



Die Infra-Tagung im Kultur- und Kongresszentrum Luzern ist das wichtigste Branchentreffen des Schweizer Infrastrukturbaus.

Infra-Tagung

Der Preis bleibt heiss

Auch nach der Einführung des neuen Beschaffungsgesetzes werde der Preisdruck im Infrastrukturbau kaum nachlassen: So lautete der Tenor an der Infra-Tagung. Ein Thema war auch der Ausbau des Bahnnetzes, der die SBB zu einem Balanceakt zwischen Fahren und Bauen zwingt.

Von Stefan Gyr

An Arbeit mangelt es nicht im Schweizer Infrastrukturbau, und auch die Finanzierung ist weitgehend gesichert. Dennoch kämpft die Branche seit einigen Jahren mit tiefen Preisen. Aber welcher Preis ist der richtige? Diese Frage wurde an der Infra-Tagung im Kultur- und Kongresszentrum Luzern aufgeworfen. «Qualität ist der zentrale Bestandteil der Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes», sagte Christian Wasserfallen, Präsident von Infra Suisse. Qualität und der damit zusammenhängende hohe Bedarf an guten Fachkräften auf allen Ebenen erforderten vernünftige Preise.

Das Preisniveau werde sich deshalb wegen des grossen Investitionsvolumens und der grossen Nachfrage nach neuen

Infrastrukturen nach oben entwickeln müssen. In den letzten fünf bis zehn Jahren stagnierten laut Wasserfallen die Baupreisindizes im Tiefbau allgemein. Im Vergleich zum Oktober 2015 stiegen die Preise bis Anfang 2019 im Tiefbau um nur 0,6 und im Strassenbau um gerade einmal 0,5 Prozent. «So geht es nicht weiter, hier sind wir alle gefragt», meinte der Berner FDP-Nationalrat.

Grosse Hoffnungen setzt die Branche in das neue Beschaffungsrecht. Danach soll die zentrale Ausrichtung auf den Preis der Vergangenheit angehören. Neu soll das insgesamt «vorteilhafteste Angebot» zum Zug kommen. Hier seien Bund, Kantone, Städte, Gemeinden, Bauherren und Bauunternehmen verantwortlich, Qualität

und Nachhaltigkeit ins Zentrum zu rücken, erklärte Wasserfallen. «Der politische Auftrag ist klar. Wir wollen wirtschaftliche Rahmenbedingungen, die ermöglichen, nicht verhindern.»

Qualitätswettbewerb gestärkt

Das neue Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen tritt voraussichtlich Anfang 2021 in Kraft. «Die Preise im Infrastrukturbau bleiben auch in Zukunft heiss», sagte Matthias Forster, Geschäftsführer von Infra Suisse. Auch nach der Einführung des Bundesgesetzes, der zugehörigen Verordnung und der entsprechenden kantonalen Gesetzgebungen bleibe der Preis ein wesentlicher Faktor, wenn die öffentliche Hand Güter und Dienstleis-

tungen beschafft. Doch der Qualitätswettbewerb werde gegenüber dem Preiswettbewerb gestärkt, was «wichtig und gut» sei. Nur wer für seine Leistung einen guten Preis bezahlt bekomme, könne nachhaltig und zukunftsfähig handeln.

Mit dem neuen Bundesgesetz erhält bei öffentlichen Vergaben nicht mehr automatisch das billigste Angebot den Zuschlag, sondern das beste. «Das ist ein Paradigmenwechsel», so Forster. Doch diesem müsse ein Kulturwandel folgen. Dieser werde etwas länger dauern. Die Bauwirtschaft und die Koordinationskonferenz der Bau- und Liegenschaftsorgane der öffentlichen Bauherren (KBOB) seien daran, gemeinsam die neuen Rahmenbedingungen und Kriterien festzulegen. Die Gewichtung des Preises allein sage wenig aus, wie gut ein Bewertungssystem die Qualität eines Angebots berücksichtigt. Entscheidend sei vielmehr, um wie viel ein Angebot über dem tiefsten Preis liegen darf, damit es für eine bessere Qualität noch Punkte erhält. Im Infrastrukturbau ist eine Preisgewichtung mit 70 Prozent bei einer Bandbreite der Preisbewertung von 30 Prozent am weitesten verbreitet, wie Forster erklärte. Bei dieser Zuschlagspraxis dürfe ein Angebot mit Maximalqualität allerhöchstens fünf Prozent teurer sein als ein Billigstanbieter, um noch eine Chance auf den Zuschlag zu haben. «Ein Qualitätswettbewerb ist mit diesem System kaum möglich.»

Gegen «überbordende Bürokratie»

Der Kulturwandel muss gemäss dem Infra-Geschäftsführer von den Vergabestellen ausgehen. Sie hätten die Freiheiten und Möglichkeiten, das Umfeld für einen echten Qualitätswettbewerb und somit für Innovation und Nachhaltigkeit zu schaffen. Dies mit einem zuverlässigen Vergabesystem, das innovativen und qualitativ hochwertigen Angeboten echte Chancen auf einen Zuschlag einräumt, auch wenn der Vergabepreis höher ist. Mit sorgfältigen, fundierten Ausschreibungen, die das Feld für Spekulationen klein halten und einen fairen Wettbewerb ermöglichen. Mit neuen Formen der Zusammenarbeit, die den Erfolg des Projekts in den Mittelpunkt stellen und zu besseren und nachhaltigeren Lösungen führen. Und mit gegenseitigem Respekt sowie Pragmatismus und Effizienz. Zusätzliche Kriterien wie zum Beispiel Nachhaltigkeit erfordern laut Forster «keine überbordende Bürokratie». Nötig seien dafür stattdessen effiziente Systeme wie Verzeichnisse, Standards und eine



«Entscheidend ist, um wie viel ein Angebot über dem tiefsten Preis liegen darf, damit es für eine bessere Qualität noch Punkte erhält.»

Matthias Forster,
Geschäftsführer Infra Suisse

schweizweit einheitliche Umsetzung des Beschaffungsrechts.

Die Infra-Tagung ist das wichtigste Branchentreffen des Schweizer Infrastrukturbaus. Organisiert wird sie von Infra Suisse, der Schweizer Branchenorganisation für Firmen im Infrastrukturbau. Der Infrastrukturbau trage zur Attraktivität des Standorts Schweiz bei, betonte Präsident Wasserfallen an der jüngsten Tagung. Weil unsere Mobilitätsansprüche steigen,

braucht es eine ganze Reihe von neuen Infrastrukturen. 37 Kilometer legt in der Schweiz jede Person täglich im Durchschnitt zurück. Wir sind rund 90 Minuten pro Tag unterwegs. 78 Prozent aller Haushalte besitzen ein Auto. 57 Prozent der Bevölkerung haben ein Abo für den öffentlichen Verkehr. Allein den Hauptbahnhof Zürich benutzen 438 000 Personen pro Tag, den Berner Bahnhof 324 000.

Der Fonds zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi) und der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) seien wichtige Elemente der Infrastrukturpolitik, so Wasserfallen. Es brauche die Ausbauschritte in den Agglomerationen und bei den Nationalstrassen genauso wie die Investitionen in den Werterhalt und Unterhalt der Bahn- und Strasseninfrastruktur. Von grosser Bedeutung sei auch der Bau der zweiten Strassenröhre durch den Gotthard. Bauherren und Bauunternehmen seien gefordert, die geplanten Projekte zeitgerecht und zu vernünftigen Preisen zu realisieren. «Zentral ist eine fruchtbare Zusammenarbeit zwischen Bauherren, Unternehmen, der Verwaltung, den Regionen und Verbänden», erklärte Wasserfallen.

Thurgau plant neue Autobahn

Die Verkehrsinfrastrukturen sollten nicht nur in den Zentren ausgebaut werden, wo die Züge und Strassen am stärksten überlastet sind, erklärte die Thurgauer Regierungsrätin Carmen Haag (CVP), Vorsteherin des Departements für Bau und Umwelt. Zusätzliche Kapazitäten auf Strassen und Schienen brauche es auch in den Randregionen. Viele ehemals rein ländliche Ge-



Die Bodensee-Thurtal-Strasse soll westlich von Weinfelden die Bahn als Viadukt überqueren.



Beim Bau des Bözberg-Eisenbahntunnels haben die SBB ein neues Kooperationsmodell erprobt.

bierte sind in den vergangenen Jahrzehnten stark gewachsen, der Kanton Thurgau beispielsweise von rund 200 000 Einwohnern im Jahr 1990 auf gegenwärtig knapp 270 000. Bei einer mittleren Zuwanderung werden es bis 2035 rund 330 000 sein, wie die kantonale Dienststelle für Statistik ermittelt hat. Der Thurgau gehört damit zu den am stärksten wachsenden Kantonen der Schweiz. Der motorisierte Individualverkehr hat in der gleichen Zeit um 41 Prozent zugenommen – im ländlichen Raum spielt das eigene Auto wegen der beschränkten Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln noch immer eine wichtige Rolle.

Quer durch den ganzen Thurgau führen von Osten nach Westen nur Hauptstrassen – durch mehrere Städte und Dörfer. Das sei nicht mehr zukunftsfähig, so Haag. Zudem ist die Wirtschaft im Oberthurgau dringend auf bessere und schnellere Verbindungen angewiesen, weil der Bodensee das Einzugsgebiet im Osten beschränkt. Um den peripher gelegenen Lebens- und Wirtschaftsraum besser an das übergeordnete Nationalstrassennetz anzubinden und die Ortsdurchfahrten zu entlasten, soll die

rund 30 Kilometer lange Bodensee-Thuraltstrasse (BTS) von Arbon und Romanshorn bis Bonau bei Weinfelden gebaut werden. Kostenpunkt: rund 1,56 Milliarden Franken. Westlich von Weinfelden soll die Bahnlinie mit einem Viadukt überquert werden, um das Grundwasservorkommen zu schützen. Als Ergänzung will der Kanton die neue Oberlandstrasse von Amriswil nach Kreuzlingen (OLS) erstellen.

Breites Mitwirkungsverfahren

Für den Kanton gehe es um weit mehr als nur Strassen, erklärte Haag. Die BTS sei seit dem Beginn der Planungsarbeiten

ein «umfassendes Mobilitätsprojekt». Ihre Auswirkungen auf Raum, Umwelt und Bevölkerung seien in allen Planungs- und Projektierungsschritten berücksichtigt worden. Zudem habe das kantonale Tiefbauamt das Projekt in einem mehrjährigen, breiten Mitwirkungsverfahren mit den Gemeinden, der Bevölkerung und den Grundeigentümern erarbeitet. Ende 2019 hat der Kanton Thurgau das BTS-Dossier dem Bundesamt für Strassen (Astra) zugestellt. Man hoffe, das Vorhaben werde vom Bund möglichst rasch in das strategische Entwicklungsprogramm für die Nationalstrassen aufgenommen, sagte Haag.



«An erster Stelle sind wir für ein zuverlässiges Bahnnetz verantwortlich und versuchen, die Auswirkungen auf die Kunden möglichst gering zu halten.»

Jacques Böschung, Leiter Infrastruktur SBB

Im öffentlichen Verkehr in der Schweiz sei die Bahn das Rückgrat, erklärte Jacques Böschung, Mitglied der Konzernleitung und Leiter Infrastruktur bei den SBB. Die Bundesbahnen vergeben heute jährlich Arbeiten für rund eine Milliarde Franken an die Tiefbaubranche. Dieses Volumen wird in den nächsten Jahren mit den geplanten Ausbausritten zunehmen. Ein grösseres Netz erfordert auch mehr Unterhalt. Die Investitionen der SBB ins Bahnnetz werden deshalb allein von 2020 bis 2022 um mehr als 13 Prozent zunehmen. Gleichzeitig bieten die SBB immer mehr Verbindungen auf ihrem Schienennetz an. Das Bahnnetz wird damit künftig noch stärker belastet bei einem noch dichteren Fahrplan. Trotz der anstehenden Ausbauten seien die SBB keine Bauunternehmung im eigentlichen Sinn, sagte Böschung. An erster Stelle seien sie für ein zuverlässiges Bahnnetz verantwortlich und versuchten, die Auswirkungen auf die Kunden möglichst gering zu halten. Böschung sprach von einem Zielkonflikt: «Es gilt, die Balance zwischen Fahren und Bauen zu finden.»

Hohe Sicherheitsanforderungen

Zu den grössten Herausforderungen für die Bahn gehört laut Böschung das Bauen unter Betrieb bei hohen Sicherheitsanforderungen. Dies führe zu einer hohen Komplexität im System und fordere alle Partner in der ganzen Wertschöpfungskette. Eine der wichtigsten und auch knappsten Ressourcen seien die Intervalle, das heisst geplante Kapazitätseinschränkungen mit Auswirkungen auf den Bahnbetrieb. Bei jedem Projekt stelle sich die Frage, ob die Arbeiten bei laufendem Betrieb ausgeführt werden oder ob ein Totalunterbruch mit Schienenersatzverkehr sinnvoller ist.

Angesichts des wachsenden Bauvolumens und der komplexen Rahmenbedingungen möchten die SBB mit anderen Kooperationsmodellen einen neuen Markt schaffen, wie Böschung weiter ausführte. Dabei sollen die externen Partner mehr Verantwortung übernehmen und den SBB ihre Leistungen als Gesamtpaket anbieten. Dieses sogenannte «GU+»-Modell sei bereits beim Bau des Bözberg-Eisenbahntunnels erfolgreich angewendet worden. Gleichzeitig wollen die SBB auch auf neue Technologien setzen. Die Digitalisierung berge ein grosses volkswirtschaftliches Potenzial und bedeute für die Baubranche eine enorme Chance, so Böschung. Unternehmen, die diesen Weg einschlagen, verschaffen sich einen entscheidenden Wettbe-

werbsvorteil: Mit den damit verbundenen Produktivitätsfortschritten gewinnen sie einen grösseren Spielraum bei der möglichen Marge.

Zurückhaltung beim Ausbau von Infrastrukturen forderte hingegen Michel Huissoud, Direktor der Eidgenössischen Finanzkontrolle (EFK). Es frage sich, ob die zukünftigen Generationen noch die finanziellen Mittel haben werden, um für den Unterhalt aller von uns geerbten Infrastruk-

turen für Bahnverkehr, Wasser, Elektrizität, Gas, Strassenbau und Kommunikationsnetze zu sorgen. Es liege in unserer Verantwortung, möglichst bald mit dem Verzicht auf überflüssige Infrastrukturen zu beginnen. Die EFK übte beispielsweise Kritik an der 85 Millionen Franken teuren Sanierung des Weissensteintunnels an der Bahnstrecke von Solothurn nach Moutier. Das Bauwerk stammt aus einer Zeit, als es den Basistunnel zwischen Grenchen und Moutier noch nicht gab. Heute seien die beiden Tunnel «ein klarer Fall von Doppelspurigkeit», so Huissoud. Der gut frequentierte Basistunnel sei dabei ganz klar im Vorteil gegenüber dem Weissensteintunnel mit seinen täglich lediglich 590 Passagieren.



«Es ist wichtig, das Richtige zu bauen, doch man muss das Richtige auch gut bauen.»

Michel Huissoud, Direktor Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK)

wichtig, das Richtige zu bauen, doch man müsse das Richtige auch gut bauen, sagte Huissoud. Die EFK führe deshalb regelmässige Bauprüfungen durch.

Die öffentliche Hand müsse mit dem guten Beispiel vorangehen und Recycling-Baustoffe einsetzen, erklärte Hansruedi Müller, Leiter der Taskforce Baustoffkreislauf Regio Basel. In beinahe allen Bereichen seien Recycling-Produkte dem Primärmaterial qualitativ ebenbürtig. Der Kanton Baselland soll gemäss der neuen Richtplan-Vorlage künftig als Vorbild für seine Bauwerke ausschliesslich Sekundärbaustoffe verwenden.

Grosses Recycling-Potenzial

In den beiden Basel werden jährlich etwa 900 000 Tonnen Aushubmaterial und mineralische Bauabfälle auf Deponien entsorgt. 550 000 Tonnen werden als Recycling-Materialien in den Baustoffkreislauf zurückgeführt. Der Platz in den Deponien wird knapp. Gemäss Erhebungen könnte die Menge an deponiertem Bauabfall um zusätzliche 200 000 Tonnen pro Jahr zugunsten von Recycling-Baustoffen vermindert werden. Langfristig liege das Potenzial bei rund 300 000 Tonnen pro Jahr, sagte Müller. Allerdings könnten bei weitem nicht alle Bauabfälle zu hochwertigen Recycling-Baustoffen aufbereitet werden. An der Planung weiterer Deponiestandorte für Aushubmaterial und Bauabfälle führe also kein Weg vorbei. ■

Bei Bauvorhaben gelte es vor allem, Normen und Standards festzulegen, die den gesamten Prozess vom Konzept bis zur Umsetzung der Projekte umfassen. Infrastrukturen sollten auch tatsächlich so wie geplant genutzt werden. Beim Bau des neuen Verwaltungszentrums des Bundes beim Guisanplatz in Bern konnten zwar die finanziellen Zielwerte eingehalten werden, indem die Kapazität auf 3200 Arbeitsplätze erhöht wurde. Am Ende werden aber nur etwas mehr als 2000 Personen diese Räumlichkeiten belegen, wie die EFK feststellte.

Ein weiteres Beispiel sind die Wildtrampassagen an den Nationalstrassen. Von den 33 Wildbrücken, die zwischen 1986 und