

Sitzung vom 6. September 2000

1398. Anfrage (Strassenunterhalt)

Die Kantonsräte Ernst Brunner, Illnau-Effretikon, Lucius Dürr, Zürich, und Ruedi Noser, Hombrechtikon, haben am 19. Juni 2000 folgende Anfrage eingereicht:

Der Kanton betreibt eine eigene Tiefbaufirma (Tiefbauamt), mit welchem Strassen und Brücken geplant, gebaut, saniert und unterhalten werden. Er unterhält zu diesem Zweck eigene Planungsbüros und Werkhöfe mit entsprechenden Fahrzeug- und Maschinenparks. Zudem ist eine grosse Zahl von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die Erledigung von vielfältigsten Arbeiten an der Front angestellt. Wir gehen davon aus, dass mit einer konsequenten Nutzung von Synergien mit der Privatwirtschaft erhebliche Einsparungen möglich wären: Fahrzeug- und Maschinenparks, Pikettendienste für Winterdienst und Reparaturen an Ver- und Entsorgungseinrichtungen und so weiter.

Wir fragen deshalb den Regierungsrat an:

1. Wie hoch sind die Aufwendungen für den Unterhalt und die Sanierung der Staatsstrassen pro Jahr 1995–1999?
2. Wie verteilen sich diese Aufwendungen auf Verwaltung, Amortisationen von Maschinen, Fahrzeugen und Anlagen und effektive Baukosten?
3. Welcher Anteil der Baukosten wird an Private vergeben?
4. Wie hoch waren die Motorfahrzeugsteuern der Jahre 1995–1999?
5. Welche Beträge dieser Motorfahrzeugsteuern wurden eingesetzt für Verwaltung, Unterhalt von Strassen und Brücken sowie den Neubau von Strassen, Brücken und Werkhöfen?
6. Gedenkt der Regierungsrat die Doppelspurigkeiten mit der Privatwirtschaft konsequent zu eliminieren und damit erhebliche Mittel für den Strassenbau und -unterhalt frei zu bekommen?
7. Für den Winterdienst setzt der Kanton eine grosse Anzahl Personal und viele Maschinen ein. Dieses Personal muss auch im Sommer irgendwie beschäftigt werden. Ist der Regierungsrat gewillt, diesen Zustand, der hohe Kosten verursacht, zu ändern?
8. Wie weit ist der Regierungsrat mit der Bearbeitung des 2225. Postulates betreffend Privatisierung des Unterhaltes der Kantons- und Nationalstrassen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ernst Brunner, Illnau-Effretikon, Lucius Dürr, Zürich, und Ruedi Noser, Hombrechtikon, wird wie folgt beantwortet:

Die Zusammenarbeit mit der Privatwirtschaft im Bereich des Strassenunterhalts war bereits Gegenstand des Postulats KR-Nr. 202/1998. In der Begründung zum Antrag auf Nichtüberweisung vom 7. Oktober 1998 wurde unter Hinweis auf § 34 des Strassengesetzes (StrG) u.a. ausgeführt, dass der bauliche Unterhalt (Belagssanierungen, Instandsetzungen usw.) heute fast ausschliesslich von privaten Bauunternehmungen ausgeführt werde. Auch beim betrieblichen Unterhalt der National- und Staatsstrassen werde rund ein Drittel der Gesamtaufwendungen als Fremdleistungen (Arbeiten und Materiallieferungen) durch Dritte erbracht. Bei den vom Tiefbauamt an Private vergebenen Arbeiten handle es sich um Outsourcing, d.h., es würden klar definierte Leistungen von Dritten bezogen, die Verantwortung bleibe jedoch beim Tiefbauamt als Besteller der Leistung. Das Tiefbauamt prüfe dabei mittels Analysen bzw. Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen laufend, ob weitere Aufgaben an Dritte vergeben werden könnten.

Die im Staatsstrassenbau und -unterhalt anfallenden Aufgaben sind hoheitlicher Natur (vgl. §§ 6, 12, 15 und 26 des Strassengesetzes vom 27. September 1981, StrG, LS 722.1), werden aber in Anwendung von § 34 StrG so weit wie möglich und sinnvoll an private Unternehmen vergeben. Von den baulichen Unterhaltsarbeiten werden nur rund 5% selber ausgeführt, und zwar in Fällen, die aus wirtschaftlichen und/oder zeitlichen Gründen nicht an Dritte vergeben werden können (z.B. die rasche Behebung von Kleinschäden nach Unfällen oder die Belagsinstandstellung nach kurzfristig erforderlichen Grabenaufbrüchen). Um die Betriebs- und Verkehrssicherheit jederzeit und auch langfristig zu gewährleisten, ist

es aber unabdingbar, dass der Staat einen Teil dieser Arbeiten, insbesondere im betrieblichen Unterhalt, mit einer minimalen Infrastruktur selbst erledigt. Dies ermöglicht ihm unter anderem auch, das für die Kontrolle und Überwachung erforderliche Know-how aufrechtzuerhalten und auch dann handlungsfähig zu bleiben, wenn die Privatwirtschaft z.B. aus wirtschaftlichen Gründen an solchen Aufträgen nicht mehr interessiert ist. Die Unternehmen sind heute wieder fast vollständig ausgelastet, weshalb das Interesse der Wirtschaft an solchen Aufträgen bereits nachlässt. Das zeigt sich auch in der sinkenden Anzahl der Angebote und der starken Teuerung. In Anbetracht dieser Sachlage kann von Doppelspurigkeiten nicht die Rede sein.

Ein weiterer Abbau der durch den Staat erbrachten Leistungen im operativen Bereich würde wohl kurzfristig Mittel aus dem Verkauf von Infrastrukturanlagen, Fahrzeugen und Geräten freistellen; neben den dargestellten betrieblichen Unzulänglichkeiten müsste mittel- und langfristig aber auch mit einer Verteuerung gerechnet werden, da für den Staat zusätzliche Kosten für Administration, Kontrolle und Betreuung der Unternehmen anfielen und die privaten Unternehmer im Gegensatz zum Staat Gewinn und Risiko abgedeckt haben wollen.

Der Winterdienst für die Staatsstrassen wird bis auf ganz wenige Ausnahmen durch private Firmen ausgeführt. Bei demjenigen für Rad- und Gehwege werden sehr oft Aufträge an Gemeinden vergeben, da diese (in der Regel im Gegensatz zur Privatwirtschaft) ohnehin über die entsprechenden schmalen Spezialfahrzeuge verfügen. Auf den Autobahnen werden die Salzeinsätze mit staatlichem Personal und eigenen Mitteln gefahren. Für die reinen Pfadeneinsätze (Schneeräumung) werden Private vertraglich verpflichtet. Der staatliche Personal-, Fahrzeug- und Gerätebestand ist grundsätzlich auf dem Minimum dessen, was unter den erwähnten Umständen für den Winterdienst erforderlich ist. Dies ermöglicht auch eine volle Auslastung sämtlicher Eigenmittel und Personen im Frühling, Sommer und Herbst. Belastungsspitzen und Spezialarbeiten, für die der Staat nicht ausgerüstet ist, werden konsequent durch Firmen aus der Privatwirtschaft abgedeckt. Diese optimierte Organisation hat sich bewährt und gewährleistet eine hohe Effizienz, Selbstständigkeit und Wettbewerbsfähigkeit, wie dies Beispiele aus der Praxis (Gründienst) zeigen. Weitere Einsparungen sind nicht mehr erzielbar, und die Nutzung der möglichen Synergien mit der Privatwirtschaft ist ausgeschöpft.

Für die Bearbeitung des am 27. September 1999 überwiesenen Postulates KR-Nr. 202/1998 betreffend Privatisierung des Unterhalts kantonaler Strassennetze sowie der Nationalstrassen ist es notwendig, zuerst sämtliche Arbeiten quantitativ und qualitativ zu definieren. Sowohl auf Bundesebene als auch im Rahmen der beteiligten Fachverbände sind Bestrebungen zur Vereinheitlichung und Koordination der Qualitätsstandards im Gang, was Leistungs- und Kostenvergleiche (Benchmarking) unter den Kantonen ermöglichen soll. Geprüft werden auch neue Zusammenarbeits- und Organisationsformen. Die Ergebnisse dieser Entwicklungen sind auf jeden Fall bei der Behandlung des Vorstosses mit einzubeziehen.

Aus den nachfolgenden Aufstellungen sind die Aufwendungen für den Unterhalt der Staatsstrassen mit Aufschlüsselung sowie der Verkehrsabgabenertrag samt Verwendungszweck für die Jahre 1995–1999 ersichtlich.

Aufwendungen für den Unterhalt der Staatsstrassen

In Mio. Franken	1995			1996			1997			1998			1999		
	E	F	T	E	F	T	E	F	T	E	F	T	E	F	T
Aufwendungen für:															
Verwaltung	5,3	7,3	12,6	5,4	7,3	12,7	5,5	7,6	13,1	5,1	7,7	12,8	4,8	7,8	12,6
Betrieblicher Unterhalt	17,9	25,4	43,3	17,9	29,7	47,6	17,0	26,7	43,7	16,5	15,7	32,2	16,0	22,4	38,4
Baulicher Unterhalt	8,9	20,6	29,5	9,0	29,4	38,4	8,5	31,5	40,0	8,3	34,1	42,4	8,0	36,0	44,0
Insgesamt	32,1	53,3	85,4	32,3	66,4	98,7	31,0	65,8	96,8	29,9	57,5	87,4	28,8	66,2	95,0

Legende: E = Eigenleistungen F = Fremdleistungen T = Total

Zu dieser Zusammenstellung sind folgende Bemerkungen anzubringen:

Die Aufschlüsselung der Kosten richtet sich nach der eidgenössischen Strassenrechnung.

Im Bereich Verwaltung konnten durch die Restrukturierung des Tiefbauamtes auf den 1. Juni 1998 die Eigenleistungen vermindert werden.

Durch Herabsetzung des Unterhaltsstandards konnte der Aufwand für den betrieblichen Unterhalt allgemein gesenkt werden.

Der grösste Teil der Eigenleistungen beim baulichen Unterhalt besteht aus reinen Managementarbeiten (Vorbereitung, Begleitung und Abrechnung der baulichen Ausführungsarbeiten). Infolge dringenden Nachholbedarfs mussten zusätzliche nicht mehr aufschiebbare Arbeiten ausgeführt werden. Trotz grösserem Aufwand wurden vermehrt Arbeiten an Dritte vergeben, wodurch die Eigenleistungen gesenkt werden konnten.

Reinertrag und Verwendung der kantonalen Verkehrsabgaben

In Mio. Franken	1995	1996	1997	1998	1999
Reinertrag der kantonalen Verkehrsabgaben					
Insgesamt,	220,9	228,2	231,6	236,2	242,8
davon für:					
Verwaltung	12,6	12,7	13,1	12,8	12,6
Unterhalt	97,1	109,4	112,8	120,5	132,8
Bau	111,2	106,1	105,7	102,9	97,4

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi