

Ölpreis unter 48 Dollar

Wann wird

endlich billiger?

Von Patrik Berger und Ulrich Rotzinger

Seit Monaten ist der Ölpreis auf Sinkflug. Ein Fass Rohöl kostete gestern nur noch 47 Dollar. Das sind 53 Prozent weniger als noch im Sommer. So billig war Öl seit sechs Jahren nicht mehr! Schon beim Fasspreis von 70 Dollar

wurde der Ruf nach Preissenkungen bei Kerosin und Benzin laut. Die Tankstellenbetreiber haben reagiert. Seither sind die Preise für eine Tankfüllung um 25 Prozent eingebrochen.

Doch die Airlines bleiben stur. Das Fliegen ist bisher nicht billiger geworden. Obwohl die Talfahrt des Ölpreises auch die

Fluggesellschaften erheblich entlastet. **Der Internationale Luftfahrtverband Iata rechnet für 2015 weltweit mit zwölf Milliarden Franken geringeren Kerosinkosten.**

Als Rohöl noch über 100 Dollar kostete, hatten die Airlines zum Ausgleich ihrer Mehrkosten Kerosinzuschläge eingeführt. Und damit ihre Tickets

verteuert. Die Swiss benannte den Treibstoffzuschlag später in «Internationalen Zuschlag» um. Wie er berechnet wird, bleibt bis heute ein Geheimnis.

Dabei fliegen die Airlines in aller Welt – darunter auch die Lufthansa und ihre Tochter Swiss – profitabel, wie der Branchenverband meldet. Die Gewinne der Fluggesellschaften

sollen im laufenden Jahr um gut einen Viertel auf 25 Milliarden Dollar steigen.

Zur Erinnerung: Die Swiss hatte 2008 versprochen, dass die Treibstoffzuschläge wieder verschwinden. «Wir machen die letzten zwei Erhöhungen der Zuschläge wie versprochen rückgängig, wenn sich der Rohölpreis während mehr als

vier Wochen unter dem Niveau von 120 Dollar bewegt», sagte der damalige Chef Christoph Franz öffentlichkeitswirksam.

Die Politik der Fluggesellschaften macht Konsumentenschützer sauer. Sie forderten bisher vergeblich, das Ticketpreise angepasst werden müssen. «Es überrascht mich nicht, dass die Preissenkungen nicht



Ingenieur-Präsident warnt vor Sparwut bei öffentlichen Bauten

Verbands-Chef Heinz Marti fürchtet um die Qualität unserer Infrastruktur.

Fotos: Joseph Khakshour, Keystone



Teurer Rechenfehler: Die Brücke der Zürcher Durchmesserlinie muss nachgebessert werden.

«Das führt zu Minimalismus und weniger Qualität»

Blick.ch
Umfrage
Sollen wir mehr für öffentliche Bauten zahlen?
 Ja. Langfristig ist es billiger, als später für Reparaturen zu zahlen.
 Nein. Unsere Bauten entsprechen höchsten Standards.
 Was ich brauche, baue ich selber.
Stimmen Sie ab auf Blick.ch
BAUEN

Stromnetze, Verkehrswege, Wasserversorgung: Die öffentliche Infrastruktur der Schweiz genießt einen ausgezeichneten Ruf. Doch nun schlagen Ingenieure und Planer einen ruhmreichen Preiskampf liefern. «Es wird jedes Jahr schlimmer.

ein entfesselter Preiskampf. «Unsere Branche leidet», sagt Heinz Marti (64), Bauingenieur und Präsident des Berufsverbands Usic. Speziell bei öffentlichen Aufträgen würden sich Ingenieure und Planer einen ruhmreichen Preiskampf liefern. «Es wird jedes Jahr schlimmer.

Teilweise liegen die Stundenansätze, die den Kunden verrechnet werden, schon bei unter 70 Franken. Für dieses Geld würde kaum ein Handwerker zum Werkzeug greifen. In unserer Branche aber arbeiten teilweise Hochschulabsolventen zu diesen Tarifen!»

Tiefe Preise bei öffentlichen Beschaffungen – das freut natürlich den Steuerzahler. «Kurzfristig sicher», räumt auch Marti ein. Allerdings habe der Preiskampf dramatische Folgen. «Das führt zu Minimalismus und weniger Qualität.» Bei jungen Ingenieuren steige das Frustrationspotenzial. Und weil die Margen immer dünner würden, blieben Weiterbildung und Arbeitskulturen auf der Strecke. «Zusammengenommen können diese Entwicklungen für den Steuerzahler mittelfristig sehr teuer werden», warnt Marti.

Dass der Ingenieur-Chef gerade jetzt in die Offensive geht, kommt nicht von ungefähr. Derzeit überarbeiten Bund und Kantone ihre Beschaffungsgesetze, über welche jedes Jahr Aufträge im Umfang von weit über 30 Milliarden Franken abgewickelt werden.

Genau dieses Regelwerk ist für Marti schuld am Preisgeschehen: Zwar würden bei Auftragsvergaben auch weiche Kriterien wie Referenzen und Qua-

lität berücksichtigt. «Faktisch ist der Preis aber zu oft das allein entscheidende Merkmal. Qualität und Nachhaltigkeit einer Leistung sind halt schwer messbar.» Marti plädiert deshalb dafür, dass diese qualitativen Kriterien künftig mehr Gewicht erhalten. «Die Hebelwirkung einer guten Planung auf den Endpreis und die Kosten für Betrieb und Unterhalt sind enorm.»

Unterstützt wird Marti von Hans Grunder. Der BDP-Natio-

nalrat ist einer der letzten Ingenieurunternehmer im Bundesparlament. «Es ist leider so: Oft übersteuert der Preis die Qualität.» Soll denn der Wettbewerb eingeschränkt werden? «Überhaupt nicht», sagt Grunder. «Es braucht Wettbewerb. Aber er soll nicht nur über den Preis, sondern auch über die Qualität stattfinden.» Christoph Lenz

SVP attackiert FDP

Wird nichts aus dem bürgerlichen Schulterschluss zwischen Freisinn und Volkspartei?

FDP-Chef Philipp Müller sagte in der «NZZ am Sonntag»: «Die SVP hat sich in wichtigen Fragen radikalisiert.» Weil es auch negative Rückmeldungen von der Basis und aus den Kantonen gab, lehnt Müller flächendeckende Listenverbindungen ab. Bei den Angeschlossenen kommt

das nicht gut an. Für SVP-Fraktionschef Adrian Amstutz ist «offensichtlich, was passiert ist». Er sagt: «SP-Chef Christian Levrat hat Müller erfolgreich eingenommen und ihm wohl zugesichert, die beiden FDP-Bundesräte erneut zu wählen, wenn er zur SVP auf Distanz geht», so der Berner.

Das lässt Müller nicht auf sich sitzen. «Was Herr Amstutz erzählt, ist völliger Unsinn», so der Aargauer.

Die FDP sei «politisch von keiner Partei weiter weg als von der SP», erklärt er. Die Sozialdemokraten seien im Wahljahr Hauptgegner seiner Partei. Das habe er auch im Interview so gesagt. «Herr Amstutz hätte es genau lesen sollen, bevor er solche Unterstellungen in die Welt setzt.» Für den SVP-Mann indes bleibt das Angebot bestehen, «um den echt bürgerlichen Block zu stärken». Christof Vuille

Wenn Sparen teuer ist

Bern – Ein einfacher Rechenfehler – mit gewaltigen Konsequenzen: Die Pfeiler der Letzigrabenbrücke, Teil der SBB-Durchmesserlinie, werden derzeit verstärkt. Massive Mehrkosten sind die Folge. Planungsmängel sorgten auch beim neuen Wahrzeichen der Stadt Bern für ein finanzielles Debakel: Beim Bärenpark hatten Ingenieure die Hangstabilität falsch berechnet. Der Bau war sieben Millionen Franken teurer als ursprünglich veranschlagt. Noch kostspieliger war der Planungsversuch bei der Berner Frauenklinik. Sieben Jahre nach Eröffnung kamen Hunderte Baumängel und Statikprobleme ans Licht. Kostenpunkt der Sanierung: 36 Millionen Franken.