

Sitzung vom 20. April 2016

376. Anfrage (Kommunalfahrzeuge von Gemeinde und Kanton)

Die Kantonsräte Michael Welz, Oberembrach, Martin Hübscher, Wiesen-
dangen, und Peter Häni, Bauma, haben am 15. Februar 2016 folgende
Anfrage eingereicht:

Nachdem die ehemalige zürcherische Maschinenfabrik Rapid die Pro-
duktion von Kommunalfahrzeugen eingestellt hat und diese seither im-
portiert, stellt auch die zweite zürcherische Maschinenfabrik im Kom-
munalbereich, die Firma Bucher in Niederweningen, die Produktion ein
und verlagert diese nach Lettland.

Dadurch wird der Produktionsstandort in der Schweiz geschwächt und
regionale Arbeitsplätze gehen verloren.

Betrachtet man die Kommunalfahrzeuge in den Zürcher Gemeinden,
stellt der Kenner sofort fest, dass trotz verbleibenden Schweizer Anbie-
tern, hauptsächlich importierte Kommunalfahrzeuge im Einsatz sind. Bei
den schwereren Motorkarren sind z. B. die Schweizer Marken Aebi und
Schiltrac sehr selten anzutreffen, obwohl sie qualitativ und auch preislich
konkurrenzfähig sind.

Neuanschaffungen von Kommunalfahrzeugen kosten in der Regel we-
niger als 250 000 Franken und sind somit nicht dem Submissionsverfah-
ren unterstellt. Die zuständige Behörde ist lediglich verpflichtet, weitere
Angebote anzufordern. Die Entscheidungskompetenz liegt in der zustän-
digen Behörde.

Der Kauf von Kommunalfahrzeugen wird aus Steuergeldern finan-
ziert, die aus dem Schweizer Arbeitsmarkt stammen.

Vor diesem Hintergrund stellen sich folgende Fragen:

1. Teilt der Regierungsrat die Meinung, dass ein attraktiver Industrie- und
Wirtschaftsstandort Zürich / Schweiz von hoher volkswirtschaftlicher
Bedeutung ist?
2. Welche Massnahmen gedenkt der Regierungsrat zu tätigen, damit der
Werk- und Produktionsplatz Schweiz im Maschinenbau erhalten bleibt?
3. Achtet der Kanton Zürich beim Einkauf von Maschinen zur Strassen-
reinigung und Umweltpflege darauf, dass die Herstellung der Maschi-
nen in der Schweiz getätigt wurde?
4. Achten die Gemeinden beim Einkauf von Kommunalfahrzeugen da-
rauf, ob die Herstellung in der Schweiz getätigt wurde?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Michael Welz, Oberembrach, Martin Hübscher, Wiesen-
dangen, und Peter Häni, Bauma, wird wie folgt beantwortet:

Die Schweizer Industrie allgemein und besonders die Maschinen-,
Elektro- und Metallindustrie (MEM-Industrie) hatten 2015 ein sehr
schwieriges Jahr. Die Überbewertung des Schweizer Frankens führte zu
einem deutlichen Rückgang des Auftragseinganges (–14%), der Umsätze
(–7%) und vor allem der Margen, der viele Unternehmen (Grossfirmen
und KMU) in die Verlustzone brachte. Die Unternehmen waren des-
halb nach Aufhebung des Euromindestkurses zu raschem Handeln ge-
zwungen. Dies löste einen beschleunigten Strukturwandel aus, der auch
2016 Spuren hinterlassen wird. Nicht unbeachtet gelassen werden darf
aber auch die Tatsache, dass im Kanton Zürich der Arbeitsmarkt im zwei-
ten Sektor gewachsen ist (Zürcher Wirtschaftsmonitoring, Ausgabe März
2016, letzte Grafik, S. 4.). Swissmem rechnet für die Zukunft denn auch
mit keiner weiteren Verschlechterung der Wechselkurse und des Kon-
junkturverlaufs und setzt inhaltlich auf die Digitalisierung der Industrie.

Von der Politik werden gute wirtschaftspolitische Rahmenbedingun-
gen und weniger administrative Hemmnisse erwartet, aber keine interven-
tionistische Interessens- oder gar Industriepolitik. Ein «Heimatschutz»
der Industrie bei der öffentlichen Beschaffung ist auch bei den Verbän-
den kein Thema.

Zu Fragen 1 und 2:

Der Regierungsrat setzt sich für den Erhalt des wettbewerbsfähigen
Wirtschaftsstandorts Zürich ein und misst diesem grosse Bedeutung bei.
Dabei können sich die ergriffenen Massnahmen aber nicht ausdrücklich
an eine Branche wie beispielsweise die Maschinenbauindustrie richten,
sondern an den Cluster, d. h. an eine ganze Wertschöpfungskette. Damit
werden wirtschaftspolitisch fragwürdige oder gar falsche strukturerhal-
tende spezifische Massnahmen mit Blick auf Einzelinteressen vermieden.
Dennoch findet ein enger Austausch mit den Interessengruppen statt und
dies umso mehr, als aussergewöhnliche Umstände auftreten.

In Bezug auf den Arbeitsmarkt leitete das Amt für Wirtschaft und
Arbeit ein Projekt der Metropolitankonferenz Zürich zum Thema «Stär-
kung des Produktionsstandorts durch inländische Fachkräfte». Zwischen
Juni 2014 und Juni 2015 haben dazu Vertretungen von acht Kantonen
aus Verwaltung und Privatwirtschaft 70 Massnahmen formuliert für die
Bereiche Bildung für alle Altersstufen, Nachwuchsförderung sowie Ver-

einbarkeit von Beruf und Familie. Sodann wurden Gespräche mit Vertretungen der Industrie, des Finanzplatzes und von Wirtschaftsverbänden über die Probleme im Zusammenhang mit der Frankenstärke und den Negativzinsen geführt.

Diese Ausführungen zeigen, dass dem Regierungsrat ein attraktiver Wirtschaftsstandort sehr wichtig ist. Dass dazu auch die Industrie gehört, ist unbestritten, und die Entwicklungen werden genau verfolgt.

Zu Frage 3:

Anhand der hohen Preise für Maschinen zur Strassenreinigung und Umweltpflege werden diese entweder im Einladungsverfahren (Vergaben unter Fr. 250000) oder im offenen Verfahren (Vergaben ab Fr. 250000) beschafft (Art. 6 und Anhang 2 Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen, LS 720.1). Das freihändige Verfahren kommt nie zum Zuge. Bei der Baudirektion werden Maschinen zur Strassenreinigung und Umweltpflege vom Tiefbauamt (TBA) und vom Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) beschafft. Dabei unterstützt das TBA als Lead Buyer für Spezialfahrzeuge das AWEL und allenfalls weitere Ämter bei der Beschaffung derartiger Fahrzeuge. Erfolgt die Beschaffung von Maschinen zur Strassenreinigung und Umweltpflege im Einladungsverfahren, achtet der Kanton Zürich darauf, dass auch Unternehmen, deren Maschinen ganz oder teilweise in der Schweiz hergestellt werden, eingeladen werden, wenn ihre Maschinen den Anforderungen des Pflichtenheftes entsprechen. Bei Ausschreibungen im offenen Verfahren haben alle Unternehmen die Möglichkeit, ein Angebot einzureichen.

Die beschaffenden Stellen des Kantons stellen sicher, dass neben den betrieblichen Anforderungen auch innovative umwelttechnische Gesichtspunkte bei den Beschaffungen berücksichtigt werden (vgl. RRB Nr. 1425/2013). Damit ergeben sich gerade im Kommunalfahrzeugsbereich unmittelbare Marktchancen mit potenziellen Exportmöglichkeiten. Bucher hat beispielsweise zusammen mit der Eidgenössischen Materialprüfungsanstalt und dem Paul Scherrer Institut, unterstützt durch Gelder der Kommission für Technologie und Innovation, ein emissionsfreies Kehrfahrzeug (CityCat H₂) entwickelt. Sollte dieses Fahrzeug auf den Markt kommen und die Mehrkosten rechtfertigen, würde eine Beschaffung also z. B. aus lufthygienischen Gründen geprüft.

Zu Frage 4:

Auch die Gemeinden sind bei Beschaffungen an Richtlinien und Grundsätze gebunden. Die Stadt Zürich hat beispielsweise für den Einkauf von Gütern und Dienstleistungen der Verwaltung und der städtischen Betriebe je eine Richtlinie «Soziale Nachhaltigkeit» und «Ökologische Anforderungen im Beschaffungsprozess» formuliert.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi