

Sitzung vom 2. Juni 1993

1665. Anfrage (Strassenbau und Strassenunterhalt)

Die Kantonsräte Martin Mossdorf, Bülach, und Dr. Hermann Weigold, Winterthur, haben am 1. März 1993 folgende Anfrage eingereicht:

Einer kürzlichen Pressekonferenz der kantonalen Baudirektion musste entnommen werden, dass im Strassenwesen rigorose Sparmassnahmen vorgesehen sind. Demnach soll auf Neuinvestitionen bei Staatsstrassen verzichtet werden. Auch ausführungsbereite Projekte sollen von einem Baustopp betroffen und der Strassenunterhalt auf ein Minimum beschränkt werden. Im weiteren können nach Mitteilung der Baudirektion keine neuen Planungen und Projektierungen in Angriff genommen werden. Sollten solche Massnahmen wirklich erfolgen, ist mit einer Verlotterung unserer Strassen sowie mit grossen Arbeitslosenzahlen und späteren hohen Folgekosten zu rechnen. Dies sollte vermieden werden. Einer solchen unerwünschten Entwicklung muss entgegengetreten werden, weshalb wir den Regierungsrat ersuchen, folgende Fragen zu beantworten:

1. Befürchtet der Regierungsrat nicht auch, dass die im Strassenbau vorgesehenen Massnahmen einen eigentlichen Zusammenbruch des Strassenbaugewerbes mit entsprechenden Arbeitslosenzahlen nach sich ziehen können?
2. Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass sich mit den vorgesehenen Massnahmen die Arbeitslosigkeit bis hin zu den Ingenieur- und Planungsbüros ausweiten wird?
3. Welche ausführungsbereiten Projekte im Strassenbau wären vom Baustopp betroffen? Ist der Regierungsrat bereit, eine entsprechende Liste zu publizieren?
4. Welche Strassen und Strassenstücke, welche Rad- und Fusswege können nicht verbessert und saniert werden?
5. Wie stellt sich der Regierungsrat dazu, dass darauf verzichtet werden soll, Unfallschwerpunkte zu sanieren? Wer übernimmt die Verantwortung für das zu befürchtende Ansteigen der Unfallzahlen im Kanton Zürich?
6. Ist der Regierungsrat nicht auch der Ansicht, dass mit dem Aufschieben des Unterhalts von Strassen und Bauwerken (also bei einem minimalen Unterhalt) überhaupt nicht gespart wird, sondern die Aufwendungen nur auf später verschoben werden, was entsprechend höhere Kosten mit sich bringen wird?
7. Müssten bei einer starken Reduktion des Strassenbaus und Strassenunterhalts die Personalbestände in der Baudirektion reduziert werden? Wenn ja, in welchem Ausmass?
8. Ist der Regierungsrat bereit, zwecks Vermeidung grosser Arbeitslosigkeit und späteren Mehraufwands Nachtragskredite für ausführungsbereite Projekte und neue Planungen zu beantragen?
9. Ist der Regierungsrat bereit, die Abschreibungen für die bereits erstellten Strassen zugunsten eines kontinuierlichen Unterhalts zu reduzieren?
10. Ist der Regierungsrat nicht auch der Ansicht, dass mit dem vorgesehenen Abbau im Strassenbau und -unterhalt die gesetzlichen Verpflichtungen des Kantons Zürich verletzt werden bzw. nicht mehr eingehalten werden können?

Auf Antrag der Direktion der öffentlichen Bauten

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Martin Mossdorf, Bülach, und Dr. Hermann Weigold, Winterthur, wird wie folgt beantwortet:

Im Beleuchtenden Bericht zur Volksabstimmung vom 6. Dezember 1992 über die Erhöhung der Verkehrsabgaben wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es kein sinnvolles Sparziel wäre, Strassenprojekte und Unterhaltsmassnahmen ungeachtet ihrer Dringlichkeit auf später zu verschieben. Dies gelte nicht zuletzt auch in Anbetracht der derzeitigen wirtschaftlichen Lage, welche dagegen spreche, Aufträge im Strassenwesen stark zu kürzen. Nachdem sich die Mehrheit der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger dennoch gegen die Erhöhung der Verkehrsabgaben entschieden hat, stehen die notwendigen Mittel für eine verursachergerechte Finanzierung der Aufgaben im Strassenwesen nicht zur Verfügung; es muss gespart werden. Der dadurch bedingte massive Rückgang von Auftragsvergebungen wird im Strassenbaugewerbe nicht ohne Folgen sein. Es ist, wie derzeit auch in andern Wirtschaftsbereichen, mit Kapazitätsanpassungen und Restrukturierungen zu rechnen. Die Budgetkürzungen 1993 werden sich sodann auch auf branchenzugehörige Dienstleistungsbetriebe auswirken.

Es mussten rund 40 ausführungsbereite Projekte im Staatsstrassenbereich zurückgestellt werden. Die betroffenen Gemeinden und Vertragspartner sind direkt informiert worden, so dass auf eine Publikation verzichtet werden kann. Bei vor Ende 1992 bereits begonnenen Vorhaben wurde hingegen kein Baustopp verfügt. Neu in Angriff genommen werden im laufenden Jahr im Staatsstrassenbereich nur noch dringliche Brückensanierungen und Fahrbahnsicherungen in Rutschhängen. Im übrigen muss auf Neu- und Ausbauten, Erneuerungen und Instandsetzungen von Fahrbahnen, Radfahrer- und Fussgängeranlagen fast vollständig verzichtet werden. Bei der Sanierung von Unfallschwerpunkten und auch zur Vermeidung von Gefahren aufgrund des reduzierten Unterhalts werden anstelle baulicher Massnahmen signalisationstechnische Vorkehrungen zu treffen sein. Dabei müssen auch Verkehrseinschränkungen in Kauf genommen werden.

Dass der Aufschub von Unterhaltsarbeiten, sei dies bei Strassen oder andern Bauwerken, mit der Zeit teuer zu stehen kommen kann, ist notorisch. Wie jedoch bereits kürzlich in der Beantwortung der Anfrage KR- Nr. 35/1993, RRB Nr. 1344/1993 festgehalten wurde, muss das reduzierte Niveau des Strassenunterhalts gleichwohl bis zu einer grundlegenden Neuregelung der Strassenfinanzierung hingenommen werden. Das gilt auch für den Umstand, dass sich der Strassenfonds trotz dieser Massnahmen noch weiter verschuldet. Der Regierungsrat ist sodann bei einem jährlichen Staatshaushalts-Sanierungsvolumen von 400 Millionen Franken nicht in der Lage, auch nicht unter Berücksichtigung beschäftigungspolitischer Argumente, dem Parlament in den Budgetnachträgen für 1993 Kredite für die Freigabe ausführungsbereiter Projekte und neuer Planungen zu beantragen. Aus derselben Sicht verbietet sich auch eine Senkung des Abschreibungssatzes. Diese würde keine Gelder freisetzen, sondern bedeuten, dass eine zusätzliche Verschuldung durch Erhöhung des Fremdkapitals hinzunehmen wäre.

Reduktionen in Strassenbau und -unterhalt führen zu einem gewissen, allerdings nicht im gleichen Verhältnis auftretenden Minderbedarf an Personal bei Verwaltung und Betrieben. Eine Verringerung des Bestandes ist in beschränktem Ausmass bereits eingeleitet, indem austretendes Personal nur noch teilweise ersetzt wird. Es gilt aber, einen personellen Mehrbedarf im Nationalstrassenbau zu berücksichtigen, der, soweit möglich, durch Stellenverlagerungen und Umplazierungen gedeckt werden soll.

Im Strassenwesen ist derzeit von einer finanziellen Notsituation auszugehen. Um die laufenden und neuen Aufgaben zumindest hinsichtlich Werterhaltung, Sicherheit und Umweltschutzes wahrnehmen zu können, ist vordringlich die Finanzierung wieder sicherzustellen. Bis dahin bleibt keine andere Lösung, als mit den dargestellten Massnahmen die jährliche Verschuldung nicht unbegrenzt anwachsen zu lassen.

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

Zürich, den 2. Juni 1993

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

i.V.
Hirschi