

## REGIERUNGSRAT

8. November 2017

17.209

**Interpellation Martin Brügger, SP, Brugg (Sprecher), Roland Agustoni, GLP, Rheinfelden, Jürg Baur, CVP, Brugg, Robert Obrist, Grüne, Schinznach, Stefanie Heimgartner, SVP, Baden, René Bodmer, SVP, Arni, und Fabian Hauser, BDP, Würenlos, vom 29. August 2017 betreffend Lieferung von Beton-Elementen aus dem Ausland per Lastwagen zur Bözberg-Eisenbahntunnel-Baustelle; Beantwortung**

---

I.

Text und Begründung der Interpellation wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

### **Zur Frage 1**

"Der Regierungsrat ermöglicht im Aargau durch Richtplanrevisionen immer wieder neue Abbaugelände für Kies- und Betonwerke. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Tatsache, dass auf einer der grössten Baustellen im Aargau trotz vorhandenem Aargauer Rohstoff – die Betonelemente im Ausland produziert werden? "

Die betreffende Ausschreibung war nach den Vorschriften des GATT/WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen durchzuführen. Entsprechend ist in diesen Verfahren die Gleichbehandlung aller Anbietenden sicherzustellen. Vorgaben beispielsweise zur Verwendung von bestimmten Rohstoffen sind grundsätzlich nicht zulässig.

Neue Abbaugelände erfordern eine Festsetzung der Standorte im Kantonalen Richtplan durch den Grossen Rat und setzen die räumliche Abstimmung sowie einen nachgewiesenen kurz- bis mittelfristigen Bedarf voraus (Richtplan Kapitel V 2.1). Wichtige Beurteilungsgrundlagen bilden nebst den betroffenen Anforderungen des Richtplans und der einschlägigen Rechtsgrundlagen das 'Rohstoffversorgungskonzept Steine und Erden 1995' (RVK) sowie die jährliche Abbau- und Auffüllstatistik der Abteilung für Umwelt des Departements Bau, Verkehr und Umwelt. Woher Beton-Fertigprodukte bezogen werden, hat bestenfalls einen Einfluss auf die Statistik und daher nur indirekt und in – wenn überhaupt – nicht näher bestimmtem Ausmass auf den allgemeinen Bedarf für neue Abbaugelände. Aus der Beschaffung von Betonelementen aus dem Ausland lässt sich daher nichts Schlüssiges für die Ausscheidung neuer Abbaugelände ableiten.

## Zur Frage 2

"Durch den ausländischen Schwerverkehr und die 100'000 Tonnen Transportgut werden Strassen stark belastet. Werden allfällige Schäden erhoben und ggf. in Rechnung gestellt? Ist die zusätzliche CO<sub>2</sub>-Belastung, welche durch "billige"/lange Transportwege aus dem Ausland entstehen für den Regierungsrat ein Thema, welches zu beachten wäre?"

Generell kann festgehalten werden, dass die kantonale Strasseninfrastruktur durch die mutmasslichen Transportlasten der Bözberg-Eisenbahntunnel-Baustelle keine nennenswerten Schäden erfahren sollen, unabhängig davon, woher diese angeliefert werden.

Eine benutzerspezifische Erfassung der Benutzung und Belastung der kantonalen Strasseninfrastruktur wird nicht durchgeführt. Die Strasseninfrastruktur wird indes laufend überwacht und im Fall von expliziten Schäden durch Dritte werden die Verursachenden auch in die finanzielle Pflicht genommen.

Betreffend Umweltbelastung durch Baustellentransporte, beispielsweise CO<sub>2</sub>-Bilanz, berücksichtigt der Kanton Aargau bei den eigenen Ausschreibungen von Tiefbau-Infrastruktur-Bauleistungen das Zuschlagskriterium "Umwelt" mit Beurteilung der Lieferdistanzen und Anteil an Recyclingmaterialien.

## Zur Frage 3

"Durch die grossen Tonnagen und Anzahl Fahrten kann davon ausgegangen werden, dass die entsprechenden ausländischen Firmen und Chauffeure beachtliche Arbeitszeiten in der Schweiz leisten.

- a) Werden diese geleisteten Arbeitszeiten und auch die Lohn- und Arbeitsbedingungen der ausländischen Firmen/Chauffeure im Rahmen des Entsendegesetzes gemeldet, erfasst oder kontrolliert? Fanden bisher bereits Kontrollen statt?
- b) Falls weder Meldepflicht noch Kontrollen zur Anwendung kommen: – wie beurteilt der Regierungsrat diese Situation? Ist der Regierungsrat überzeugt, dass bei einer Ausschreibung gleichlange Spiesse für Schweizer/Aargauer Fuhrhalter im Ausschreibungs-Wettbewerb bestehen?
- c) Falls dies fraglich ist, ist der Regierungsrat bereit, diese Problematik anzugehen damit die Chancen von Aargauer Unternehmen bei Ausschreibungen intakt bleiben?"

### Zu a)

Gütertransporte aus der EU/EFTA in die Schweiz sind von der ausländerrechtlichen Melde- oder Bewilligungspflicht ausgenommen (vgl. Anh. 5 Ziff. 1 Bst. c Weisungen und Erläuterungen zur Verordnung über die Einführung des freien Personenverkehrs des Staatssekretariats für Migration [SEM] sowie Ziffer 1.2 des Gemeinsamen Rundschreibens SEM-SECO "Grenzüberschreitende Transportdienstleistungen: ausländerrechtliche Vorschriften für Transportdienstleister/Chauffeure, deren Leistungen durch internationale Abkommen liberalisiert sind" vom 28. Februar 2017; beides abrufbar unter <https://www.sem.admin.ch/sem/de/home/publiservice/weisungen-kreisschreiben/fza.html>). Somit sind solche grenzüberschreitenden Transporte weder dem Amt für Migration und Integration Kanton Aargau des Departements Volkswirtschaft und Inneres noch der tripartiten Kommission (TPK) bekannt. Sie stehen somit auch nicht im Fokus der Arbeitsmarktbeobachtung der TPK, wenngleich diese die Lohn- und Arbeitsbedingungen von grenzüberschreitend tätigen ausländischen Chauffeuren des Gütertransports erheben dürfte. Mit der Lockerung der Meldepflicht wird gemäss dem erwähnten Rundschreiben jedoch ausdrücklich zur Kenntnis genommen, dass die Durchführung von arbeitsmarktlichen Kontrollen erschwert werden könnte – insbesondere natürlich mangels Kenntnis der in die Schweiz fahrenden Transportunternehmen aus den EU-/EFTA-Staaten. Hinzu kommt, dass aufgrund des Territorialitätsprinzips die TPK lediglich die Arbeitszeiten und die Lohnbedingungen während der effektiv in der Schweiz verbrachten Aufenthaltsdauer berücksichtigen dürfte, also ab der Schweizer Grenze bis zur Baustelle und zurück bis zur Schweizer Grenze. Da der grenzüberschreitende Gütertransport bislang nicht im Fokus der TPK lag, wurden noch nie entsprechende

Arbeitsmarktbeobachtungen oder gar Lohnverständigungsverfahren durchgeführt. Effektive Sanktionsverfahren könnte das Amt für Migration und Integration Kanton Aargau mangels eines verbindlichen Mindestlohns im Gütertransport im Übrigen auch gestützt auf das Bundesgesetz über die flankierenden Massnahmen bei entsandten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und über die Kontrolle der in Normalarbeitsverträgen vorgesehenen Mindestlöhne (Entsendegesetz, EntsG) nicht durchführen.

#### **Zu b)**

Gemäss § 3 des Submissionsdekrets (SubmD) vergibt die Vergabestelle einen Auftrag nur an Anbietende, welche die am Ort der Leistung massgeblichen Bestimmungen über Arbeitsschutz und Arbeitsbedingungen einhalten, Frau und Mann, insbesondere hinsichtlich Lohn, gleich behandeln sowie die schweizerischen und aargauischen oder mit diesen gleichwertige Umweltschutzvorschriften beachten. Die Vergabestelle ist berechtigt, die Einhaltung dieser Bestimmungen zu kontrollieren oder kontrollieren zu lassen. Auf Verlangen haben die Anbietenden deren Einhaltung zu bestätigen oder nachzuweisen. Wie bereits ausgeführt, berücksichtigt der Kanton Aargau bei den eigenen Ausschreibungen von Tiefbau-Infrastruktur-Bauleistungen das Zuschlagskriterium "Umwelt" mit beispielsweise der Beurteilung von Lieferdistanzen und Anteil an Recyclingmaterialien.

#### **Zu c)**

Aus Sicht des Regierungsrats besteht kein Handlungsbedarf.

#### **Zur Frage 4**

"Wie viele Chauffeure (aller Kategorien) sind im Moment im Kanton Aargau als stellensuchend/arbeitslos gemeldet und wie betrachtet der Regierungsrat ihre Situation gegenüber den Chauffeuren von ausländischen Unternehmen, welche Fahrten im Aargau ausführen?"

Per Ende August 2017 verfügen im Kanton Aargau 232 Stellensuchende über einen Ausweis der Kategorie C oder höher. Davon sind 65 Chauffeure mit einer entsprechenden Zulassung, welche in der Lage wären, bei einem Schweizer Transportunternehmen eine Stelle per sofort anzutreten und diese Transporte auszuführen. Die restlichen 167 Chauffeure sind in einem Zwischenverdienst, bei einigen fehlt zurzeit die Anerkennung gemäss der Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugführern und Fahrzeugführerinnen zum Personen- und Gütertransport auf der Strasse (Chauffeurzulassungsverordnung, CZV) oder sie können aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr als Chauffeur arbeiten und sind deshalb nicht verfügbar.

Der Regierungsrat würde es durchaus begrüssen, wenn die SBB zur Ausführung dieser Arbeiten Schweizer Firmen berücksichtigen könnte. Die SBB sind jedoch bekanntlich verpflichtet, ihre Bauvorhaben gemäss den geltenden Bestimmungen zum öffentlichen Beschaffungswesen auszuschreiben. Dies kann, wie das Beispiel vom Bözberg-Eisenbahntunnel zeigt, dazu führen, dass ausländische Firmen, welche bezüglich Qualität und Preis eine entsprechende Offerte einreichen, den Zuschlag erhalten. Immerhin ist festzuhalten, dass es gemäss dem Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU verboten ist, mit im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen Fahrten innerhalb der Schweiz vorzunehmen (Kabotageverbot). Gütertransporte auf Schweizer Zollgebiet, das heisst mit Start und Ziel innerhalb der Schweiz, dürfen nur mit Lastwagen ausgeführt werden, die verzollt sind und schweizerische Kontrollschilder tragen.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'024.--.

**Regierungsrat Aargau**