Fachtagung der Schweizer Infrastrukturbauer in Luzern

Angelo Zoppet-Betschart

Gruppenbild der Referenten an der diesjährigen Infra-Tagung in Luzern. (Bilder: Infra Suisse)

SBV-Präsident fordert eine andere Vergabepraxis

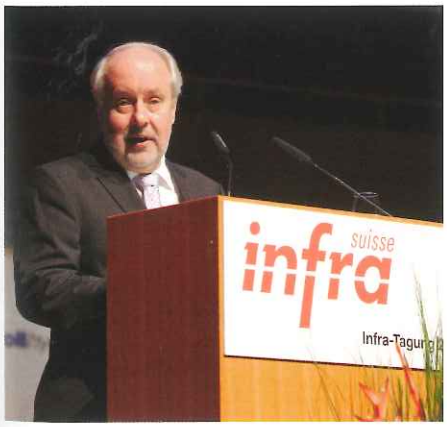
Bis heute erhält bei Infrastrukturbauprojekten fast ausnahmslos das tiefste Angebot den Zuschlag. An der diesjährigen Tagung von Infra Suisse, Ende Januar im KKL Luzern, setzte sich Gian-Luca Lardi für eine bessere und gerechtere Vergabepraxis ein.

Traditionell lädt Infra Schweiz seine 250 Mitglieder in der dritten Januarwoche zu seiner jährlichen Tagung in das Kultur- und Kongresszentrum Luzern (KKL) ein. Diesem Ruf folgten auch dieses Jahr am 21. Januar 2016 mehr als 700 Teilnehmer. Also nicht nur Mitglieder und Bauunternehmer, sondern wiederum viele Vertreter und Interessierte von meist öffentlichen Bauherrschaften sowie Planer und weitere Baufachleute. Die diesjährige Tagung hatte das Motto: «Wo spielt die Musik im Infrastrukturbau?»

Man trifft also Berufskollegen und tauscht sich aus, man stellt sich vor und begegnet interessanten Personen. Lieblingsthema ist dabei – wie oft – die seit Jahren unbefriedigende Vergabepraxis von öffentlichen Bauherrschaften (siehe auch Kasten). Denn wenn es um Infrastrukturbauten wie Strassen oder Schienen geht, reden gerne alle mit. Infra Suisse-Präsident Urs Hany eröffnete die Tagung mit der Aussage: «Wir bauen zusammen». Grosse Infrastrukturprojekte seien Generationenprojekte. Denn bis Strassen, Tunnels, Bahnlinien oder ein Stausee fertig geplant, bewilligt und gebaut sind, dauere es gut und gerne 20 bis 25 Jahre oder sogar noch länger. Deshalb der Begriff «Generationenprojekte». Daher ist für alle Beteiligten Verlässlichkeit nicht nur wichtig, sondern elementar.

Deshalb plädierte Hany schon an der letzten Infra-Tagung dafür, dass Bauprojekte, die erfolgreich die politischen und juristischen Hürden gemeistert haben und somit ausführungsreif sind, nicht länger in den Schubladen der Verwaltungen dahinschlummern sollten, sondern so rasch als möglich realisiert werden müssen. Wenn wegen Sparprogrammen sogar laufende Bauvorhaben abgebrochen und auf Eis gelegt werden, sei das nicht nur ärgerlich, sondern verstosse gegen das hohe Gut von Treu und Glauben.

Infra Suisse-Präsident Urs Hany eröffnete die Tagung mit dem Titel: «Wir bauen zusammen».

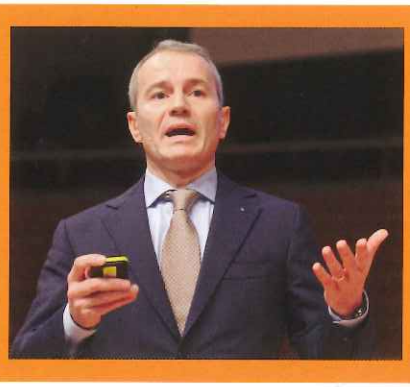


Benedikt Koch, der scheidende Geschäftsführer von Infra Suisse.

TCS-Zentralpräsident Peter Goetschi.

«Ich bin überzeugt, dass höhere und gerechte Vergabepreise bis zur Schlussabrechnung längst kompensiert sind.»

Gian-Luca Lardi, Zentralpräsident SBV



Schweizer Volk im Sinne von Infra Suisse

Eindringlich warb Präsident Hany für ein Ja der Abstimmung über die zweite Röhre am Gotthard, offiziell als Sanierungstunnel deklariert. Dazu Urs Hany: «Die Strassenverbindung durch den Gotthard darf nicht unterbrochen werden. Dafür ist sie für die regionale wie auch für die nationale Wirtschaft zu wichtig».

Und für einen zweiten Tunnel spreche nebst der Verkehrssicherheit vor allem die Wirtschaftlichkeit. «Den gesamten Strassenverkehr auf die Bahn verladen, wie sich das die Gegner vorstellen, ist kaum realistisch und auch teurer als der Bau eines zweiten Tunnels», erklärte Hany. Zudem müssten bei einer weiteren Komplettsanierung die Verladerampen samt deren weiteren Infrastrukturen erneut aufgebaut werden. Das Stimmvolk hat bekanntlich am 28. Februar 2016 überdeutlich einer zweiten Röhre am Gotthard zugestimmt.

Unter dem Titel «Was brauchen Autofahrer, um glücklich zu sein?» referierte TCS-Zentralpräsident Peter Goetschi. Es sei erwiesen, dass viele Mitglieder des TCS heute nicht nur mit dem Auto, sondern auch mit der Bahn, dem Velo und sehr viel zu Fuss unterwegs sind. «Mobilität ist aber stets auch Erlebnismobilität, welche Fahrten und Reisen sowie Landschaften und Kulturräume erlebbar machen», sagte Peter Goetschi weiter. Er warnte aber auch davor, Kapazitätsprobleme vieler Strassen über die Verlagerungspolitik oder Umverteilung lösen zu wollen. «Ohne Ausbau der bekannten Engpässe geht es auch auf der Strasse nicht weiter», erklärte der TCS-Präsident. Die individuelle Mobilität, hauptsächlich die Infrastrukturen für Auto und Velo stünden vor bedeutenden Weichenstellungen.

Kunst des klaren Denkens

Schriftsteller und Unternehmer Rolf Dobelli hat sich intensiv mit dem Denken und Denkfehlern auseinandergesetzt und darüber zwei Bücher geschrieben. Er führte anhand von Beispielen einen geschichtlichen Streifzug durch die Psychologie des Denkens und versuchte menschliche Denkfehler zu analysieren. «Die evolutionäre Psychologie ist noch weitgehend eine Theorie, aber eine sehr überzeugende», dozierte Dobelli und weiter: «Sie erklärt die meisten Denkfehler – wenn auch nicht alle». Und er gab dem interessierten Publikum auch konkrete Ratschläge. Er habe sich folgende Regel gesetzt: «In Situationen, deren Konsequenzen gross sind, wie etwa bei gewichtigen privaten oder geschäftlichen Entscheidungen, versuche ich, so vernünftig und rational wie möglich zu entscheiden». Er zücke seine Liste der Denkfehler und gehe sie durch, wie ein Pilot seine Checkliste benützt.

Für Gian-Luca Lardi, den Präsidenten des SBV spielt das Titelthema der diesjährigen Tagung eine wichtige Rolle. Sein unter der Prämisse stehendes Referat: «Dur oder Moll im öffentlichen Beschaffungswesen» kritisierte er die verheerende Preispolitik bei Arbeitsvergaben. Öffentliche Aufträge sollten nach seiner Ansicht nicht an das billigste, sondern an das wirtschaftlichste Angebot gehen, wie es das Vergaberecht bzw. die Gesetze zum öffentlichen Beschaffungswesen eigentlich vorsehen. «Solange aber der Preis faktisch das einzige (massgebliche) Zuschlagkriterium sei, dominieren halt auch Spekulationen und Rabattschlachten. Denn 90 % der Zuschläge gehen an das billigste Angebot – und das führt unweigerlich zu einem ungesunden und ruinösen Preiswettkampf», beklagte Lardi zurecht.

