die N4 im Weinland (Teilstück N4.2.9; Anschluss N1 bis Henggart) wiederverwendet.

Auch bezüglich weiterer Umweltschutzaufgaben bestehen im hier relevanten Bereich zwischen Deutschland und der Schweiz keine gewichtigen Unterschiede. Für neue Kiesabbaugebiete sowie für Kies- und Belagsaufbereitungsanlagen sind in Deutschland wie in der Schweiz die von der Umweltschutzgesetzgebung geforderten Bewilligungsverfahren durchzuführen.

Die mit dem Bezug von kostengünstigerem Belagsmischgut erreichten Einsparungen kommen direkt dem Strassenbaugewerbe zugute. Denn zufolge der fehlenden Mittel im Strassenfonds können jährlich nur Bau- und Unterhaltsarbeiten bis zu einem bestimmten Höchstbetrag vorgenommen werden. Wird kostengünstigeres Belagsmischgut verarbeitet, können gesamthaft mehr Aufträge vergeben werden. Da der Lohnanteil bei der Kies- und Belagsverarbeitung wesentlich grösser ist als bei der Bereitstellung und Aufbereitung des Basismaterials (Kies und Belagsmischgut), tragen in zusätzliche Bau- und Unterhaltsarbeiten fliessende Gelder mehr zur Sicherung von Arbeitsplätzen im Strassenbaugewerbe bei als grössere Aufwendungen für das Basismaterial. Damit wird die Arbeitslosenversicherung tendenziell sogar entlastet.

Ein Bezug von kostengünstigerem Belagsmischgut aus Deutschland wird jeweils nur akzeptiert, wenn die Transporte sowohl ökologisch, ökonomisch und unter qualitativen Gesichtspunkten (in bezug auf das Mischgut) zu verantworten sind. Der Transport des deutschen Belagsmischgutes für die N7 erfolgte von Singen her auf der Strasse. Dafür waren 328 Lastwagenfahrten nötig. Die Fahrzeuge waren mit einem Dieselrauchgasfilter ausgestattet. Bei einer Fahrstrecke (hin und zurück) von 92km und einer angenommenen Durchschnittsgeschwindigkeit von 60km/h entspricht dies einem Ausstoss von rund 380kg Stickoxid, rund 22t Kohlendioxid und rund 3kg Russ. Ein Transport von heissem Belagsmischgut per Bahn vom Belagswerk bis zur Einbaumaschine ist aus technischen Gründen nicht möglich.

Der bei der N7 verwendete, in der Schweiz seit Jahren gebräuchliche Belag entspricht vollumfänglich der geforderten Qualität. Allerdings verlief der Einbau aufgrund ungünstiger äusserer Bedingungen an vereinzelt Stellen nicht zufriedenstellend. So herrschten auf einem Teilstück während der Arbeiten extrem hohe Lufttemperaturen (bis 35°C), und auf einem anderen Abschnitt führten ein Maschinendefekt und ein unerwarteter starker Regenguss zu Problemen. Die dadurch an drei Stellen entstandenen grösseren Belagsunebenheiten wurden im Rahmen von Garantiarbeiten auf einer Länge von je rund 50m korrigiert. Die restlichen Streckenabschnitte liegen alle innerhalb der üblichen, zulässigen Toleranzgrenzen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der öffentlichen Bauten.

Zürich, den 16. November 1994

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiller