Die Sanierung der «Oberdorfstrasse» bleibt meist auf der Strecke

Dynamisch und politisch aktiv – so vertritt der Fachverband Infra die Infrastrukturbauer hierzulande. Wir haben uns mit dem Präsident Urs Hany über den Strassen- und Schienenzustand und alles was damit zusammenhängt unterhalten.

Interview: **Andrin Federer** | Fotos: **zvg.**

«der bauingenieur»: Wie ist es um die Strassen und Schienen in der Schweiz bestellt? Besteht Sanierungsbedarf?

Urs Hany: Wir haben gute Verkehrsinfrastrukturen, keine Frage. Schliesslich haben wir in den letzten Jahrzehnten viel Geld investiert. Doch dürfen wir uns nicht auf den Lorbeeren ausruhen. Ein Grund dafür ist das Alter vieler Bauwerke. So müssen wichtige Autobahnabschnitte, welche in den 1970er und 1980er Jahren gebaut wurden, in nächster Zeit umfassend saniert werden. Zudem steigt die Beanspruchung unserer Strassen und Schienen durch das Verkehrswachstum kontinuierlich. Der aktuelle Netzzustandsbericht der SBB zeigt den grossen Nachholbedarf bei der Bahninfrastruktur – er liegt zurzeit bei rund 2,3 Milliarden Franken. Diese Arbeiten müssen zusätzlich zum ordentlichen Unterhalt geleistet werden. Das Fazit ist kurz und einfach: Bei der Infrastruktur beider Verkehrsträger besteht Sanierungsbedarf.

Die Schweizer Stimmbevölkerung hat zu Beginn des Jahres einer neuen Finanzierung der Bahninfrastruktur zugestimmt. Ihr Verband begrüsste den Entscheid. Was sind aus Ihrer Sicht die nächsten Schritte?

Die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI, über welche wir im Februar 2014 abgestimmt haben, bringt zwei grosse Vorteile. Erstens steht die Finanzierung der Bahninfrastruktur in den nächsten Jahren auf einem stabilen Fundament. Zweitens werden Betrieb, Unterhalt und Ausbau aus einem Topf finanziert. Somit werden auch die Folgekosten des Ausbaus transparent. Der Entscheid des Stimmvolkes war also durchaus weitsichtig. Im Rahmen der FABI-Vorlage hat die Bevölkerung auch einem weiteren Ausbauschritt zugestimmt. Die versprochenen Projekte müssen so rasch als möglich geplant und realisiert werden. Gefordert sind nun die Bahnunternehmen und das Bundesamt für Verkehr.

Infra hat sich für eine Erhöhung der Vignette stark gemacht. Diese wurde letzten Herbst vom Volk aber abgelehnt. Nun liegt mit dem

«Glauben Sie mir, ich wäre froh, wenn man die Sanierung des Gotthardstrassentunnels etwas sachlicher diskutieren könnte!» Im Bild das Portal des Gotthardstrassentunnels. (Spekking/ Wikimedia)

Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) eine neue Finanzierungsvorlage auf dem Tisch. Wie beurteilen Sie diese?

Was die Schiene hat, braucht nun endlich auch die Strasse – einen Fonds mit klar definierten Einnahmen und Ausgaben. Wir Infrastrukturbauer sprechen uns darum klar für einen NAF aus. Die vom Bundesrat vorgeschlagene Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags zur Schliessung der Finanzierungslücke ist jedoch höchst umstritten. Tatsache ist aber, dass ein leistungsfähiges Nationalstrassennetz nicht gratis zu haben ist. Weil die Betriebs- und Unterhaltskosten steigen und die Fahrzeuge immer weniger Treibstoff verbrauchen, werden wir nicht um zusätzliche Einnahmen herumkommen. In der Vernehmlassung zum NAF haben wir vorgeschlagen, dass das Parlament den Verteilschlüssel bei der Mineralölsteuer periodisch zugunsten des NAF anpassen kann, wenn dies der Umfang der bewilligten Infrastrukturvorhaben und Fondsentnahmen verlangt. Dieses Vorgehen ist insofern sinnvoll, da keine Steuern und Abgaben auf Vorrat erhoben werden. Vielleicht sind im Rahmen der Vernehmlassung noch neue Finanzierungsmodelle entwickelt worden. Am besten warten wir mal die Auswertung der Vernehmlassung zum NAF ab.

Eine Finanzierungslösung bei den Nationalstrassen ist allerdings nur die halbe Miete. Auch im Bereich der Kantons- und Gemeindestrassen besteht inzwischen nachweislich Handlungsbedarf. Was wären hier denkbare Lösungen?

Infra hat vor vier Jahren den Zustand der Kantonsstrassen untersucht und festgestellt, dass es frappante Unterschiede gibt. Einzelne Kantone verfügen über ein hochwertiges Strassennetz, während andere den Werterhalt in den letzten Jahrzehnten sträflich vernachlässigt haben. Eine wichtige Rolle spielen sicher die jeweiligen Kantonsfinanzen. Die aktuellen Spar- und Entlastungsprogramme der Kantone lassen nichts Gutes erahnen. Es ist am einfachsten, beim Unterhalt oder beim Ausbau von Infrastrukturen zu sparen. In einer schwierigen Situation befinden sich auch die Gemeinden. Der Strassenunterhalt, welcher aus der allgemeinen Gemeindekasse berappt wird, steht in direkter Konkurrenz zu steigenden Ausgaben bei der Krankenpflege, beim Sozialdienst oder bei der Bildung. Die Sanierung der «Oberdorfstrasse» bleibt in einer solchen Konstellation meistens auf der Strecke.

Kommt der NAF wie jetzt vorgesehen, haben Bahn und Strasse analoge Finanzierungskonzepte. Allerdings besteht weiterhin eine Verflechtung – trotz unterschiedlicher Töpfe. Wäre es nicht Zeit, die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen aus einer Gesamtsicht zu prüfen – also ein Mobility Pricing an die Hand zu nehmen?

Ein Mobility Pricing hat durchaus seine Reize. Wer eine Infrastruktur oder ein Verkehrsmittel intensiver benutzt als jemand anders, soll auch mehr dafür bezahlen. Was wirtschaftlich sinnvoll ist, muss aber politisch nicht zwingend mehrheitsfähig sein. Ich bin überzeugt, dass die Schweiz bei der Verkehrsfinanzierung (noch) nicht reif für einen radikalen Systemwechsel ist. In der Schweizer Politik geht es nur mit kleinen Schritten vorwärts. FABI und NAF sind darum im Moment die richtigen Instrumente. Sie vereinfachen die Finanzflüsse bei der Verkehrsfinanzierung bereits enorm.

Wo machen Sie Widerstände für eine solche Gesamtlösung aus?

Ein bekanntes System geniesst, auch wenn es Schwächen hat, eine höhere Akzeptanz als eine komplett neue, mit Risiken behaftete Lösung. Bei der Einführung eines Mobility Pricings gäbe es eben nicht nur Gewinner, sondern auch potenzielle Verlierer. Die Vielfahrer – insbesondere bei der Bahn – müssten tiefer in die Tasche greifen. Ein Generalabonnement beispielsweise wäre systemwidrig. Damit die Leute nicht aufs Auto umsteigen, müssten die Preise für die Strassenbenützung erhöht werden. Je nach Preisgestaltung bei ►

Schiene und Strasse wäre ein massiver Widerstand von links und rechts zu erwarten. Ich bin deshalb der Meinung, dass wir uns in nächster Zeit auf den NAF konzentrieren sollten.

Die Debatte um eine zweite Gotthardröhre ist bereits in vollem Gange. Wie stellt sich Infra zum Vorschlag des Bundesrates?
Die Sanierung des bestehenden Strassentunnels nach dem Bau einer zweiten Röhre ist klar die effizienteste Variante. Infra unterstützt darum den Vorschlag des Bundesrates voll und ganz. Eine Zwei-Röhren-Lösung ist nicht nur aus staatspolitischer Sicht – bei einer Sperrung wäre der Kanton Tessin während Jahren vom Rest der Schweiz abgeschnitten –, sondern auch in Anbetracht der Verkehrssicherheit und der Verfügbarkeit am sinnvollsten.

Angesichts der Staumeldungen, die wiederum den ganzen Sommer über die Medien dominierten – wäre es nicht ehrlicher zu sagen, dass das Verkehrsaufkommen eine zweite Röhre benötigt?
Lassen Sie mich klarstellen: Der Gotthardstrassentunnel ist ein Sanierungs- und kein Ausbauprojekt. Die Kapazitäten durch den Gotthardtunnel werden mit einer zweiten Röhre nicht erhöht, da die Röhren gemäss Vorschlag des Bundesrates nach Abschluss der Sanierungsarbeiten ja nur einspurig betrieben werden. Der Stau am Gotthard ist, wenn Sie so wollen, verfassungskonform. Will man höhere Kapazitäten, muss man die Verfassung ändern. Und das ist kein leichtes Unterfangen. Der Gotthard ist nicht nur eine Verkehrspassage, sondern auch ein Symbol für den Schweizer Zusammenhalt. Glauben Sie mir, ich wäre froh, wenn man die Sanierung des Gotthardstrassentunnels etwas sachlicher diskutieren könnte!

Steckenpferd Verkehrspolitik

Schon immer war und ist die Verkehrs- und Wirtschaftspolitik eine Herzensangelegenheit von Urs Hany. Er ist langjähriger Unternehmer im Bereich Spezialtiefbau und war während 25 Jahren in der Politik als Gemeinderat, Kantonsrat und Nationalrat aktiv. Neben seiner unternehmerischen Tätigkeit bei der Greuter AG, engagiert sich Hany ausser beim Fachverband Infra beim Schweizerischen Baumeisterverband (SBV), beim Schweizerischen Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) und der Litra.

Infra hat festgestellt, dass durch den steigenden Kosten- und Zeitdruck die Zusammenarbeit zwischen Projektbeteiligten leidet. Sie propagieren deshalb, mit Hilfe von Projektbündnissen für mehr Vertrauen und Kooperation zu sorgen. Was hat es damit auf sich?
Vereinfacht gesagt, realisieren bei einem Projektbündnis der Bauherr, die Planer und die Unternehmer ein anspruchsvolles Bauprojekt als gleichwertige Partner. Es gibt kein Auftraggeber/Auftragnehmer-Verhältnis. Wird ein Projekt erfolgreich abgeschlossen, so profitieren alle davon – auch finanziell. Im Ausland hat man mit Projektbündnissen sehr gute Erfahrungen gemacht. Wir sind momentan daran, Lösungen für die Schweizer Verhältnisse zu entwickeln. Das Interesse daran ist sehr gross.

Weshalb?
Beim Bauen sind die Juristen bald wichtiger als die Bauingenieure und das Baustellenpersonal. Das freut vor allem die Anwaltskanzleien. Wir sind mit dieser Entwicklung nicht zufrieden. Bauleute wollen Bauwerke realisieren und nicht mit Bauherren streiten. Der Fachverband Infra versteht es als seine Aufgabe, mögliche Auswege aus der ►

«Die versprochenen FABI-Projekte müssen so rasch als möglich geplant und realisiert werden.» Im Bild die SBB-Strecke Olten–Aarau. (TracksOnWax/Wikimedia)

«Das Engagement zur Verbesserung der Sicherheit der Mitarbeitenden von Baufirmen und Unterhaltsdiensten auf den Strassen lohnt sich auf jeden Fall.» Im Bild die Kampagne «Wir arbeiten für Sie.» (Infra Schweiz)

unbefriedigenden Situation zu entwickeln. Wenn das Projektbündnis ein solcher Ausweg ist, dann müssen wir uns dafür engagieren.

Ihre Kampagne «Wir arbeiten für Sie» läuft bereits im zweiten Jahr und scheint erfolgreich zu sein. Wie sind die Reaktionen aus Ihrem Umfeld?

Das Engagement zur Verbesserung der Sicherheit der Mitarbeitenden von Baufirmen und Unterhaltsdiensten auf den Strassen lohnt sich auf jeden Fall. Wenn Autofahrer zu schnell oder unaufmerksam an Baustellen vorbei fahren, kann schnell etwas mit verheerenden Folgen passieren. Denn die Bauarbeiter können sich weder mit Stossstangen noch Airbags schützen. Besonders gefreut hat uns, dass wir auf die Unterstützung der Beratungsstelle für Unfallverhütung BfU, des TCS, der Kantone und vieler Gemeinden zählen durften. Wenn wir mit unserer Kampagne nur einen Unfall vermeiden konnten, hat sich der Aufwand bereits gelohnt.

Bildungspolitisch scheint sich eine Diskussion über das duale Bildungssystem bzw. die Verakademisierung der Ausbildung zu entfachen. Welchen Wert hat die traditionelle Lehre für die Unternehmen Ihres Verbandes?

Die Berufslehre ist für unsere Branche von grösster Bedeutung. Eine gute Arbeit kann nur mit gut ausgebildeten Leuten erbracht werden. Dessen sind sich die Bauunternehmen durchaus bewusst und bilden in ihren Betrieben dementsprechend Lernende aus. Werfen Sie einmal einen Blick auf unsere Website www.bauberufe.ch. Dort sehen Sie nicht nur, wie vielfältig die Berufe und Weiterbildungsmöglichkeiten in unserer Branche sind. Mehrere Dutzend Bauunternehmen aus der ganzen Schweiz präsentieren sich dort mit einem Firmenporträt und werben um Lehrlinge. Die Berufslehre ist für uns Infrastrukturbauer, aber auch für die gesamte Schweizer Wirtschaft äusserst wichtig. Ich bin ein überzeugter Verfechter unseres dualen Bildungssystems. Die Berufslehre und die gymnasiale Ausbildung erlauben eine hohe Durchlässigkeit. Die beiden Wege dürfen nicht gegeneinander ausgespielt, sondern müssen gleichwertig gefördert werden.

Auf dem Bau fehlen nicht nur Fachkräfte, sondern auch Ingenieure. Haben wir ein generelles Nachwuchsproblem? Und wo liegen mögliche Lösungsschlüssel?

Die Bauunternehmen, insbesondere die Infra-Mitgliedfirmen, sind zwingend auf junge Ingenieure angewiesen. Erfreulich ist, dass die Zahl der Ingenieur-Studierenden an der ETH Zürich wie auch an der EPFL Lausanne seit wenigen Jahren wieder steigt. Es scheint sich die Erkenntnis durchzusetzen, dass die Ausbildung zum Bauingenieur bessere Perspektiven bietet als ein Soziologiestudium. Wichtig ist aber auch, dass wir junge Ingenieurinnen und Ingenieure auch in die Bauunternehmen holen können. ■