Kommunikation und die Macht der Kontrolleure

Über die wichtigsten Regeln einer guten Unternehmenskommunikation referierte Alice Chalupny als Leiterin der fenaco Genossenschaft. Eine erfolgreiche Kommunikation zeichne sich durch eine klare Agenda, eine sorgfältige Planung und durch Ausdauer aus. Aufbau und Pflege einer guten Reputation haben sich längst zu einem der Kernthemen für Unternehmen entwickelt. «Wer über eine hohe Reputation verfügt, geniesst das Vertrauen seiner Anspruchsgruppen. Und das ist ein bedeutender und unbezahlbarer Wert für jede Unternehmung», sagte Alice Chalupny.

Astra im Zwielicht

Die Meldung in der dritten Märzwoche, wonach die Bundeskriminalpolizei bei der Aussenstelle Visp des Bundesamtes für Strassen (Astra) eine Hausdurchsuchung vorgenommen habe und den dortigen Astra-Leiter sowie den Projektleiter für den Simplon verhaftet habe, vermag langjährige Bauinsider und Kenner der Branche kaum mehr aufschrecken. Weiter wurde in diesem Zusammenhang auch ein Unternehmer in Untersuchungshaft genommen. Es geht um Bestechungsvorwürfe. Konkret um Bauaufträge auf der Simplonachse in der Höhe von 35 Mio. Franken. Dort sorgten Arbeitsvergaben in den letzten Monaten mehrmals für Schlagzeilen. Der schlimme Vorwurf: Das Astra soll sich nicht an die Spielregeln gehalten haben. Und der Ausbau der Simplonstrasse werde von Beamten von Thun aus gesteuert. Es kämen immer die gleichen Konsortien zum Handkuss, trotz teils massiven Kostenüberschreitungen. Das zuständige Zwangsmassnahmengericht ist dem Haftantrag der Bundesanwaltschaft gefolgt und hat vorläufige Haft der drei vorerwähnten Personen für drei Monate angeordnet.

Vor einem Jahr deckte der Tages-Anzeiger auf, wie das Astra mit seiner eigenartigen Vergabepolitik die Honorare von Bauplanern drücke. Das gebe neue Anreize für Korruption, hiess es zur Einführung von so genannten Verhandlungs- und Abgebotsrunden. Dies führte im vergangenen Oktober wohl auch dazu, dass beim Sanierungsprojekt der N13 im Misox der Zuschlag an eine Ingenieurunternehmung italienisch-tessinischer Provenienz erfolgt sein könnte – für einen mittleren Stundenansatz von rund 52 Franken.

Die Rechnung geht auch für den Bund nicht auf. Während er versucht, den Ingenieurmangel im Inland mit viel Geld zu bekämpfen, vergibt er seine Aufträge an internationale Firmen, die das hiesige Gewerbe mit Tiefstpreisen ausbooten.

In einem Zeitungsinterview vom vergangenen Sommer wurde der neue, seit knapp einem Jahr im Amt stehende Astra-Chef Jürg Röthlisberger auch mit kritischen Fragen zu den Missständen in seinem Amt konfrontiert. Röthlisberger kritisierte seinen jovialen Vorgänger Rudolf Dieterle und gab zu, dass im Astra «Nachholbedarf» bestehe. Vetternwirtschaft, Aufträge ohne Wettbewerb und Bedarfserhebung waren weitere Interviewthemen und Fragen. Dazu Röthlisberger: «Wir haben in der Vergangenheit sicher nicht alles richtig gemacht. Dass der eigene Schwiegersohn angestellt oder Töchter beschäftigt werden, geht gar nicht. Solche Geschichten toleriere ich nicht. Bei uns gilt im Prinzip Nulltoleranz». Und nun, acht Monate später, die Verhaftung des Walliser Astra-Leiters samt Simplon-Projektleiter. Berechtigte Frage: Wie glaubwürdig ist das Astra und sein neuer Chef?

Das Bundesamt für Strassen (Astra) im Zwielicht.

Benedikt Koch, der scheidende Geschäftsführer von Infra Suisse, setzte in seiner Schlussrede mit der Schlagzeile: «Da capo al fine!» ein paar weitere Aspekte, die der Infrastrukturbranche schon länger unter den Nägeln brennen. Eine verlässliche und erfolgreiche Bauwirtschaft brauche weniger Kontrollen, dafür mehr Vertrauen. «Die Musik spielt leider immer mehr in den Amtsstuben, bei Finanzkontrolleuren und bei der Wettbewerbskommission anstatt auf den Baustellen», erklärte Koch schon fast resignierend. Er versuchte anhand der wohl viel zu umfangreichen Gesetzessammlung des heutigen Bundesrechts samt den Erlassen, die Problematik zu ergründen. Das verstärke und führe zu Regeln und Kontrollen, die mit der Realität beim Bauen kaum mehr vereinbar seien. Überregulierungen haben halt auch mit Vertrauensverlust zu tun: Das Parlament misstraut der Regierung samt Verwaltung, das Finanzdepartement zweifelt an der Baudirektion, die Finanzkontrolle den Planern, Projekt- und Bauleitern und der Bauherr misstraut den Anbietern. «Das darf so nicht weitergehen», appellierte Koch an die Anwesenden. Er plädierte dafür, dass künftig grosse Bauprojekte vermehrt mit so genannten Projektallianzen zu realisieren seien. Also auch für mehr harmonisches Miteinander.

Weichenstellungen im Schweizer Infrastrukturbau

Angelo Zoppet-Betschart

«Projektallianzen sind auch bei uns sinnvoll»

Die Anfang Jahr in Luzern durchgeführte Fachtagung von Infra Suisse war wiederum ein Erfolg. Sie zeigt aber mit aller Deutlichkeit, dass im nationalen Infrastrukturwesen gewichtige Weichenstellungen anstehen. «Infrastrukturbau» sprach mit dem neuen Geschäftsführer von Infra Suisse, Matthias Forster.

Seit diesem Februar ist Matthias Forster neuer Geschäftsführer von Infra Suisse und somit Nachfolger von Benedikt Koch, der als neuer SBV-Direktor im Mai Daniel Lehmann ablöst. Infra Suisse ist die Branchenorganisation der im Infrastrukturbau tätigen Unternehmen und gibt den darin tätigen Bauunternehmungen eine Stimme. Ihre wichtigsten Tätigkeitsfelder sind Marktumfeld, Bildung, Politik und Sozialpartnerschaft. Die fachlichen, wirtschaftlichen und politischen Fragen im Infrastruktur- und Verkehrswegebau sind zahlreich und teilweise komplex. Die 250 Mitglieder von Infra Suisse sind im Tief- und Strassenbau, Spezialtief- und Untertagbau tätig. Dazu das folgende Beispiel: Die Schweiz ist auch das Land der Tunnels. Im Lande wurden bis heute rund 1200 Tunnels und Stollen gegraben und gebohrt. Die Länge aller Tunnels beträgt etwa 1600 km, was der Strecke Zürich–Rom und zurück entspricht.

Herr Forster, der Leitspruch der diesjährigen Tagung lautete: «Wo spielt die Musik im Infrastrukturbau?» Wo spielt denn nun die Musik im Infrastrukturbau?

Matthias Forster: Die spielt leider je länger je weniger auf der Baustelle oder bei den Baufachleuten. Stattdessen haben immer mehr die Parlamente, die Verwaltungen und Finanzkontrollen das Sagen. Bauen wird stark reglementiert und immer strikter kontrolliert. Kontrolle ist im Grundsatz richtig. Wird sie übertrieben oder gar zum Selbstzweck, verhindert sie oft pragmatische und effiziente Lösungen.

Ein zentrales Thema der diesjährigen Infra-Tagung lautete: «Infrastrukturprojekte wirtschaftlich statt billig bauen». Besonders der Präsident des Schweizerischen Baumeisterverbades SBV setzte sich für eine andere, bessere Vergabepraxis ein. Wie soll denn eine Verbesserung eintreten, wenn sogar der Bund bzw. das Bundesamt für Strassen Astra beim Sanierungsprojekt der N13 im Misox den millionenschweren Planer- und Bauleitungsauftrag für einen Dumpingpreis von 52 Franken pro Stunde an eine italienische Firma vergibt?

Unsere Branche leidet unter dem Preisdruck und sehr geringen Margen. Das ist ungesund. Bei den Planungsbüros sieht es tatsächlich nicht besser aus. Das kommen tatsächlich auch die Bauunternehmen bei der Ausführung zu spüren. Die Qualität der Ausschreibungsunterlagen hat zum Teil ein bedenkliches Niveau erreicht. Die Bauherren sind sicher gut beraten, ihre Vergabepraxis zu überdenken. Infra Suisse hat diesbezüglich konstruktive Vorschläge gemacht. Wir sind froh, dass der Zentralpräsident diese Ideen an der Infra-Tagung aufgegriffen hat.

Auch an der diesjährigen Infra-Tagung waren ja Teilnehmer von Bund und Kantone anwesend. Wurde denen auch der berechtigte Un-

mut der Branche entsprechend Kund getan?
Wir weisen bei jeder Gelegenheit auf die Schwierigkeiten hin. An der Infra-Tagung hat das Benedikt Koch sehr unverhohlen getan. Wir wollen aber nicht nur jammern und wehklagen. Mit der Projektallianz sind wir daran, einen Kulturwandel in die Wege zu leiten.

Wenn sowohl Nichtbau- und Infrastrukturfachleute als auch Journalisten die Programme der Infra-Tagungen anschauen, so fällt unweigerlich auf, dass spezifische Fachthemen zum weitreichenden und interessanten Bereich Infrastrukturbau in überwiegender Minderzahl sind. Warum dies?
Die Infra-Tagung ist in erster Linie eine Veranstaltung, an der man sich trifft und neue Inputs bekommt. Die Tagung ist bewusst keine reine Fachveranstaltung. Wir wollen über den eigenen Tellerrand schauen. Der Erfolg der Tagung zeigt uns, dass wir mit diesem Konzept nicht ganz falsch liegen.

Was sind nach Ihrer Meinung die drei vordringlichsten und grössten Probleme, die es im Bauwesen im Allgemeinen und im Bereich Infrastrukturbau rasch zu lösen oder wenigstens zu verbessern gilt?
Für die Strasseninfrastruktur brauchen wir dringend eine verlässliche Finanzierungslösung. Wir setzen grosse Hoffnung in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF). Dann setzen wir uns gegen die zunehmende Regulierung ein, in Bereichen, wo sie nicht nötig ist. Schliesslich hat unsere Branche mit dem Problem der marktmächtigen Nachfrager zu kämpfen.

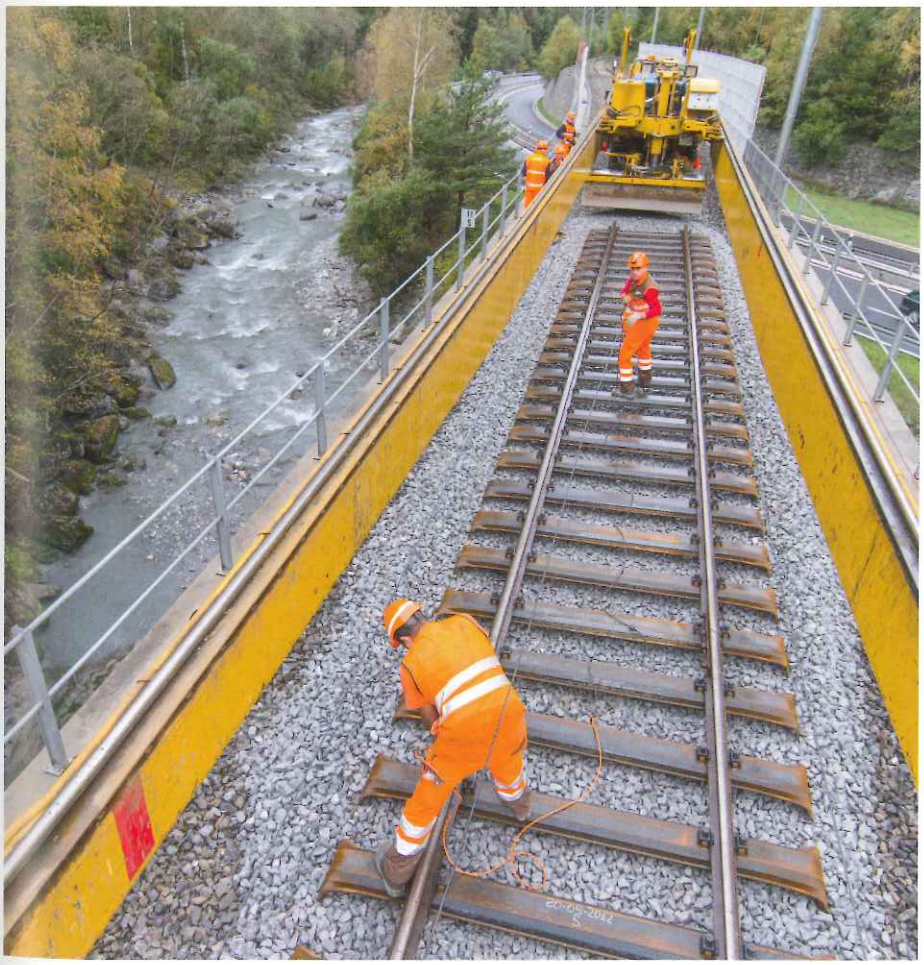
Hat denn nicht auch die Baubranche eine zu schwache Stimme resp. Lobby in der Politik, also hauptsächlich in den eidgenössischen als auch in vielen kantonalen Parlamenten und Behörden? Was kann oder muss diesbezüglich verbessert werden?
Die Baubranche ist gemessen an ihrer volkswirtschaftlichen Leistung in der Politik untervertreten. Die Bestrebungen, dies zu ändern, sind auf allen Stufen gross. Bis Resultate sichtbar sind, braucht es aber Zeit. Ich bin zuversichtlich, dass wir in Zukunft besser vertreten sein werden. Wichtig ist zudem der Kontakt zu den Entscheidungsträgern. Da stehen wir nicht schlecht da.

Ihr Vorgänger hat in einem seiner letzten Veröffentlichungen einen interessanten Beitrag mit dem Titel: «Mit- statt gegeneinander» geschrieben und darin neue und bessere Projektallianzen sowie neue Formen der Zusammenarbeit zwischen Bauherren, Planer und Unternehmer unterstrichen. Wie könnten solch neue Formen den konkret aussehen?
In einer Projektallianz arbeiten Planer, Bauunternehmen und auch der Bauherr wie in einer Arbeitsgemeinschaft zusammen. Ziel ist der Erfolg des Projekts. Solche Kooperationsformen haben im Ausland gut funktioniert. Wir sind zusammen mit einem grossen Bauherrn daran, die Projektallianz auch in der Schweiz einzuführen.

«Auch bei Arbeitsvergaben zu Billigpreisen gilt: Die Rechnung wird am Schluss präsentiert. Und die fällt häufig höher aus, als bei der Wahl eines seriösen verlässlichen Angebots»

Der Gesprächspartner Matthias Forster, Geschäftsführer von Infra Suisse.

Gerade beim Titel beziehungsweise Thema «Himmelfahrt oder Höllenritt» wird auf eine von Infra Suisse beauftragte Markstudie hingewiesen, die das Bauvolumen im Tunnelbau im Umfange von einer Zunahme bis zu 60 % bis hin zur Schrumpfung von ebenfalls 60 % für die kommenden zehn Jahre prognostiziert. Krass, unklar und verwirrlich, oder?
Gerade der Untertagbau, eine sehr ressourcenintensive Branche, hat mit grossen Unsicherheiten zu kämpfen. Die Wunschliste nach Tunnels ist gross, Projektideen gibt es viele. Ob und wann diese aber realisiert werden, ist häufig sehr unklar. Das haben wir mit unserer Marktstudie aufzeigen können.

In jüngster Zeit sind mehrere Tunnelbauprojekte öffentlich geworden. Da wäre vorab das Mega-Projekt «Cargo sous terrain» zu nennen, das den Güterverkehr mit einem Tunnelnetz von St. Gallen bis Genf unter den Boden bringen will. Dadurch soll die Transportinfrastruktur der Schweiz entscheidend verbessert und verändert werden, die den knappen Strassen- und Schienenraum entlastet, so der private Förderverein. Wie hoch schätzen Sie die Realisierbarkeit der ersten Etappe von Zürich nach Härkingen-Niederbipp ein, die bis 2030 in Betrieb gehen soll?
Solche Prognosen sind sehr schwierig zu machen. ■

■ (Bilder: Infra Suisse)