



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordnete Kristin Heiß (DIE LINKE)

Privatisierung des Winterdienstes

Kleine Anfrage - **KA 7/19**

Vorbemerkung/Begründung des Fragestellenden:

In der vergangenen Legislaturperiode hat der Landtag ein Konzept zur Rückführung der Eigenaufgabenwahrnehmung im Winterdienst beschlossen (Drs. 6/4655). Landtagsabgeordnete der SPD und CDU als auch der damalige und heutige Verkehrsminister Webel haben in der Debatte betont, dass der Winterdienst - trotz erstmaliger Privatisierung mittels Komplettvergabe - zukünftig wieder vorrangig mit eigenem Personal geleistet werden soll.

Ausgangspunkt des Prozesses, an dessen Ende der Landtagsbeschluss steht, ist der Erlass des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr (MLV) vom 8. September 2014, mit welchem die Landesstraßenbaubehörde (LSBB) angewiesen wurde, ein Konzept zur gleichmäßigen Rückführung der Eigenaufgabenwahrnehmung insbesondere im Winterdienst zu erstellen (ADrs. 6/LEV/75, Vorlage 2). In der Diskussion um die Personalsituation im Geschäftsbereich der LSBB hat Minister Webel im Fachausschuss im Oktober 2014 zugesichert, dass die Notwendigkeit einer Fremdvergabe im Winterdienst nicht mehr gegeben sei, sofern MLV jährlich 100 befristete Neueinstellungen für den Winterdienst vornehmen darf. Im Finanzausschuss wurde ebenfalls im Oktober 2014 ein entsprechender Haushaltsvermerk, der diese Neueinstellungen ermöglicht, ausgebracht und später in dieser Form im Landtag beschlossen.

**Antwort der Landesregierung
erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr**

Vorbemerkung:

Der Betreff der Kleinen Anfrage impliziert, dass mit der Komplettvergabe bestimmter Winterdienststrouten der Winterdienst mehrheitlich auf diese Art und Weise erbracht werden soll. Dem ist nicht so. Im Rahmen der sogenannten Komplettvergabe wurden nach genauer Analyse der personellen und betrieblichen Situation für den Betriebsdienst der LSBB 21 Winterdienststrouten ausgeschrieben und vergeben. Der Großteil der Winterdienstleistungen wird weiterhin von Landesbediensteten - auf den Bundesautobahnen rund um die Uhr und auf dem sogenannten Basisnetz (Bundes-, Landes- und bestimmte Kreisstraßen) von 06 Uhr bis 22 Uhr täglich - erbracht.

Ich frage die Landesregierung:

- 1. Inwiefern wurde der Erlass des MLV vom 8. September 2014 nach den Zusicherungen des Ministers Webel und der Genehmigung der 100 Neueinstellungen in den Haushaltsberatungen im Herbst 2014 verändert?**

Der Erlass des MLV vom 8. September 2014 wurde gegenüber der LSBB formal nicht geändert. Er bildete die maßgebliche Grundlage für die Erarbeitung des Winterdienstkonzeptes, welches im Herbst 2015 im Fach- und Finanzausschuss sowie letztlich im Landtag beraten und beschlossen wurde.

Gleichwohl wurde die eröffnete Möglichkeit zur befristeten Einstellung von bis zu 100 Personen als Ergänzungskräfte für den Winterdienst ab dem Winter 2014/2015 selbstverständlich in Anspruch genommen. Im Ergebnis war jedoch festzustellen, dass weder im Winter 2014/2015 noch im Winter 2015/16 die erforderliche Anzahl an qualifizierten und geeigneten Ergänzungskräften auf dem Arbeitsmarkt rekrutiert werden konnte. Im Winter 2015/2016 kam erschwerend hinzu, dass Bewerber, die innerhalb der letzten drei Jahre bereits in einem befristeten Arbeitsverhältnis mit dem Land Sachsen-Anhalt standen, nicht noch einmal befristet eingestellt werden konnten, um erfolgsversprechende Klagen auf dauerhafte Übernahme infolge wiederholter Einstellung („Kettenvertrag“) auszuschließen. Somit waren sowohl im Winter 2014/2015 als auch 2015/2016 neben den befristeten Einstellungen letztlich Zeitarbeitnehmer durch die LSBB ergänzend einzustellen.

- 2. Warum hat die Landesregierung weiterhin die Rückführung der Eigenaufgabenwahrnehmung im Winterdienst betrieben, obwohl Minister Webel zugesichert hat, mit den 100 Neueinstellungen sei die Fremdvergabe nicht notwendig?**

Es wird auf die Beantwortung zu Frage 1. verwiesen. Aufgrund der dargestellten Situation war die gegebene Auffassung zur Einstellung von bis zu 100 befristeten Ergänzungskräften nicht ausreichend bzw. objektiv nicht umsetzbar. Da damit immer noch die Notwendigkeit zur zusätzlichen Beschäftigung von Zeitarbeitnehmern gegeben war, was gemäß Erlass vom 8. September 2014 aber zu vermeiden war, wurde im Rahmen des Winterdienstkonzeptes die Fremdvergabe der Leistungen als letztlich einzig mögliche Option herausgear-

beitet. Im Ergebnis der politischen Befassung mit dem Winterdienstkonzept wurde dann jedoch auch die Option der dauerhaften Einstellung von entsprechendem Personal potentiell eröffnet, was unter Beachtung der Maßgaben des Personalentwicklungskonzeptes während der Erarbeitung des Winterdienstkonzeptes für die LSBB keine realistische Option darstellte.

3. Was hat dazu beigetragen, dass die Erarbeitung des 14-seitigen Winterdienstkonzeptes ohne erkennbare Wirtschaftlichkeitsbetrachtung über ein Jahr Zeit in Anspruch nahm?

Erst in Auswertung des Winterdienstesinsatzes 2014/2015 mit dem Problem der Einstellung befristeten Personals (siehe Frage 1.) wurde die Fremdvergabe als mögliche Option berücksichtigt.

Die Erarbeitung des Winterdienstkonzeptes war ein fachlich nicht einfacher Prozess. Als Grundlage wurden u. a. Abstimmungen mit dem Land Thüringen bezüglich der dortigen Erfahrungen mit der Fremdvergabe von Winterdienstleistungen geführt. Darüber hinaus mussten auch innerhalb der LSBB Festlegungen zu den zu vergebenden Winterdienststruten geführt werden. Parallel erfolgte auch schon die Erarbeitung der Ausschreibungsunterlagen, um die ursprüngliche Zielsetzung der Umsetzung bereits zum Winter 2015/2016 zu gewährleisten, was sich letztlich jedoch als nicht realisierbar erwies (z. B. lange Terminketten der europaweiten Ausschreibungen). Letztlich waren aufgrund der Tragweite des Konzeptes auch umfangreiche Abstimmungen zwischen dem MLV und der LSBB durchzuführen.

Eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung erfolgte im Rahmen des Konzeptes nur im Sinne einer Kostenschätzung und dem Abgleich mit der im Haushalt im Vorfeld veranschlagten Verpflichtungsermächtigung. Eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung drängte sich während der Bearbeitung auch nicht auf, da zum damaligen Zeitpunkt letztlich nur eine Option als umsetzbar und die gegebenen Forderungen erfüllend festgestellt wurde. Die Möglichkeit, grundsätzlich Zeitarbeitnehmer zu beschäftigen, war per Erlasslage des MLV vom 8. September 2014 ausgeschlossen. Die Einstellung befristet Beschäftigter hat sich für die Absicherung des Winterdienstes als nicht ausreichend erwiesen (siehe Beantwortung Frage 1.). Die dauerhafte Einstellung von Beschäftigten für den Betriebsdienst war unter Beachtung der Vorgaben des Personalentwicklungskonzeptes nicht umsetzbar. Ein weiterer Ausbau der Gestellungsverträge kam durch entsprechende kritische Anmerkungen des Rechnungshofes und die kaum mehr mögliche Gewinnung zusätzlicher Interessenten ebenfalls nicht in Frage. Somit blieb letztlich nur die Option der Vergabe ganzer Routen.

Darüber hinaus fehlten für eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung belastbare Kostenansätze, da eine Fremdvergabe bisher noch nicht erfolgte.

4. Während der Landtagssitzung im Dezember 2015 hat Minister Webel vortragen, dass eine Eigenleistung von 80 % im Basisnetz wirtschaftlicher sei als das jetzige Verhältnis von Eigenleistung und Fremdvergaben. Bei welchem Verhältnis Eigenleistung/Fremdvergaben liegen wir derzeit und welche Veränderungen ergeben sich durch die angestrebte Komplettvergabe?

In den Jahren 2014 und 2015 betrug bei der Erbringung der Winterdienstleistungen das Verhältnis ca. 30 % Fremd- zu ca. 70 % Eigenleistung im Basisnetz (Bund, Land, Kreis). Dieses Verhältnis wurde über die angefallenen Kosten und nicht über den Umfang (Aufmaß) der ausgeführten Leistungen ermittelt. Ohne Personalzuführungen wird sich das Verhältnis zukünftig weiter in Richtung der Fremdleistungen verschieben.

5. Welche Form der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurden bei der Erarbeitung des Winterdienstkonzeptes (ADrs. 6/LEV/75) vorgenommen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3. verwiesen. Gemäß den Festlegungen im Rahmen der Befassung des Finanzausschusses zum Winterdienstkonzept im Herbst 2015 wird die LSBB eine ergebnisoffene Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zu allen potentiellen Varianten (Eigenleistung, Zeitarbeitnehmer, Gestellungsvertrag und Vergabe kompletter Routen) vorlegen. Mit einbezogen werden vor allem die Ergebnisse aus der erfolgten Vergabe der 21 Winterdienststrouten.

Vorgegeben durch die Rahmenbedingungen, nämlich das PEK des Landes bzw. die Zielvereinbarung zwischen dem Ministerium der Finanzen (MF) und dem MLV, wurde in den vergangenen Jahren durchaus nicht unüblich in Straßenbauverwaltungen neben dem Einsatz von Fremdfirmen auch auf den Einsatz von Zeitarbeitnehmern zur Erfüllung des Winterdienstes zurückgegriffen.

6. Inwiefern betrachtet die Landesregierung die Erbringung des Winterdienstes mit einem höheren Fremdleistungsanteil und Komplettvergaben als wirtschaftlich und sparsam im Sinne des § 7 LHO LSA gegenüber der Absicherung des Winterdienstes mit 80 % Eigenleistung im Basisnetz?

Zur fundierten Beantwortung dieser Frage sind die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung (siehe auch Antwort zu Frage 5.) abzuwarten. Aus den Ergebnissen werden sich objektive Erkenntnisse zur wirtschaftlichsten Art der Erbringung des Winterdienstes ergeben, die dann Grundlage für diesbezügliche richtungsweisende Entscheidungen für die Zukunft sein können.

7. Warum hat das Land Sachsen-Anhalt in den vergangenen Jahren immer wieder auf Leiharbeiter zurückgegriffen, obwohl die Gewährleistung des Winterdienstes mit eigenem Personal bisher kostengünstiger war? Kosten je Arbeitsstunde für Leiharbeiter: ca. 19,16 Euro vs. Kosten je Arbeitsstunde für eigenes Personal: ca. 18,99 Euro (Stand 2014).

Grundsätzlich erfolgte zunächst eine maximale Eigenleistung anhand des vorhandenen Personals. Da Personalzuführungen de facto nicht möglich waren (siehe auch Antwort zu Frage 5.), musste im Weiteren über Gestellungsverträge mit Dritten, in den vergangenen zwei Wintern über die befristete Einstellung von Ergänzungskräften und letztendlich über die Nutzung von Zeitarbeitnehmern (siehe auch Antwort zu Frage 1.) eine anforderungsgerechte Umsetzung des Winterdienstes abgesichert werden.

8. Welchen Fahrplan verfolgt die Landesregierung bei der Erreichung der von Minister Webel angestrebten 80 % Eigenleistung im Basisnetz?

Unmittelbar nach den Befassungen des Fach- und Finanzausschusses mit dem Winterdienstkonzept im Herbst 2015 wurde durch das MLV ein Antrag an das MF zur dauerhaften Einstellung von Personal für den Betriebs-/Winterdienst gestellt. Parallel wurde eine Aufstockung der Ausbildung von Straßenwärtern beantragt, da der Arbeitsmarkt eine sofortige vollumfängliche Umsetzung einer SOLL-Besetzung in den Meistereien der LSBB nach bisherigen Erfahrungen nicht möglich erscheinen lässt. Der Antrag auf Einstellung von 30 Auszubildenden wurde zwischenzeitlich zunächst für 2016 genehmigt. Mit den Voranschlägen zum Haushalt 2017/2018 wurde Haushaltsvorsorge, sowohl für die in 2016 eingestellten Auszubildenden als auch für die Auszubildenden, die ihre Ausbildung in 2017 und 2018 aufnehmen, getroffen.

9. Das Ziel der Landesregierung, jährlich 30 Straßenwärter/innen auszubilden, bewegt sich bisher nicht innerhalb der Neueinstellungskorridore. Wie ist hier der aktuelle Stand der interministeriellen Beratungen?

Siehe Antwort zu Frage 8.

10. Welche Anpassung der Neueinstellungskorridore gedenkt die Landesregierung vorzunehmen, um den Fachkräftebedarf für einen Winterdienst mit einer Eigenleistung von 80 % im Basisnetz zukünftig sicherzustellen?

Im Protokoll zum Koalitionsvertrag vom 19. April 2016 wurde für die LSBB ein Stellenziel von 1.500 Stellen festgelegt. Durch kontinuierliche Ausbildung und Übernahme von Straßenwärterinnen und Straßenwärtern aber auch durch Neueinstellungen qualifizierten Personals soll der Fachkräftebedarf im Straßenbetriebsdienst sichergestellt werden.

11. Welchen Fahrplan verfolgt die Landesregierung bei der Wiederaufnahme der Ausbildung? Wann soll die Ausbildung begonnen werden? Mit welchen Anreizen will die Landesregierung junge Menschen zur Aufnahme der Ausbildung motivieren und längerfristig binden? Wie soll der Abwanderung junger ausgebildeter Fachkräfte in andere Bundesländer künftig vorgebeugt werden?

Mit den Haushaltsvoranschlägen zum Haushalt 2017/2018 wurde entsprechende Haushaltsvorsorge getroffen (siehe auch Antwort zu Frage 8). Aus hiesiger Sicht ist der Ausbildungsberuf zur Straßenwärterin/zum Straßenwärter für junge Menschen durchaus attraktiv, was laufend bei der LSBB eingehende Initiativbewerbungen bestätigen. Hier spielen sicherlich auch die arbeitsrechtlichen Bedingungen des Öffentlichen Dienstes eine Rolle.

Wichtig für eine erfolgreiche Besetzung von Ausbildungsstellen mit interessierten und engagierten jungen Menschen sind aus hiesiger Sicht besonders eine frühzeitige Klarheit über den Umfang an zu besetzenden Ausbildungsstellen, was eine frühzeitige Ausschreibung möglich macht, und die schnellstmögliche

Gewissheit über die Rahmenbedingungen für eine dauerhafte Übernahme nach erfolgreicher Ausbildung.

12. Zu welchen Konditionen und nach welchen Anforderungskriterien wurden die 21 angekündigten Winterdienststrouten ausgeschrieben?

Grundlage für die ordnungsgemäße Durchführung des Straßenwinterdienstes sind das Bundesfernstraßengesetz und das Straßengesetz des Landes Sachsen-Anhalt sowie das Anforderungsniveau Straßenwinterdienst im Land Sachsen-Anhalt. Neben diesen Grundlagen wurde im Rahmen der Ausschreibung insbesondere auf den Inhalt des Leistungsheftes für den Straßenbetriebsdienst auf Bundesstraßen „Leistungsbereich 5: Winterdienst“ und das Merkblatt für den Winterdienst auf Straßen Bezug genommen.

Für die Winterdienstleistungen wird eine Pauschale zur Vorhaltung der Winterdiensttechnik und des Personals vergütet. Einsatzfahrten werden nach Kilometer (Streuen, Räumen, Streuen und Räumen) bezahlt. Bevorratung und Lagerung von Streustoffen erfolgt durch die LSBB.

Der Auftragnehmer ist in den Winterdienstplan der jeweiligen Meisterei vollumfänglich integriert.

13. Sind bereits Zuschläge erteilt worden? Falls ja, welches sind die neuen Auftragnehmer und zu welchen Angebotspreisen wurden die Zuschläge erteilt?

Die Zuschläge wurden für alle 21 Routen am 26. Februar 2016 erteilt. Folgende Auftragnehmer wurden beauftragt:

TSI GmbH & Co.KG, Nesse-Apfelstädt,
Herbert Lahmann, Arendsee,
TOKO Reinigungs- u. DL GmbH, Bitterfeld-Wolfen sowie
Meyer Verkehrstechnik GmbH, Trautenstein.

Die Angebotspreise für die ausgeschriebenen vier Winterperioden belaufen sich auf insgesamt 8.987.386,31 €.

14. Was passiert mit der landeseigenen Winterdiensttechnik, die nun nicht mehr auf den 21 vergebenen Winterdienststrouten eingesetzt wird? Welche Auswirkungen sind für den gesamten Fuhrpark der LSBB, insbesondere die Winterdiensttechnik zu erwarten?

Für die nunmehr vergebenen 21 Routen werden naturgemäß keine landeseigenen Fahrzeuge und Winterdienstgeräte mehr gebraucht. Diese sollen als Ersatz für auszusondernde, abgeschriebene Winterdienstgeräte dienen. Zudem ist natürlich zu beachten, dass der Winterdienst nur einen Bereich der Tätigkeiten des Straßenbetriebsdienstes abbildet und auch der Sommerdienst durch Personal, Fahrzeuge und Geräte abzusichern ist. Insofern werden die Auswirkungen für den Fuhrpark der LSBB als gering erachtet:

- die Anzahl der Geräte der reinen Winterdiensttechnik (Streuer, Schilde) wird etwas abnehmen,
- die Anzahl der Fahrzeuge dürfte konstant bleiben (Ergänzung im Winterdienst erfolgte auch in der Vergangenheit durch Fremdfahrzeuge infolge der Gestellungsverträge).

Wenn perspektivisch der Landtagsbeschluss vom Dezember 2015 zur weitestgehenden Wahrnehmung der Leistung mit eigenem Personal umgesetzt wird, bedingt dies die dauerhafte Einstellung von Straßenwärtern, denen dann auch über die turnusmäßigen (jährlichen) Beschaffungen entsprechende Fahrzeuge und Geräte zur Verfügung gestellt werden müssen.

- 15. Grundlage für die Entscheidung zur Weiterverfolgung der Komplettvergabe in den nächsten Jahren sollen nach Aussage der Landesregierung die Ergebnisse des Vergabeverfahrens und die in dieser Wahlperiode zu sammelnden Erfahrungen sein. Welche Vorkehrungen trifft die Landesregierung, um nach Ablauf der erstmaligen vierjährigen Vergabe von Komplettleistungen in einer guten Entscheidungsposition zu sein? Werden Personal und Winterdiensttechnik über die vier Jahre so weit vorgehalten, dass eine Rückkehr zu einem hohen Eigenleistungsanteil ohne weiteres möglich ist?**

Die nunmehr durchgeführte Vergabe der kompletten Leistung Winterdienst für 21 Routen erfolgte bis zum Winter 2019/2020. Dann enden automatisch die geschlossenen Verträge. Die grundlegende Entscheidung zur Zukunft des Winterdienstes kann und soll jedoch bereits möglichst zeitnah nach Vorlage der Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung erfolgen. Somit könnten seitens der LSBB langfristig auf belastbarer Basis die jeweils ggf. notwendigen Rahmenbedingungen durch z. B. Einstellung von qualifiziertem Personal, Intensivierung der Ausbildung, Beschaffung/Aussonderung von Winterdiensttechnik, Vorbereitung von nachfolgenden Ausschreibungen geschaffen werden. Die Gestellungsverträge bilden hier einen Anteil der Leistungserbringung, um relativ kurzfristig auf sich ändernde Randbedingungen, auch als befristete Überbrückung durch Fortsetzung bzw. Kündigung von Verträgen, reagieren zu können.