

Bericht und Antrag an den Grossen Gemeinderat

GGR-Geschäft 16.05.3 17-6

Stadtratsbeschluss vom 24. Oktober 2018

Bericht

Ausgangslage

Der Grosse Gemeinderat überwies dem Stadtrat am 25. September 2017 das Postulat "Sparmassnahmen im Strassenbau" zur Berichterstattung und Antragstellung. Es ist gemäss Art. 44 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates (GeschO GGR) eine "Aufforderung an den Stadtrat zu prüfen, ob eine Massnahme in seiner Kompetenz zu treffen oder ob ein Beschluss in der Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderates zu fassen sei". Nach Art. 45 Abs. 4 GeschO GGR hat der Stadtrat über ein überwiesenes Postulat innert neun Monaten Bericht zu erstatten und Antrag zu stellen. Mit Beschluss vom 13. Juni 2018 beantragte der Stadtrat eine Fristerstreckung um vier Monate, die der Grosse Gemeinderat an seiner Sitzung vom 25. Juni 2018 genehmigte. Die Frist zur Beantwortung wurde bis zum 25. Oktober 2018 verlängert. Mit dem vorliegenden Beschluss ist diese Frist gewahrt.

Die Verfasser des Postulats forderten den Stadtrat auf zu prüfen, ob es im Strassenbau ein generelles Sparpotential gibt und dahingehend insbesondere folgende Fragen zu beantworten:

1. *Wo kann mit sinnvollen Massnahmen im Strassenbau gespart werden? Daraus soll ein Katalog erstellt werden, in dem diese Massnahmen festgehalten und für das TBA (Tiefbauamt) Wetzikon als verbindlich erklärt werden.*
2. *Wie gross ist das jährliche Sparpotential aufgrund dieser Massnahmen?*
3. *Wie stellt der Stadtrat sicher, dass diese Sparmassnahmen umgesetzt werden?*

Generelles

Beim Bau und der Erneuerung von Infrastrukturanlagen und insbesondere von Strassen sind neben den reinen Baukosten eine Vielzahl weiterer Faktoren zu berücksichtigen:

- Die Qualität bzw. Dauerhaftigkeit der Infrastrukturanlagen gilt als massgeblichster Faktor. Sparmassnahmen, welche die Erneuerungszyklen verkürzen oder die Kosten für den baulichen Unterhalt erhöhen, sind unter dem Strich teurer und bringen zudem mehr Beeinträchtigungen für Anwohner und Gewerbe mit sich.
- Umweltschutz und Nachhaltigkeit sind weitere wichtige Kriterien, die Einfluss auf die Umsetzung von Sanierungs- bzw. Bauprojekten haben. So kann die Berücksichtigung von stadtinternen Vorgaben wie z.B. des Massnahmenplans Energie und des "Reglements betreffend Anforderungen bei Planung, Bau und Sanierung von Bauten der Stadt Wetzikon" zum Ausschluss von gewissen Bauverfahren und Produkten führen. Als Beispiel sei hier der aus umwelttechnischer Sicht unsinnige Import von preisgünstigen Granitsteinen aus Fernost erwähnt.
- Nicht zuletzt sind Strassenzüge öffentliche Räume, die das Bild der Stadt mitprägen. Städtebauliche und gestalterische Anforderungen an diese öffentlichen Räume sind daher angemessen zu berücksichtigen.

- Aus regulatorischer Sicht hat sich ein Strassenbauprojekt an den aktuellsten Normen und an den Vorgaben betreffend Verkehrssicherheit und Lärmschutz zu orientieren. Auch baurechtliche Vorgaben wie die kantonale Erschliessungsverordnung, die Wetziker Bau- und Zonenordnung sowie bestehende Gestaltungspläne müssen in der Planung berücksichtigt werden.

Vorgehen

Um über fundierte Grundlagen für die Beurteilung eines allfälligen Sparpotentials im Strassenbau zu verfügen, beauftragte die Abteilung Tiefbau die ortsansässigen und mit den stadtspezifischen Vorgaben und Abläufen bestens vertrauten Grob Ingenieure AG, den Strassenbau in Wetzikon zu analysieren. Die wichtigsten Erkenntnisse aus ihrem Bericht vom 3. Mai 2018 werden nachfolgend zusammengefasst wiedergegeben.

In einem ersten Schritt ermittelten die Grob Ingenieure die Kennzahlen und jährlichen Ausgaben für das Wetziker Strassen-, Rad- und Gehwegnetz. Zusammengefasst präsentieren sich die Zahlen wie folgt:

- Länge aller Strassen-, Rad- und Gehwege 68 km
- Wiederbeschaffungswert: 130 Mio. Fr.
- Jährliche Investitionen inkl. Unterhalt 3,4 Mio. Fr.

Die jährlichen Investitionen wurden anhand der letzten sechs Jahre (2012 bis 2017) ermittelt und stellen deshalb keinen langjährigen Mittelwert dar. Je nach Betrachtungszeitraum können die Werte um 10 bis 15 % variieren. Die so ermittelten jährlichen Investitionen von 3,4 Mio. Franken entsprechen 2,6 % des Wiederbeschaffungswertes aller Strassen und Fusswege. Dies ergibt einen mittleren Erneuerungszyklus von 38 Jahren.

Im Bericht der Grob Ingenieure werden eine Vielzahl möglicher Kostenfaktoren erwähnt. Jene, die durch übergeordnete Vorgaben und Prozesse definiert und daher nicht bzw. nur schwer beeinflussbar sind, wurden hinsichtlich ihres Sparpotentials nicht in die weitere Betrachtung einbezogen. Die übrigen, zentralsten Kostenfaktoren wurden näher untersucht und auf ihr Sparpotential geprüft, wobei die detaillierte Überprüfung aller Einflussbereiche auf die Kosten im Rahmen des für den Bericht vorgegebenen Zeitbudgets nicht möglich war.

Resultate

Zusammengefasst werden im Bericht folgende Massnahmen mit möglichem Sparpotential aufgeführt:

Thema	Mögliche Massnahme	Sparpotential in Fr. / Jahr
Baulicher Unterhalt (Erfolgsrechnung)	<ul style="list-style-type: none"> – Standardmassnahmen definieren (z.B. für Belagssanierung) – Komforteinbussen in Kauf nehmen (Belagsschäden) 	15'000 – 30'000
Erneuerungszyklen (Investitionsrechnung)	<ul style="list-style-type: none"> – Optimierung / Verlängerung der Erneuerungszyklen 	150'000 – 300'000
Fundation und Entwässerung	<ul style="list-style-type: none"> – Nichtbeachtung von Normen und Gesetzen 	kein Sparpotential
Abschlüsse (Randsteine)	<ul style="list-style-type: none"> – Stossfugen nicht mehr vergiessen 	10'000

Beläge	– Nichtbeachtung von Normen	kein Sparpotential
Gestaltung	– Standardlösungen definieren/optimieren	unter 10'000
Ökologische Vorgaben	– Zulassen von aussereuropäischen Baumaterialien (Randsteine) – keine Niedertemperaturbeläge	unter 5'000

Die Analysen zeigen, dass einzig der Bereich "Erneuerungszyklen", das heisst die Termin- bzw. Zyklusplanung der Strassenerneuerungen massgeblichen Einfluss auf die jährlichen Kosten des Strassenwesens hat (150'000 – 300'000 Fr./Jahr). Die optimale Planung dieser Zyklen ist jedoch eine äusserst komplexe Aufgabe, welche meist durch übergeordnete Vorgaben und Prozesse sowie durch die Koordination mit der Erneuerung von Werkleitungen (Strom, Wasser, Gas, Entwässerung) stark von aussen beeinflusst wird.

Eine wichtige Erkenntnis der Analysen ist zudem, dass die von den Verfassern des Postulates anhand von Beispielen aufgezeigten Gestaltungsmassnahmen einen sehr untergeordneten Einfluss auf die Gesamtkosten einer Strassensanierung haben. Da solche Gestaltungsmassnahmen nicht flächendeckend und auch nicht bei jedem Projekt zum Einsatz kommen, würde ein kompletter Verzicht ein Einsparungspotenzial von lediglich unter einem Prozent generieren.

Massnahmen des Stadtrates

Koordination und Zyklusplanung

Das grösste Einsparungspotential liegt somit nicht in gestalterischen Details der jeweiligen Projekte, sondern in deren langfristigen Planung und Koordination bzw. der Erreichung des idealen Zeitpunktes für eine Erneuerung. Deshalb sind diesbezüglich Massnahmen aufzuzeigen.

Zur Intensivierung der Mittel- und Langfristplanung soll die Koordination zwischen den Stadtwerken und der Abteilung Tiefbau verstärkt werden. Denkbar ist unter anderem die Evaluation und Anschaffung einer gemeinsamen, EDV-gestützten Planungs-Plattform. Die Ergebnisse aus dieser Koordination sollen dem Stadtrat und der Energiekommission als Entscheidungs- und Finanzplanungshilfe dienen. Ziel ist es, die koordinierten Planungen in einem Horizont von fünf bis zehn Jahren abzubilden und dadurch die Erneuerungszyklen im Hinblick auf die Gesamtkosten für Werke und Strasse optimieren zu können. Dabei ist beabsichtigt, neben dem Zustand auch Funktion und Verkehrsbelastung sowie absehbare Änderungen im Gesamtnetz stärker zu berücksichtigen. Einer möglichen Zyklusoptimierung müssen das mögliche Schadenspotential (z. B. durch Wasserrohrbrüche) und weitere negative Auswirkungen gegenübergestellt werden.

Workflow Strassenbauprojekte

Im sich derzeit in Überarbeitung befindenden, internen Workflow für Strassenbauprojekte wird die Abteilung Tiefbau ein zusätzliches Augenmerk auf die Kosten legen. So soll zukünftig mittels Checkliste verstärkt auf die kostenbeeinflussenden Faktoren geachtet und allfällige Massnahmen eingeleitet werden. In einem ersten Schritt sind zusammen mit dem Kostenvoranschlag die Kosten pro Quadratmeter Strassenfläche zu berechnen und mit bisherigen Projekten zu vergleichen. Dies soll einen groben Anhaltspunkt geben, ob es sich um ein eher kostenintensives Projekt handelt. Sollten diese Kosten über dem Wert von 275 Franken pro Quadratmeter liegen, muss das Projekt genauer analysiert werden.

Der Bericht der Grob Ingenieure zeigt, dass beim einzelnen Projekt lediglich im Bereich der "Abschlüsse" und der "Gestaltung" ein gewisser kostenrelevanter Handlungsspielraum vorliegt. Während die Ausgestaltung der Abschlüsse in einem einmaligen, grundsätzlichen Entscheid über den zukünftigen Standard festgelegt werden können, muss die Gestaltung in jedem Projekt neu beurteilt werden. Die Abteilung Tiefbau wird zu diesem Zweck zusammen mit der Stadtplanung ein Gestaltungskonzept ausarbeiten, welches verschiedene Gestaltungselemente definiert. Diese Elemente werden als "Wetziker-Standard" festgelegt. Zukünftig werden die diesbezüglichen Kosten separat ausgewiesen, damit der Stadtrat bzw. das Parlament entscheiden können, ob sie die Mehrkosten als berechtigt und verhältnismässig beurteilen.

Mitwirkung der Bevölkerung

Selbstverständlich werden auch in Zukunft Projekte, welche über einen reinen Ersatz der bestehenden Belagsflächen hinausgehen, der Bevölkerung in Mitwirkungs- und Auflageverfahren zur Stellungnahme unterbreitet. Zwei der drei in den Beispielen des Postulats gezeigten Projekte wurden öffentlich aufgelegt und die Einwendungen aus der Bevölkerung so gut wie möglich berücksichtigt. Sollte bei zukünftigen Projekten eine grosse Anzahl von Einwendungen die ausgewiesenen, zusätzlichen Kosten für Gestaltungsmaßnahmen bemängeln, würde der Stadtrat deren Verzicht nochmals in Erwägung ziehen.

Fazit

Die erfolgten Abklärungen zum Sparpotential im Strassenbau haben ergeben, dass nur geringe Einsparungsmöglichkeiten im Rahmen der einzelnen Projekte vorhanden sind. Von einem "Vergolden" der Strassen kann kaum die Rede sein. Vielmehr hat sich gezeigt, dass sich die Stadt an den gültigen Normen und Vorschriften orientiert und dauerhafte, nachhaltige Strassen plant und realisiert.

Die nur vereinzelt eingesetzten Gestaltungsmaßnahmen machen einen sehr geringen Anteil an den Gesamtkosten aus. Trotzdem soll der Entscheid, ob und welche Gestaltungsmaßnahmen umgesetzt werden, zukünftig – im Rahmen der jeweiligen Kreditkompetenz – durch den Stadtrat bzw. das Parlament gefällt werden. Hierzu werden die diesbezüglichen Kosten separat und transparent ausgewiesen.

Als das effektivste Mittel, die Kosten mittel- und langfristig zu optimieren, beurteilt die Abteilung Tiefbau eine verstärkte Planung der Erneuerungszyklen unter verbesserter Berücksichtigung aller Werkleistungen. So wird Zusammenarbeit mit den Stadtwerken intensiviert und eine EDV-gestützte Erneuerungs- bzw. Werterhaltungsplanung geprüft. Die Resultate dieser gemeinsamen Planung sollen den Stadtrat und die Energiekommission im Prozess der strategischen Investitions- und Finanzplanung unterstützen.

Antrag

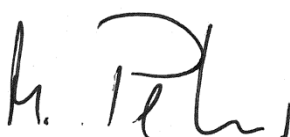
Der Stadtrat beantragt dem Grossen Gemeinderat, er möge folgenden Beschluss fassen:
(Referent: Stadtrat Pascal Bassu, Ressort Tiefbau + Energie)

Dem Bericht des Stadtrates zum Postulat "Sparmassnahmen im Strassenbau" wird zugestimmt und das Postulat abgeschrieben.

Im Namen des Stadtrates



Ruedi Rüfenacht
Präsident



Marcel Peter
Stadtschreiber