

Bulletin

Geologische Herausforderungen, Digitalisierung und neue Bildungswege fordern unsere Branche heraus – und eröffnen Chancen. Jetzt ist der Moment, Weichen zu stellen – mit Fachwissen, Mut und Nachwuchs.



Brüttiseller Tor: Ein Projekt zwischen Grundwasser, Geologie und Präzision: Wie KIBAG eine hochkomplexe Baugrube meistert – und zeigt, was moderner Spezialtiefbau leisten kann.

03 Editorial

04 Rencontre
Infra Suisse

08 SwissSkills

12 Mitgliedunternehmen

16 Roman Stalder
im Interview

20 Vernehmlassung
E-Abgabe

24 Digitalisierung

26 Neuigkeiten

27 Veranstaltungen

Editorial

Kompetenzen schaffen Perspektiven

Die Schweizer Infrastruktur stellt hohe Ansprüche. Geologische Komplexität, technische Herausforderungen, unterschiedliche gesellschaftliche Bedürfnisse und wirtschaftlicher Druck treffen aufeinander. Der Verkehrswegbau verlangt deshalb exzellentes Fachwissen, Innovationskraft und ein feines Gespür für Umwelt, Politik und Konsensfindung.



Unsere Mitglieder, der Nachwuchs und der Verband beweisen immer wieder, dass sie diesen Herausforderungen gewachsen sind. So konnte dank anspruchsvoller Grundbauarbeiten an wichtiger Lage im Verkehrssystem der Agglomeration Zürich eine 7'500 m² grosse Parzelle erschlossen werden. Infrastrukturbauer sorgen also nicht nur für funktionierende Verkehrswege, sondern schaffen auch dringend benötigte Flächen für verdichtetes Bauen – und dies stets mit Blick auf die Umwelt, wie ein Praxisbericht in diesem Bulletin zeigt.

Damit solche Projekte auch künftig gelingen, sind wir auf motivierte und gut ausgebildete Fachkräfte angewiesen. Während viele Branchen über Fachkräftemangel klagen, zeigt sich im Verkehrswegbau ein erfreuliches Bild: An unserer Berufsfachschule in Sursee verzeichneten wir diesen Sommer einen Höchststand an Lernenden.

Eine tragende Rolle spielen die SwissSkills: Mitte September kämpften sechs Zweierteams aus allen Sprachregionen um den Schweizermeistertitel und präsentierten ihr Können. Die SwissSkills sind ein Schaufenster für unsere Berufe und ihre Perspektiven. Ein Beispiel für Karrierewege ist die Ausbildung zum

eidgenössisch diplomierten Strassenbau-Polier. Im Interview erläutert der neue Präsident der Prüfungsleitung, Roman Stalder, worauf bei den Berufsprüfungen geachtet wurde.

Wir gehen davon aus, dass Building Information Modeling (BIM) bald Alltag auf Baustellen und integraler Bestandteil der Aus- und Weiterbildung sein wird. Noch erschweren unklare Schnittstellen, uneinheitliche Datenstandards und mangelnde Interoperabilität die Umsetzung. Gemeinsam mit Bauen digital Schweiz setzen wir uns deshalb für harmonisierte Objektkataloge ein, damit die BIM-Methode vorwärtsgebracht wird.

Parallel entwickeln wir die Grundlagen der Berufsbildung weiter. In der laufenden Revision der Bildungserlasse erarbeiten wir mit Praxisunternehmen Qualifikationsprofile für die Zukunft. Wir denken aber auch an die Weiterbildung und fragen uns, welche Entwicklungsmöglichkeiten in der Höheren Berufsbildung neu ausgerichtet werden müssen.

Mit dem Gutachten «Verkehr '45» von Professor Ulrich Weidmann wurde eine Diskussionsgrundlage für die Priorisierung anstehender Verkehrsprojekte geschaffen. Wie ein ASTRA-Vertreter treffend sagte: «Dagegen

Nur wer sich aktiv auf Veränderungen einstellt, kann sie als Chance nutzen.

sein ist noch kein Lösungsbeitrag». Wir freuen uns deshalb auf die Diskussion mit dem Autor anlässlich unseres Infra-Events vom 25. November 2025.

Die strategische Ausrichtung des Unterhalts und Ausbaus, die nachhaltige verursachergerechte Finanzierung und die laufende Anpassung unserer Fachkompetenzen auf künftige Herausforderungen lassen uns motiviert ins letzte Quartal dieses Jahres einspüren. Wir laden unsere Mitglieder und Partner ein, gemeinsam mit uns die Weichen zu stellen. Nur wer sich aktiv auf Veränderungen einstellt, kann sie als Chance nutzen.

Adrian Dinkelmann
Geschäftsführer Infra Suisse

Rencontre Infra Suisse in der Romandie

Mit einem neuen Veranstaltungsformat stärkt Infra Suisse die Präsenz und den Austausch der Leistungsträger in der Romandie. Am 2. September 2025 führte der Verband die erste «Rencontre Infra Suisse» in Marin durch. Der gut besuchte Event zeigte: Das Potenzial für eine effizientere Zusammenarbeit im Infrastrukturbau ist gross.

Thema und Ziel der ersten Ausgabe der «Rencontre Infra Suisse» in der Romandie waren ehrgeizig: Mit dem neuen Format wollte Infra Suisse die gemeinsame Suche nach Lösungen zur Verbesserung der Zusammenarbeit auf der Baustelle diskutieren. Damit will der Verband die bisherige «Journée Infra», die grösstenteils den Inhalten der «Infra-Tagung» in Luzern entsprach, weiterentwickeln. Mehr Praxisbezug und Themen, die die Romandie betreffen, aber insbesondere auch ein Teilnehmerkreis, der zur Entwicklung von gemeinsamen Lösungsansätzen führen kann, stehen im Zentrum des Interesses. Infra Suisse liegt viel daran, voranzugehen und eine noch aktivere Rolle bei der Interessenvertretung der Bauunternehmen zu spielen.

Die Teilnehmenden

Die Teilnahme der Kantonsingenieure, der Vertreter und Vertreterinnen der Bauherrschaften und der offene Austausch mit diesen wurden von den anwesenden Unternehmen sehr geschätzt. Der Wunsch, künftig auch Ingenieur- und Planungsbüros einzuladen, um die Diskussion zu erweitern, wurde unserem Verband vorgetragen.

Der Ort: Turnus unter Einbezug der Sektionen

Um die primäre Zielgruppe, die Westschweizer Akteure des Infrastrukturbausektors, aktiv einzubeziehen, wird die Veranstaltung neu gemeinsam mit den Westschweizer Sektionen des Schweizerischen Baumeisterverbandes SBV durchgeführt. Dieses Jahr durften wir auf die wertvolle Unterstützung der kantonalen Sektion Neuenburg (Fédération Neuchâteloise des Entrepreneurs, FNE) zählen, um den Anlass im Business Center Marin durchzuführen. Es ist vorgesehen, die Veranstaltung jedes Jahr in einem anderen Kanton durchzuführen.

Die Form: Fokus auf Interaktivität und Regionalität

Die Veranstaltung begann mit fünf Referaten von Westschweizer Persönlichkeiten, die das Thema Zusammenarbeit aus verschiedenen Blickwinkeln beleuchteten – politisch, wirtschaftlich, juristisch, technisch und sozial. Der zweite Teil des Anlasses war Diskussionsworkshops gewidmet, die sich mit der Suche nach Lösungsansätzen zur Verbesserung der Zusammenarbeit beschäftigten.



Jacqueline Inderbitzin
Leiterin Romandie & Bildung
Infra Suisse

Um die Westschweizer Akteure des Infrastrukturbausektors aktiv einzubeziehen, wird die Veranstaltung neu mit den Sektionen des SBV in der Romandie durchgeführt.



Simone de Montmollin
Nationalrätin Simone de Montmollin rief dazu auf, beim Beschwerderecht das richtige Gleichgewicht zwischen Schnelligkeit und Rechtmässigkeit zu finden.





Jean-Baptiste Zufferey

Der Rechtsprofessor regte zum Nachdenken an: «Wie lässt sich das Allianzmodell in einem öffentlichen Auftrag integrieren? Wer trifft die Entscheidungen in der Allianz? Und was passiert, wenn alles scheitert?»



Valentina Kumpusch

Die Vizedirektorin des ASTRA, betonte, dass die Planung der Massnahmen zur Instandhaltung der Infrastrukturen eine sorgfältige Bewertung erfordert.

und von Journalistinnen und Journalisten moderiert wurden. Der dritte Teil, das Networking, bot die Gelegenheit, die Diskussionen bei einem reichhaltigen Buffet und einem Glas Wein zu vertiefen.

Die Diskussionen: Motivation für einen stärkeren Dialog

Es wäre vermessen gewesen, am Ende dieses ersten Treffens bereits einen Katalog mit sofort umsetzbaren Massnahmen präsentieren zu wollen. Die geführten Diskussionen und die Rückmeldungen haben jedoch gezeigt, dass das neue Veranstaltungsformat gefallen hat und in den kommenden Ausgaben beibehalten wird: gezielte Referate sowie Workshops, die umfangreiche Diskussionen mit klaren Zielen ermöglichen, sind gewünscht.

Die für den Anlass angemeldeten Unternehmen konnten sich im Vorfeld schriftlich zu den Aspekten der Zusammenarbeit äussern, die ihrer Meinung nach verbessert werden müssten. Die Anliegen waren vielfältig: Ausschreibungen seien oft unklar und unvollständig, der Preis habe häufig Vorrang vor technischen Kriterien, den Projektphasen werde zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt, Unternehmen ohne Referenzen würden benachteiligt, da sie in der Submissionsphase oft ausgeschlossen würden und der Mangel an Zeit sei in allen Phasen von Bauprojekten ein wiederkehrendes Problem.

Hinzu kämen eine Risikoabwälzung auf die Unternehmen sowie übermässige Abweichungen von der SIA-Norm 118 zugunsten der Bauherrschaften. Insgesamt werde der Zustand der Zusammenarbeit auf den Baustellen zwar als zufriedenstellend beurteilt, jedoch müsse die partnerschaftliche Zusammenarbeit anstelle eines Gegeneinanders heute und in Zukunft oberste Priorität haben.

Die Teilnehmenden wurden in drei Gruppen nach ihrer kantonalen Vertretung aufgeteilt: Der erste Workshop vereinte die Genfer und Waadtländer, der zweite die Neuenburger und Jurassier, der dritte die Walliser und Freiburger.

Zuerst erhielten die Kantonsingenieure das Wort, anschliessend die Unternehmen und weitere Auftraggeber wie das ASTRA und die SBB. Alle waren sich einig, dass die heutigen grossen Herausforderungen unseres Sektors – die steigenden Bedürfnisse nach Erneuerung, Erweiterung und Entwicklung der Infrastrukturen infolge des wirtschaftlichen und demografischen Wachstums der Westschweizer Kantone – nur gemeistert werden können, wenn man sich auf die Grundpfeiler eines robusten Bauwesens stützt: die technischen Kompetenzen der Arbeitskräfte, den Dialog zwischen den Leistungsträgern und einen transparente, zielorientierte Kooperationskultur.

Es geht darum, eine verlorengegangene Vertrauenskultur zwischen den Partnern der Branche wiederherzustellen – kurz gesagt: das Vertrauen in die Unternehmen und ihr Know-how zurückzugewinnen und zugleich die Anliegen der Auftraggeber ernst zu nehmen.

Save the Date

Wir sehen vor, die nächste Ausgabe am 01. September 2026 im Kanton Freiburg durchzuführen.

Weitere Informationen folgen in den nächsten Wochen.



Laurent Favre

In seiner Begrüssungsansprache erläuterte er am Beispiel seines Kantons, dass eine erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen Gemeinden, Kanton, Bund, Planern und Bauunternehmen wesentlich zum Erfolg und zur Akzeptanz von Infrastrukturprojekten durch die Bürger beiträgt. Diese achten nämlich besonders auf die geltenden Nachhaltigkeitskriterien, die Budgeteinhaltung und die effiziente Koordination der Bauarbeiten im Bereich der öffentlichen Infrastrukturen.



Diego Taboada

Die Botschaft des Directeur romand von Avenir Suisse, war klar: Im Zeitalter der Digitalisierung müssen Infrastrukturen vernetzt und nicht in Silos gedacht werden.

Die Strassenbau-Elite begeistert in Bern

Die SwissSkills 2025 haben Bern in eine Bühne für Leidenschaft, Können und Teamgeist verwandelt. Vom 17. bis 21. September zeigten die besten jungen Berufsleute der Schweiz eindrucksvoll, wie viel Talent in der nächsten Generation steckt. Besonders im Strassenbau war die Spannung hoch: Sechs Teams traten gegeneinander an – und kämpften um den Schweizermeister Titel.



Eva Keller
Leiterin Kommunikation &
Öffentlichkeitsarbeit
Infra Suisse

Ein Rückblick auf den Wettkampf

Fünf Tage lang herrschte auf dem Gelände der BERNEXPO Hochbetrieb. Überall war der Wille zu spüren, das Gelernte aufs Feld zu bringen und die Zuschauer und die Experten mit Präzision und Leidenschaft zu beeindrucken. Im Zentrum der Aufmerksamkeit standen unter anderen die sechs Strassenbau-Zweierteams, die sich zuvor in harten Qualifikationen ihre Startplätze gesichert hatten.

Die Aufgabe war realitätsnah und anspruchsvoll: Innerhalb von vier Tagen musste jedes Team einen Teil eines

Rollstuhl-Parcours erstellen – vom Unterbau über den Belag bis zu den Randabschlüssen. Dabei galt es nicht nur, handwerkliches Können zu zeigen, sondern auch Organisation, Arbeitssicherheit und Teamgeist unter Beweis zu stellen.

Dieser Parcours konnten die Besucherinnen und Besucher am Sonntag unter Anleitung von vier Paraplegikerinnen und Paraplegikern mit dem Rollstuhl befahren.

Nervenkitzel bis zum Schluss

Bereits am ersten Tag war die Konzentration spürbar. Präzise Vermessungen, sorgfältige Materialwahl und sauberes Arbeiten bestimmten den Rhythmus. Fehler durfte sich niemand erlauben, denn jedes Detail floss in die Bewertung ein.

Besonders am zweiten Tag, als die Teams den Belag einbauten, war die Spannung greifbar. Schaulustige drängten sich an den Absperrungen, um die jungen Strassenbauer bei der Arbeit zu beobachten. Viele Besucherinnen und Besucher zeigten sich beeindruckt, wie viel Fachwissen und Kraft nötig ist, um scheinbar selbstverständliche Infrastrukturen entstehen zu lassen.

Das Siegerteam: Marc Candoni und Leandro Schmutz

Am Ende waren es die zwei jungen Berufsleute von der Marti Solothurn AG die sich gegen die starke Konkurrenz durchsetzen konnten.

Mit einer Mischung aus Präzision, Effizienz und perfekter Abstimmung überzeugten sie die Experten. Besonders hervorgehoben wurden ihre Genauigkeit, klare Arbeitsteilung und ihre Fähigkeit, auch unter Zeitdruck die Übersicht zu behalten.

Die Freude war ihnen ins Gesicht geschrieben, als sie realisierten, dass sie gewonnen haben und die Goldmedaille überreicht bekamen. «Man kann kaum beschreiben, was ich gefühlt habe, als wir unseren Namen als Sieger gehört haben» erzählt Marc nach der Siegerehrung.

Wertschätzung durch die Experten

Die Experten zeigten sich beeindruckt von der Qualität aller Arbeiten. «Wir haben ein sehr hohes Niveau gesehen. Die jungen Strassenbauer haben bewiesen, dass unser Beruf Zukunft hat», sagten die Experten beeindruckt.



Die bestplatzierten Teams

1. Marc Candoni & Leandro Schmutz, Marti AG, Solothurn
2. Gianluca Cortese, CPA SA & Tony Cignola, Mancini e Marti SA
3. Luca Brauchli & Jan Kistler, Hagedorn AG
4. Arnaud Schwarz, Colas Suisse SA & Nolan Langenegger, G. Comte SA
5. Tony Gyger, Gobat Génie civil SA & Thobias Courbat, PMB Construction SA
6. Noel Jordi & Joel Flückiger, Gränicher AG

Neben dem Siegerteam Marc Candoni und Leandro Schmutz erreichten auch die weiteren Platzierten hervorragende Resultate, die teils nur durch wenige Punkte voneinander getrennt waren. Dies zeigt, wie ausgeglichen und stark das Teilnehmerfeld war.

Erlebniswelt Bauberufe-Arena

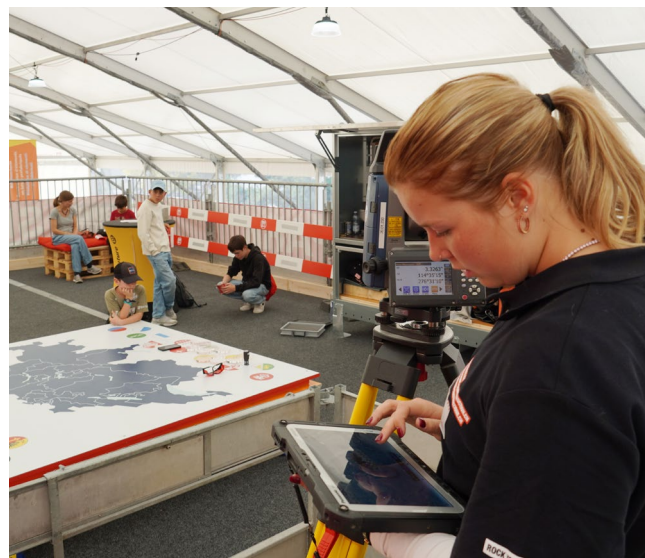
Ein besonderer Publikumsmagnet war die Bauberufe-Arena in der Zelt-halle 18. Auf über 2'200 m² präsentierten sich die Bauhauptberufe mit einer Mischung aus Wettbewerbsflächen, Informationsständen und Try-a-Skill-Stationen. Während die offiziellen Schweizermeisterschaften der Maurer, Strassenbauer und Steinmetze um die Titel kämpften, gaben

Berufsverbände und Partner auf den Demoflächen spannende Einblicke in Themen wie Betonproduktion oder Pflasterarbeiten.

Herzstück war der Skillpark, in dem Besucherinnen und Besucher selbst Hand anlegen konnten. An vier Posten hiess es: Helm aufsetzen, Werkzeug greifen und ausprobieren! Ob BIM und Vermessung ausprobieren, Betongiessen, Pflastersteine versetzen, Bodenvorbereitungsarbeiten durchführen oder am Baggersimulator arbeiten – die Besuchenden konnten ihre Geschicklichkeit direkt unter Beweis stellen. Als zusätzliches Highlight sammelten sie dabei Punkte für einen Wettbewerb, bei dem attraktive Preise winkten.

Die Try-a-Skill-Area erwies sich damit als ideales Bindeglied zwischen Wettbewerb und Nachwuchsförderung: Sie machte die Bauwelt greifbar, weckte Neugier und hinterliess bei vielen Besuchenden den bleibenden Eindruck, dass ein Beruf im Bau sowohl spannend als auch zukunftsweisend ist.

Am Freitag sorgten die Sonderevents für besondere Stimmung: Über 200 Lernende aus dem Bauhauptgewerbe bildeten am Morgen eine lebendige Menschenkette vom Bahnhof Wankdorf bis zum Stadion und verteilten erfrischenden Alpenkräuter-Ice-Tea. Am Nachmittag folgte der traditionelle Branchen-*Apéro*, der Fachleute,



SwissSkills 2025 in Zahlen

Die SwissSkills 2025 waren nicht nur für den Strassenbau ein Höhepunkt, sondern für die gesamte Berufsbildung in der Schweiz.

150 Berufe

Über 150 verschiedene Berufe präsentierten sich dem Publikum in Live-Demonstrationen.

90 Disziplinen

In mehr als 90 Disziplinen wurden offizielle Schweizermeisterschaften ausgetragen, darunter auch jene im Strassenbau.

120'000 BesucherInnen

Das Interesse war riesig: Rund 120'000 Besucherinnen und Besucher strömten während der fünf Tage auf das Gelände der BERNEXPO. Familien, Schulklassen, Berufseinsteigerinnen und -einsteiger wie auch Branchenvertreter nutzten die Gelegenheit, die Vielfalt der Schweizer Berufsbildung hautnah zu erleben. Das Rahmenprogramm mit Informationsständen, Try-a-Skill-Stationen und persönlichen Gesprächen mit den jungen Berufsleuten trug dazu bei, dass die SwissSkills nicht nur ein Wettbewerb, sondern ein wahres Volksfest wurden.

Nachwuchskräfte und Gäste zusammenbrachte.

Ein Fest für die ganze Branche

Die SwissSkills waren für die Bauberufe weit mehr als nur ein Wettbewerb. Zahlreiche Besucherinnen und Besucher nutzten die Gelegenheit, sich ein Bild zu machen. Viele Jugendliche liessen sich inspirieren und konnten selbst Hand anlegen, was auf grosses Interesse stiess.

Für Infra Suisse und die Unternehmen war es ein eindrucksvolles Schaufenster der Leistungsfähigkeit. «Die SwissSkills sind mehr als ein Wettkampf. Sie sind ein Signal an die Öffentlichkeit, wie attraktiv und anspruchsvoll der Beruf Strassenbauer/in ist», lautete das Fazit vieler Beteiligten.

Anspruchsvolle Baugrube im gespannten Grundwasser

An verkehrstechnisch zentraler Lage mitten in Brüttisellen blieb eine Parzelle von rund 7'500 m² bisher unbebaut. Das hat seinen Grund. Das Neubauprojekt mit drei bis zu 74 m hohen Hochhäusern, einem riegel-förmigen Gebäude von 30 m Höhe entlang der Autobahnausfahrt sowie einer zweigeschossigen Tiefgarage, welche rund 7m in den sensiblen Baugrund einbindet und eine Grundfläche von 5'500 m² umfasst, erfordert aufgrund der speziellen geologischen Randbedingungen höchst anspruchsvolle Baugrubensicherungs- und Foundationsmassnahmen. KIBAG hat die Herausforderung angenommen und zeichnet neben der Bauausführung auch für das Baugrubenkonzept und die Bemessung mitverantwortlich.

Grund für die aufwändige Baugrubensicherung ist die besondere geologische und hydrologische Situation. Es gibt terrainnahe Grundwasservorkommen, eine Schicht mit wenig tragfähigen Verlandungs- und Deltaablagerungen sowie ein tieferliegendes, unter Druck stehendes Grundwasserstockwerk. Geologen sprechen von so genannt artesisch gespanntem Grundwasser. Vereinfacht ausgedrückt bedeutet das: Sobald man die tonige, dichte Stauschicht, die das obere Erdreich von dieser unteren Grundwasserschicht trennt, durchstösst, schiesst dieses Grundwasser in einer Fontäne an die Oberfläche. Dies wiederum könnte zu grossräumigen Setzungen in der Umgebung führen.

Baugrubenabschluss mittels Schlitzwänden

Nach umfangreichen Sondierkampagnen und dem Aufbau eines Grundwassermonitorings konnte im April dieses

Sowohl im Baugrubenbereich wie auch in der unmittelbaren Umgebung werden Daten feinmaschig und automatisch erfasst.

Jahres mittels Porenwasserdruckgebern und Piezometern mit den Arbeiten für die rund 130 x 60 m grosse Baugrube gestartet werden. Als vertikale, steife Baugrubenabschlüsse wurden rund 6'700 m² Schlitzwände DN 800mm bis in 18.50 m Tiefe erstellt. Dabei wird mit einem seilgeführten Greifer ein vertikaler Schlitz im Erdreich ausgehoben. Die Stützung erfolgt mittels einer tonmineralischen Bentonitsuspension. Um eine ausreichende Stützwirkung zu gewährleisten, mussten die Leitmauern für die Schlitzwand aufgrund der artesisch gespannten Verhältnisse teilweise bis 1.0 m über OKT verlängert werden.

Dichtsohle

Ist die Baugrube rundum durch die Schlitzwand geschlossen (Mitte September 2025), wird zur Abdichtung des artesisch gespannten Grundwassers eine tiefliegende, rund 1.20 m mächtige Dichtsohle mittels Düsenstrahlverfahren (Jetting) erstellt. Dazu sind rund 1'500 Säulen à ca. 2.2 – 3.2 m Durchmesser erforderlich, welche sich alle derart überschneiden müssen, dass ein zusammenhängender, hydraulisch dichter «Deckel» ca. 1m über dem Schlitzwandfuss entsteht. So kann ein Sohlaufbruch der Baugrubensohle verhindert werden,



Daniel Bucher

Dipl. Bauing. ETH SIA
Leiter Ausführung
Wasser- und Spezialtiefbau
KIBAG Bauleistungen AG

Daniel Bucher kann auf mehr als 25 Jahre Erfahrung in der Projektierung und der Ausführung im Spezialtiefbau zurückblicken. Zusammen mit einem eingespielten Team in praktisch allen Spezialtiefbaudisziplinen konnte sich KIBAG zum gefragten Partner für Beratung, Optimierung und qualitativ hochstehender Umsetzung anspruchsvoller Spezialtiefbauprojekte in der ganzen Schweiz etablieren.



wenn diese durch den späteren Baugrubenaushub und die Grundwasserabsenkung (Wellpoint) entlastet wird. Zur Risikominimierung sowie für mehr Flexibilität im Bauablauf wird die Baugrube mittels innenliegender verlorder Spundwände in drei Teilbereiche unterteilt. Die mit Zementrückfluss gefüllten Düsenstrahlbohrpfählen werden bis auf die Tiefe der späteren Aushubsohle überbohrt und mit Kies verfüllt, um zu verhindern, dass hohe Mengen an Inertstoffen entsorgt werden müssen (Wirtschaftlichkeit, kantonale Verwertungsregel).

Fundation

Nachlaufend zu den Düsenstrahlarbeiten werden rund 300 Bohrpfähle DN 880 mm im SOB-Verfahren erstellt. Der Abtrag der hohen Gebäudelasten im Endzustand bzw. der Auftriebskräfte im Bauzustand erfolgen mittels Pfahl-Platten-Fundation über diese SOB-Pfähle sowie die aktivierte Schlitzwand. Aktuell werden Versuchspfähle erstellt, um die Fundation präziser auslegen zu können. Im vorliegenden Baugrund kommen nur Bohrsysteme in Frage, bei welchen eine permanente Bohrlochstützung gewährleistet werden kann, wobei eine klassische Wasser-aufkast nicht ausreichend ist.

Wasserhaltung und Grundwasserersatzmassnahmen

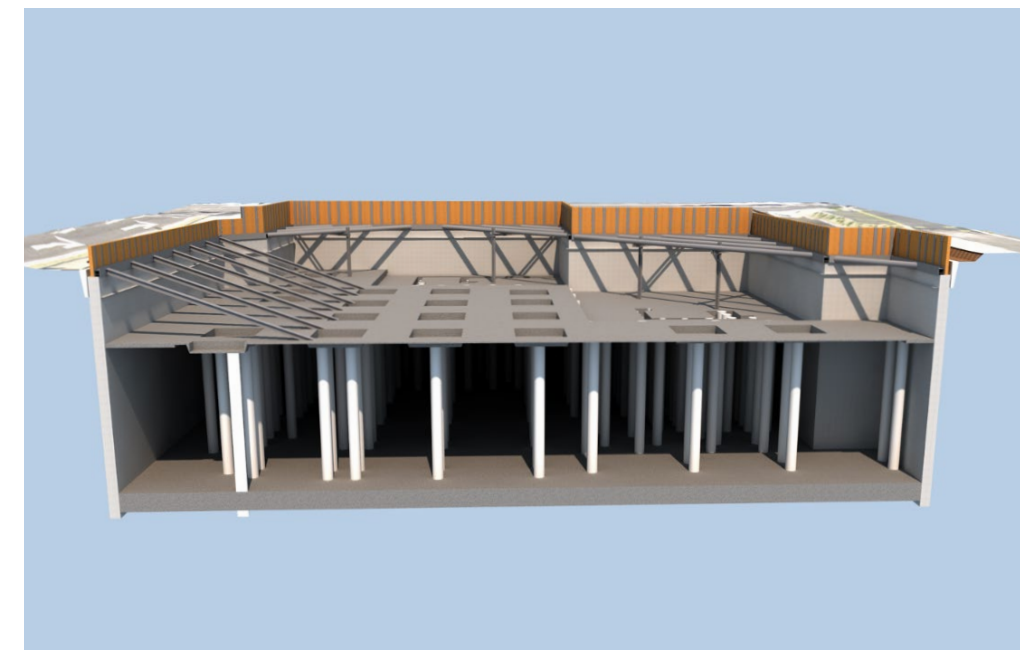
Die Absenkung des freien Grundwassers (Bachschutt, Seeablagerungen) im Aushubbereich erfolgt durch eine Wellpoint-Anlage, ergänzt mit einzelnen Filterbrunnen. Infolge aufwändiger Düsenstrahlmassnahmen muss das abgepumpte Wasser aufwändig neutralisiert werden. Um den Durchfluss des freien Grundwasserstroms ausserhalb der Baugrube im Endzustand zu gewährleisten, wird rund um die Schlitzwand ein Riegel aus Kiespfählen gebohrt.

Aussteifung & Baugrubenaushub

Erst jetzt können die Stahlsprissungen aus rund 400 Tonnen HEB- und ROR-Profilen erstellt werden, um den Baugrubenaushub von rund 37'000 m³ in ca. 6 – 7 m Tiefe ohne massgebliche Deformationen in Angriff nehmen zu können. Die Schrägsprissungen Richtung Autobahnausfahrt können ausgebaut werden, sobald die als



Visualisierung der fertiggestellten Baugrube (Modell: KIBAG Infra)



Querschnitt durch das Baugrubenmodell mit Schlitzwand, Dichtsohle, SOB-Pfählen und Stahlsprissung (Modell: KIBAG Infra)

Sprissplatte wirkende Magerbetonsohle vollflächig eingebracht ist. Die Horizontalsprissung in den übrigen Bereichen wird ausgebaut, sobald der Baumeister, welcher im Spätsommer 2026 mit seinen Arbeiten beginnen kann, die Decke über dem zweiten Untergeschoss erstellt hat.

Beobachtungsmethode

Planung und Ausführung der Baugrube

erfolgen nach den Grundsätzen der Beobachtungsmethode gemäss SIA-Norm 267. Sowohl im Baugrubenbereich wie auch in der unmittelbaren Umgebung werden Daten zu Deformationen, Grundwasserständen etc. feinmaschig und automatisch erfasst. Die Dimensionierung der noch bevorstehenden Bau- und Sicherungsmassnahmen wird auf Basis dieser Daten laufend verifiziert und ggf. angepasst.



Interview

Der Strassenbau braucht Mut, Flexibilität und starke Führung

Roman Stalder ist CEO der Stämpfli AG Bauunternehmung und seit kurzem Präsident der Prüfungsleitung der Strassenbau-Polierprüfungen. Im Interview spricht er über seinen persönlichen Werdegang, die Verantwortung in seiner neuen Rolle, die Herausforderungen im Fachkräftemarkt und die Bedeutung von Weiterbildung. Zudem erklärt er, warum Poliere/innen heute mehr leisten müssen als je zuvor und weshalb der Beruf für die Zukunft des Bauens entscheidend ist.



Roman Stalder
CEO, (Eidg. dipl. Baumeister)
Stämpfli AG Bauunternehmung

Wer bist du, was machst du und welche Rolle übernimmst du im Rahmen der Strassenbau-Polierprüfungen?

Ich bin gelernter Hochbauzeichner und Maurer und habe eine Weiterbildung als Bauführer im Hochbau gemacht. Durch einen Zufall bin ich in den Tief- und Strassenbau gerutscht, wo ich als Bauführer sehr viel von meinem damaligen Spartenleiter lernen durfte. Bald übernahm ich auch die Verantwortung für Belagsbauarbeiten. Da ich bereits 15 Jahre Erfahrung in diesem Bereich hatte und mir der Verkehrswegbau immer besser gefiel als der Hochbau, entschloss ich mich, die Baumeisterschule in Richtung Verkehrswegbau zu absolvieren. Besonders spannend finde ich die vielen Herausforderungen, die beim Planen noch nicht ersichtlich sind und auf der Baustelle gelöst werden müssen. In meiner Laufbahn konnte ich verschiedene Funktionen übernehmen – als Spartenleiter, Abteilungsleiter im Tiefbau, Spezialtiefbau und Strassenbau – und so meine Erfahrung immer weiter ausbauen, bis ich schliesslich in die Geschäftsleitung einer Baufirma gekommen bin.

Bei den Strassenbau-Polierprüfungen startete ich als Experte. Auf Empfehlung des letzten Präsidenten erhielt ich das Angebot, den Posten des Präsidenten zu übernehmen. Ich trage gerne Verantwortung und Weiterbildung ist für mich wichtig, denn dadurch eröffnen sich immer wieder neue Wege. Dies war der Grund, weswegen ich dieses Angebot angenommen habe.

Es ist wichtig, dass diese Kaderleute ihre Verantwortlichkeiten kennen und beherrschen, denn sie führen die Baustelle vor Ort wie ein kleines KMU.

Du bist neu Präsident der Prüfungsleitung der Strassenpolierprüfung – welche Aufgaben und Verantwortlichkeiten bringt diese Rolle für dich mit?

In meiner neuen Funktion bin ich an der Mitentwicklung der Prüfungen beteiligt. Ich bin verantwortlich für den korrekten Ablauf an den Prüfungstagen, teile im Vorfeld die Kandidaten und Experten ein und bestimme mit, welche Experten/innen und Kandidaten/innen die Eignungskriterien erfüllen. Ich arbeite die Prüfungen im Voraus durch, prüfe den Bezug zur Realität, kontrolliere die Notengebung und achte darauf, dass alle Kandidaten/innen ihre Aufgaben lösen. Zudem führe ich die Experten/innen, überwache den Ablauf und gebe bei Einsprachen als Vertreter der Experten/innen Auskunft.

Was motiviert dich persönlich, dich so stark für die Strassenpolierprüfung zu engagieren?

Mich motiviert besonders, am Abschluss der eidgenössischen Polierausbildung mitzuwirken und Rückmeldungen für Verbesserungen geben zu können. Diese Ausbildung ist absolut zentral, denn die Absolvent/innen sind unsere Zukunft auf der Baustelle.

Heute müssen eidgenössische Poliere/innen viel mehr Aufgaben übernehmen als früher. Sie entlasten den/ die Bauführer/in in Teilaufgaben, da der administrative Anteil an dessen Aufgaben stark gewachsen ist und die Bauführung einen mit einer Vielzahl an Aufgaben beschäftigt ist. Deshalb ist es wichtig, dass diese Kaderleute ihre Verantwortlichkeiten kennen und beherrschen, denn sie führen die Baustelle vor Ort wie ein kleines KMU. Es müssen Mitarbeitende

motiviert und geführt und gleichzeitig die Kosten im Griff behalten werden. Das gesamte Paket wird in der Ausbildung vermittelt. Damit wir in Zukunft auf gute Berufsleute zurückgreifen können, braucht es eine angemessene Prüfung. Meine Motivation ist es, unsere Zukunft zu gestalten, junge Leute auszubilden, ihnen den Arbeitsalltag zu erleichtern und sie zu unterstützen. Wir brauchen gute Poliere/innen, um das ganze System zu entlasten.

Du kommst von der Unternehmensseite: Wie beurteilst du die aktuelle Fachkräftesituation im Verkehrswegbau?

Das viel zitierte «Unwort» Fachkräftemangel habe ich schon so oft gehört. Für mich ist es nur noch ein Schlagwort, welches verwendet wird, um zu polarisieren. Natürlich haben wir einen Mangel an Fachkräften, aber nicht nur in der Baubranche – das betrifft viele Berufe, auch handwerkliche. Unsere Gesellschaft ist so ausgerichtet, dass möglichst alle einen akademischen Weg einschlagen sollen, wodurch der Weg über eine Lehre und somit auch das Handwerk nicht mehr geschätzt wird. Oft heisst es, Strassenbauer sei ein Beruf für schulisch schwächere Leute. Das stimmt absolut nicht:

Es braucht Leute mit Beobachtungsgabe, Flexibilität und mathematischem Verständnis, denn wir rechnen sehr viel. Sprachliche Fähigkeiten sind in unseren Berufen zwar eher untergeordnet, aber nicht unwichtig. Die Baubranche hat insgesamt sehr viel zu bieten. Wir müssen jungen Leuten wieder zeigen, dass ein handwerklicher Beruf genauso wertvoll ist wie beispielsweise der eines Bankers. Hierzu muss ein Umdenken in der



Gesellschaft geschehen. Ich bin der Meinung, wir müssen unseren Nachwuchs selber ausbilden und dann behalten und weiterentwickeln. Zudem muss man heute auch ein bisschen mutig sein – Quereinsteiger/innen ausprobieren, sie ausbilden und fördern.

Welche Rolle spielen die Karriere-möglichkeiten und die Weiterbildung im Allgemeinen?

In unserer Branche finde ich es sehr wichtig, dass sich jeder weiterbilden kann. In welchem Berufsfeld sonst kann man als Schulabgänger vom Strassenbauer/in EFZ über den/die Vorarbeiter/in und Polier/in bis hin zum Bauführer/in und schliesslich zum Baumeister/in aufsteigen? Mit Wille und Geduld kann man in der Baubranche sehr viel erreichen.

Was ist aus Sicht der Unternehmen besonders wichtig bei der Ausbildung und Prüfung von Strassenpolieren/innen?

Für mich sind dabei insbesondere der Praxisbezug, die Mitarbeitendenführung,

die Kommunikation mit Bauherren und ein gutes wirtschaftliches Denken entscheidend. Wichtig wäre zudem, die Eintrittsschwelle zum/r Polier/in zu erhöhen, sodass man mindestens ein Jahr Erfahrung als Vorarbeiter/in sammelt, bevor man zur Prüfung zugelassen wird.

Welches sind die zentralen Kompetenzen («Must-haves»), die ein/e Strassenpolier/in unbedingt mitbringen sollte?

Ein/e Strassenbaupolier/in muss wirtschaftlich denken können – also Kosten und Erträge im Blick haben. Dazu gehören Kenntnisse im Offertwesen, im Ausmass, in der Regie, im Nachtragsmanagement sowie die Fähigkeit, lösungsorientiert zu handeln. Kommunikation mit Bauherren, Mitarbeitenden und Bauleitern/innen ist ebenfalls zentral.

Was hat sich geändert, seit du deine Weiterbildung abgeschlossen hast?

Seit meiner eigenen Weiterbildung hat sich einiges verändert. Heute läuft alles

schneller, Flexibilität ist wichtiger denn je und der/die Polier/in muss deutlich mehr leisten als früher.

Er/sie ist die rechte Hand des Bauführers/in, da die Zeit immer knapper wird. Kommunikation und Mitarbeiterführung sind zu Schlüsselfaktoren geworden. Gleichzeitig hat der Zeit- und Preisdruck stark zugenommen, während die Qualität der Bauleiter/innen eher abgenommen hat.

Welche Entwicklungen im Infrastrukturbau beeinflussen die Anforderungen an die Poliere/innen am meisten? Wie fliesst dies in die Prüfungen ein?

Im Infrastrukturbau sind es vor allem die zunehmende Komplexität der Projekte, das zusammenhängende Denken und Planen sowie neue Technologien wie BIM, die die Anforderungen an die Poliere/innen beeinflussen. BIM wird derzeit allerdings noch sehr zurückhaltend behandelt in der Ausbildung. Darauf sollte mehr Wert gelegt werden.

Die Ausbildung zum/r Strassenbaupolier/in findet am Campus Sursee statt, die Prüfungen führt dann Infra Suisse im Auftrag des Bundes durch. Wie erlebst du das Zusammenspiel zwischen ausbildender und prüfender Instanz – wo siehst du Chancen, wo mögliche Spannungsfelder?

Ich erlebe dieses Zusammenspiel als gut, wertschätzend und lösungsorientiert. Wir sitzen alle im gleichen Boot und wollen in Zukunft gute Führungskräfte auf der Baustelle haben. Eine gemeinsame Ausbildungsstätte für Bauberufe ganz zentral, wo alle Informationen zusammenfliessen und alle voneinander profitieren können ist sehr wertvoll. Negativ finde ich, dass die Infra Suisse immer weniger Platz erhält und die Preise am Campus – auch für Wasser und Kaffee – im oberen Segment liegen.

Wo siehst du die grössten Herausforderungen für die Weiterbildung in den nächsten Jahren?

Die grössten Herausforderungen für

die Weiterbildung sehe ich in der Entwicklung neuer Prüfungen, die an die Veränderungen in unserer Branche angepasst sind, sowie in der Qualität der Auszubildenden.

Welche Punkte möchtest du in deiner neuen Funktion anpacken oder optimieren – und was läuft deiner Meinung nach bereits heute sehr gut?

Ein Ziel von mir ist es, die Eintrittsschwelle zur eidgenössischen Polierprüfung zu erhöhen. Ich halte es für wichtig, dass Kandidaten mindestens ein, zwei Jahre als Vorarbeiter/in gearbeitet haben, bevor sie zur Prüfung antreten. Das bringt Erfahrung und Sicherheit. Sehr gut läuft heute bereits die Organisation der Polierprüfung und die Zusammenarbeit mit Infra Suisse.

Gibt es ein Erlebnis oder eine Erfahrung aus deiner eigenen Laufbahn, die dich besonders geprägt hat?

Besonders geprägt hat mich mein eigener Ausbildungsweg – vom Real-schüler bis zum Baumeister. Mit Wille, Unterstützung und den richtigen

Möglichkeiten konnte ich in der Baubranche so weit kommen. Was mir allerdings noch fehlt, ist die Anerkennung des/der Baumeisters/in als Master-Ausbildung. Das wäre ein Ziel, das man verfolgen sollte, um unsere Berufsgruppe wieder attraktiver für junge Leute zu machen. Der/die Bauführer/in könnte dann als Bachelor und der/die Baumeister/in als Master positioniert werden.

Was möchtest du den zukünftigen Strassenpolieren/innen mit auf den Weg geben?

Seid mutig, macht Fehler – aber nie zweimal den gleichen. Seid offen für Neues, bleibt ehrlich, und vergesst niemals: IHR SEID WICHTIG!



Vernehmlassung E-Abgabe

Nachhaltige Sicherung der Verkehrsinfrastruktur durch eine faire Belastung der Elektrofahrzeuge

Mit zunehmender Verbreitung der Elektromobilität nehmen die für den Bund wichtigen Einnahmen aus den Mineralölsteuern auf fossilen Treibstoffen ab. Die Steuerausfälle sollen kompensiert werden. Im Rahmen einer Vernehmlassung hat der Bund zwei Varianten beziehungsweise Gesetzesentwürfe unterbreitet. Zusätzlich soll die Bundesverfassung dahingehend angepasst werden, dass die Verwendung der Einnahmen analog zur Verwendung der Mineralölsteuereinnahmen erfolgt.



Adrian Dinkelmann
Geschäftsführer
Infra Suisse

Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur

Die Mineralölsteuer und der Mineralölsteuerzuschlag bilden heute ein wichtiges Fundament für die Finanzierung der Schweizer Verkehrsinfrastruktur. Die Mineralölsteuer umfasst eine Abgabe auf Treibstoffen, Erdöl und

anderen Mineralölen sowie Erdgas und den bei ihrer Verarbeitung gewonnenen Produkten. Die Einnahmen aus der Mineralölsteuer auf Treibstoffen fließen in der Regel zu

- 10 Prozent in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)
- 50 Prozent in zweckgebundene Aufgaben im Strassen- und Luftverkehr
- 40 Prozent in den allgemeinen Bundeshaushalt.

Der Mineralölsteuerzuschlag von 300 Franken je 1'000 Liter wird in Form einer zusätzlichen Abgabe beim Import oder der Herstellung von Treibstoffen verrechnet. Diese Einnahmen werden zu 100 Prozent dem NAF zugewiesen.

Warum braucht es eine neue Lösung?

Prognosen des Bundesamts für Strassen ASTRA zeigen, dass die Einnahmen aus der Mineralölsteuer und dem

Wer die Infrastruktur nutzt, muss sich im entsprechenden Umfang an deren Kosten beteiligen. Wer fährt, der zahlt.

Mineralölsteuerzuschlag bis 2050 kontinuierlich abnehmen werden. Hauptursache dafür ist die zunehmende Elektromobilität. Es liegt auf der Hand, dass Elektrofahrzeuge die Strassen ebenfalls nutzen und daher eine faire, verursachergerechte Lösung gefunden werden muss.

Varianten:

Nachdem seitens des Bundes verschiedene Alternativen geprüft und teilweise

Es liegt auf der Hand, dass Elektrofahrzeuge die Strassen ebenfalls nutzen und daher eine faire, verursachergerechte Lösung gefunden werden muss.

verworfen wurden, unterbreitet der Bundesrat nun zwei Varianten zur Vernehmlassung:

a) Fahrleistung

Bemessen nach den gefahrenen Kilometern (innerhalb des Zollgebiets Schweiz) und dem Fahrzeuggewicht würde bei dieser Variante eine hohe Äquivalenz zu den bestehenden Besteuerungsmethoden erreicht. Durch die Nutzung vorhandener Daten oder einer Selbstdeklaration geht das ASTRA von einer durchschnittlichen Belastung von 5.4 Rappen pro gefahrenen Kilometer aus.

Für ausländische Fahrzeuge, Motorräder und andere «Kleinfahrzeuge» schlägt der Bund eine pauschale Abgabe vor.

b) Ladestrom

Bemessen nach der elektrischen Energie, die durch eine Ladeeinrichtung (öffentliche Ladestation, private «Wallbox», etc.) zugeführt wird, wäre bei dieser Variante ein Einheitstarif von 22.8 Rappen pro Kilowattstunde zu bezahlen. Hierfür könnten bestehende Organisationsstrukturen der

Verteilnetzbetreiber genutzt werden, aufgrund der technischen Voraussetzungen geht das ASTRA jedoch davon aus, dass bis ungefähr 2035 eine Übergangslösung notwendig wäre.

Haltung Infra Suisse

Unterhalt, Betrieb und Ausbau nachhaltig finanzieren

Im Vordergrund steht für Infrastrukturbauer die Sicherstellung der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur, während selbstverständlich auch der Gesamtkontext des allgemeinen Bundeshaushalts berücksichtigt werden muss. Dabei steht es für den Fachverband ausser Diskussion, dass eine äquivalente Besteuerung angestrebt werden muss. Konkret bedeutet dies, dass wir für elektrisch angetriebene Fahrzeuge die gleiche Abgabenlast wie bei fossilen Antrieben fordern.

Bewährtes System beibehalten und ergänzen

Das System mit der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag hat sich grundsätzlich bewährt. Daher sind auch die Erträge wie im jetzigen System gleich zu verwenden.

Vorzug der Variante «Ladestrom»

Eine Kilometer-Abgabe erachtet der Fachverband Infra Suisse als die schlechtere und schwerer umsetzbare Variante. Eine solche Abgabe setzt auf die Selbstdeklaration, was zwangsläufig das Missbrauchspotential erhöht. Zudem führt diese Variante zu zusätzlichem bürokratischem Aufwand.

Folglich sind wir der Meinung, dass die Abgabe auf dem konsumierten Strom vorzuziehen ist. Die Frage ist zu klären, wie die Abrechnung genau implementiert wird: Zahlt der Halter des Fahrzeugs oder der Besitzer der Ladesäule? Wie werden in beiden Fällen ausländische Fahrzeuge in die Tarifgestaltung integriert?

Bei der Abrechnung ist ein einfaches Inkasso, wie z.B. über die Strassenverkehrsämter oder die lokalen Stromversorger anzustreben. Ziel ist ein möglichst einfaches und transparentes Inkasso.

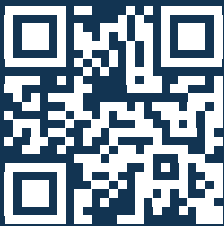
Fazit

Als Verband der Infrastrukturbauer fordern wir lediglich das Offensichtliche: Wer die Infrastruktur nutzt, muss sich im entsprechenden Umfang an deren Kosten beteiligen. Dafür sollen nun die Weichen gestellt werden: Wenn wir die Verkehrsinfrastruktur auch in Zukunft sicher und leistungsfähig halten wollen, brauchen wir eine faire und verursachergerechte Finanzierung. Elektromobilität darf kein Privileg sein, sich nicht an den Kosten zu beteiligen. Daher bekräftigen wir die Absichten des Bundes, die Abgabe für Elektrofahrzeuge rasch und klar zu regeln – einfach, transparent und für alle gleich. Wer fährt, der zahlt.

Infra-Event Strassen- und Tiefbau 2025

Di 25.11.2025
09:00 bis 12:30 Uhr
anschliessend Mittagessen
Giesserei Oerlikon, Zürich-Oerlikon

Diskutieren Sie mit ausgewiesenen Fachleuten aktuelle Themen des Strassen- und Tiefbaus. Die Veranstaltung richtet sich vor allem an Kadermitarbeitende von Bauunternehmungen und Ingenieur- und Planungsbüros sowie Projektverantwortliche von Bauherren.



infra-suisse.ch/veranstaltungen

Asphalt aus BioBitumen für Netto-Null im Strassenbau
Dr. Tobias Balmer, Leiter Forschung & Entwicklung, Weibel AG

«Verkehr '45» – Priorisierung der Infrastrukturprojekte in der Schweiz
Dr. Ulrich Weidmann, Professor für Verkehrssysteme am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme ETH Zürich

Relative Nachfragemacht im Bauhauptgewerbe
Dr. Christoph Brunner, Wissenschaftlicher Mitarbeiter, WEKO-Sekretariat

Generation Alpha und der Arbeitsmarkt von morgen – Chancen für den Infrastrukturbau
Andrea Waeber, Bereichsleiterin Eidgenössische Hochschule für Berufsbildung EHB

Bewertung von Bauleistungen mit Umweltbelastungspunkten am Beispiel 4-Spurausbau Hardwald, Bülach ZH
Christoph Abegg, Co-Leiter Fachstelle Umwelt Tiefbauamt Kanton Zürich

Digitale Transformation erfordert neue Standards

Die Schweizer Bau- und Immobilienbranche befindet sich mitten in einem tiefgreifenden Wandel. Die digitale Transformation bringt enorme Chancen, stellt Unternehmen jedoch auch vor Herausforderungen: Fragmentierte Datenstandards, heterogene Fachdatenkataloge und mangelnde Interoperabilität in der BIM-Methode erschweren die Planung, Ausführung und den Betrieb von Bauwerken. Um diese Probleme zu lösen, haben Infra Suisse, der Schweizerische Baumeisterverband und Bauen digital Schweiz/buildingSMART Switzerland das Projekt einer Handlungsempfehlung für harmonisierte Objektkataloge initiiert.



Leonardo Garaguso
Leiter Markt & Technik
Infra Suisse

Was ist ein Objektkatalog?

Ein Objektkatalog ist ein branchenweit harmonisierter Katalog generischer Bauelemente und technischer Anlagen. Er dient als gemeinsame semantische Basis und bildet alle Komponenten eines Bauwerks ab – von passiven Bauteilen wie Wänden und Decken bis zu aktiven technischen Anlagen und sogar immateriellen Konzepten wie Prozessen oder Dokumentationen. Objektkataloge ermöglichen die interdisziplinäre Nutzung von Datenstrukturen und die maschinenlesbare

Integration in Softwarelösungen. Die Grundlage bilden klare Definitionen, IFC-Referenzen und Attribute.

Fachdatenkataloge und Basis Use Cases

Neben dem Objektkatalog spielen Fachdatenkataloge (FDK) und Basis Use Cases eine zentrale Rolle:

- FDK: Unternehmens- oder projektspezifische Kataloge mit standardisierten Daten über Objekte und Prozesse. Sie werden an den

Objektkatalog angebunden, um eine einheitliche Datenbasis zu gewährleisten.

- Basis Use Cases: Standardisierte, wiederverwendbare Prozesse, die Datenanforderungen und Mindeststandards definieren. Sie stellen sicher, dass Objekte in unterschiedlichen Projekten und auf verschiedenen Softwareplattformen einheitlich verwendet werden können.

Zusammen ermöglichen Objektkataloge, Fachdatenkataloge und Basis Use Cases eine durchgängige, konsistente und wiederverwendbare Datenbasis für Bauprojekte.

Die Einführung harmonisierter Objektkataloge bringt Effizienzsteigerung, Fehlerreduktion und Kostenreduktion.

Die Handlungsempfehlung für harmonisierte Objektkataloge ist ein entscheidender Schritt zur Verbesserung der Datenqualität, Effizienz und Kompatibilität in Bauprojekten.

Umsetzung und Projektorganisation

Das Projekt wird von der Geschäftsstelle von BdCH/bSCH geleitet, koordiniert von einem Kernteam aus Fachexperten und unterstützt durch Spiegelgruppen und Review-Teams. Diese Struktur stellt sicher, dass die Handlungsempfehlung praxisnah, umsetzbar und breit akzeptiert ist.

Meilensteine:

- Bestandsaufnahme und Abstimmung mit Stakeholdern (H2/2025)
Finaler Entwurf in Deutsch (H2/2025)
- Präsentation auf der Swissbau 2026
- Community Review, Lektorat und Übersetzungen (Q1–Q2/2026)
- Abschliessende Publikation in Deutsch, Französisch, Italienisch und Englisch

Vorteile für die Branche

Die Einführung harmonisierter Objektkataloge und standardisierter Datenstrukturen bringt konkrete Mehrwerte:

- Effizienzsteigerung: Weniger Doppelarbeit, schnellere Prozesse
- Fehlerreduktion: Konsistente und qualitätsgeprüfte Daten
- Kostenreduktion: Optimierte Ressourcenplanung und geringere Projektkosten
- Zusammenarbeit von Programmen und Systemen: Nahtlose Nutzung über Softwareplattformen und Projekte hinweg
- Nachhaltigkeit: Langfristig nutzbare, wiederverwendbare Datenbasis

Ausblick

Langfristig sollen die Objektkataloge in nationale Standards überführt und in ein digitales Ökosystem für Bauwerksdaten integriert werden. Dies ermöglicht eine standardisierte, skalierbare und nachhaltige Datenbasis für die gesamte Schweizer Bau- und Immobilienbranche.

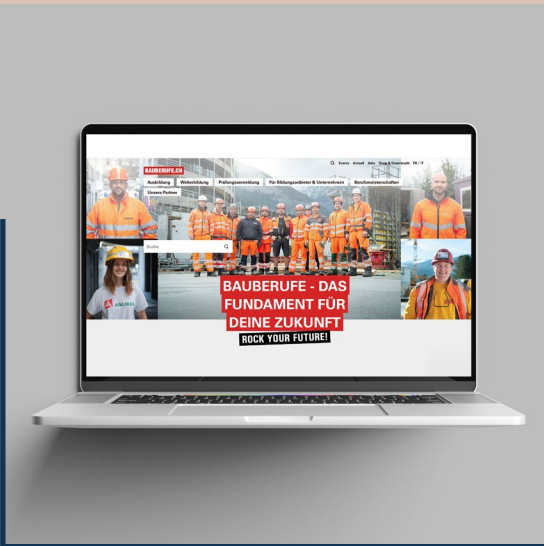
Die Umsetzung erfolgt über Pilotprojekte, Schulungen, Workshops und schrittweise Integration in digitale Ökosysteme. Die Initiative stellt sicher, dass die digitale Transformation nicht nur technisch, sondern auch organisatorisch und semantisch erfolgreich umgesetzt wird.

Fazit

Die Handlungsempfehlung für harmonisierte Objektkataloge ist ein entscheidender Schritt zur Verbesserung der Datenqualität, Effizienz und Kompatibilität in Bauprojekten. Sie bildet die Grundlage für eine nachhaltige Digitalisierung, die alle Projektbeteiligten unterstützt – von Bauherren über Planende bis zu Betreibern.

Mit dieser Initiative setzt die Schweizer Bau- und Immobilienbranche ein Signal für Innovation, Standardisierung und zukunftsfähige Prozesse.





Neue Website und Broschüren für Bauberufe

Bauberufe.ch präsentiert eine neue Website und aktualisierte Berufs-Broschüren unter anderem für den Strassen- und Grundbau. Die moderne Plattform bietet übersichtliche Informationen zu Ausbildungsmöglichkeiten und Karrierewegen in diesen Bereichen. Die neuen Broschüren unterstützen Lernende und Betriebe mit praxisnahen Inhalten und fördern die Attraktivität der Bauberufe. So wird die Nachwuchsförderung in der Bauindustrie gezielt gestärkt und der Zugang zu Fachwissen erleichtert.



Rekordanmeldungen an der Berufsfachschule Verkehrswegbau Sursee

Die Berufsfachschule Verkehrswegbau am Campus Sursee verzeichnet einen neuen Anmelde-Rekord. Über alle Lehrjahre hinweg sind erstmals seit vielen Jahren wieder mehr als 1000 Lernende eingeschrieben. Diese Entwicklung zeigt die wachsende Bedeutung und Attraktivität der beruflichen Grundbildung im Verkehrswegbau. Die Schule stärkt damit ihre Rolle als zentrale Ausbildungsstätte für die Baubranche und fördert qualifizierten Nachwuchs mit praxisorientiertem Unterricht und modernen Lernmethoden.



Verkehr '45

Am 09.10.2025 erschien das Gutachten «Verkehr '45» von Prof. Weidmann. Es bestätigt die Forderung von Infra Suisse nach einem strategisch abgestimmten Verkehrssystem. Die Politik ist gefordert, das Szenario «fokussiert» weiterzuverfolgen: strukturell relevante Projekte priorisieren, Ressourcen gezielt einsetzen und Rahmenbedingungen stärken. Entscheidend sind die tragfähige Finanzierung, Folgekosten im Blick zu haben sowie ausreichende Kapazitäten für Planung, Bau und Betrieb einzuplanen.



Fachkonferenz Untertagbau

Mi. 22.10. | Lungern

Fachkonferenz Grund- und Spezialtiefbau

Do. 23.10. – Fr. 24.10. | Bern

Infra-Event Strassen- und Tiefbau

Di. 25.11. | Zürich Oerlikon

Polierfeier

Fr. 28.11. | Baden

2026

Infra-Tagung

Do 22.01. | Luzern

Mitgliederversammlung

Mi 22.04. | Oberentfelden

2025

Redaktion

Adrian Dinkelmann, Eva Keller, Infra Suisse

Konzept und Gestaltung

Nicole Aregger, Reto Gratwohl, filter.ch

Fotos

Infra Suisse (S. 01, 05 – 10, 16 – 26)

KIBAG (S. 02, 12- 15)

SwissSkills (S. 11)

Stämpfli AG Bauunternehmung (S. 16)

Druckerei

OK DIGITALDRUCK AG, Zürich

Infra Suisse

Weinbergstrasse 49

8042 Zürich

058 360 77 77

info@infra-suisse.ch

infra-suisse.ch



in Verband Infra Suisse

f verband.infrasuisse

@ infrasuisse

t InfraSuisse