

# USIC news

N<sup>o</sup>  
01/15

Feb. 2015

---

Union Suisse des Sociétés d'Ingénieurs-Conseils  
Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen  
Unione Svizzera degli Studi Consulenti d'Ingegneria  
Swiss Association of Consulting Engineers  
Member of FIDIC and EFCA



## *Verkehrsplanung*

Gespräch mit Benno Singer und  
Stephan Erne, ewp AG Effretikon

[www.usic.ch](http://www.usic.ch)

USIC

# Inhaltsverzeichnis

<b>Editorial</b>	<i>Für faire Honorare</i>	01
<b>Interview</b>	<i>Verkehrsplanung</i>	02
<b>Carte blanche</b>	<i>Ingenieur – Berufsgattung mit Stolz?</i>	06
<b>Politik</b>	<i>Paradigmenwechsel der Verkehrsfinanzierung?</i>	08
	<i>Grosser Fussabdruck des Staates</i>	09
	<i>Eine Regulierungsbremse im Dienste der Konkurrenzfähigkeit</i>	10
	<i>Güterverkehr Schweiz 2030</i>	12
	<i>Erbschaftssteuer</i>	14
	<i>Jähes Ende eines Versicherungsprojekts</i>	15
<b>Recht</b>	<i>Revision des KBOB-Planervertrages</i>	16
<b>Arbeitsrecht</b>	<i>Flexible Arbeitsmodelle ermöglichen moderne Laufbahnen</i>	19
<b>Unternehmung</b>	<i>Exportrisikoversicherung SERV</i>	20
<b>Bauwirtschaft</b>	<i>Tramverlängerung Basel für eine offene und vernetzte Schweiz</i>	22
<b>Umwelt/Energie</b>	<i>KKW-Rückbau als Herausforderung für Schweizer Unternehmen</i>	24
<b>Bildung</b>	<i>Launch der neuen Website</i>	26
	<i>Interview mit Marlen Bigler</i>	28
	<i>Aktuelles der Stiftung bilding</i>	30
	<i>usic Young Professionals Seminar zum Thema BIM</i>	32
	<i>Berufsberatende blicken hinter die Kulissen</i>	33
	<i>Berufsmesse Zürich</i>	34
	<i>Umfrage zur Bildungsqualität zeigt Erwartungen der Praxis</i>	35
<b>International</b>	<i>Blick über den Zaunpfahl – mit der EFCA in Málaga</i>	38
	<i>International Sector Review</i>	39
<b>Splitter</b>	<i>Erfolgreiche CEO-Konferenz 2014</i>	40
	<i>SVIN Kultur-Wegweiser</i>	41
	<i>Die NPK-Datenbibliothek wurde erweitert</i>	42
	<i>Firmenjubiläum</i>	42

## Impressum

### Redaktion und Geschäftsstelle

Effingerstrasse 1, Postfach 6916, 3001 Bern | Telefon: 031 970 08 88 | Fax: 031 970 08 82  
www.usic.ch | E-Mail: usic@usic.ch

Konzept & Grafik: id-k Kommunikationsdesign, Bern | Herstellung Print & eMag-App: rubmedia, Wabern/Bern  
Bild Umschlag: yimafuku/www.photocase.com

## Für faire Honorare

Sie halten die erste Ausgabe der usic news 2015 in Ihren Händen. Im Namen der usic wünsche ich Ihnen ein erfolgreiches und glückliches Jahr.

Das neue Jahr bringt viele Themen und Aufgaben für unseren Verband mit sich. Auf politischer Ebene wird beispielsweise die Beratung über die Energiestrategie 2050 weitergeführt. Wir setzen uns dabei für besonders gute Rahmenbedingungen für die Planungsbüros ein, etwa beim anstehenden Rückbau der Kernkraftwerke. Weitere Themen, die uns beschäftigen, betreffen zum Beispiel die Strommarktliberalisierung und die Zukunft der Stromnetze oder die Regelung der Nutzung des Untergrunds.

Selbstverständlich bleiben auch die Honorare für Planerleistungen und die in vielen Bereichen zu konstatierende Tiefpreisproblematik weiterhin in unserem Fokus. Im Rahmen der laufenden Revision des Beschaffungsrechts (vorerst auf Stufe der Kantone, bald auch auf Stufe Bund) setzt sich die usic für einen konsequenten Qualitätswettbewerb bei intellektuellen Dienstleistungen ein. Es müssen künftig – wie im Ausland – auch in der Schweiz Verfahren möglich sein, bei denen der Preis keine oder nur eine sehr untergeordnete Rolle spielt (Quality Based Selection). Die usic ist sehr aktiv in der laufenden politischen Debatte und wird ihre Kernthemen – Qualitätswettbewerb, Schwellenwerte, Zuschlagskriterien etc. – mit Nachdruck vertreten. Die usic-Stellungnahme zur IVöB-Revision (Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen) findet sich auf unserer Website bei den Dokumenten der AG Vergabe.

Gegen Ende des letzten Jahres ist das Vergabemonitoring angelaufen. Abgelaufene Vergaben mit besonderen Auffälligkeiten sollen analysiert und ausgewertet werden in der Hoffnung,

damit Transparenz zu schaffen. Bereits sind erste Meldungen auf der usic-Geschäftsstelle eingegangen. Erste Auswertungen werden bald vorgenommen werden können und dann wird sich weisen, welcher Wert diesem neuen Instrument zukommt.

Verstärkt wird das Engagement der usic gegen unangebrachte Tiefpreise auch durch eine Initiative der Planerverbände: Die neue Charta «Faire Honorare für kompetente Leistungen» wird von den wichtigsten Planerverbänden mitgetragen und enthält ethische Grundsätze im Umgang mit Honorierungsfragen bei Architekten und Ingenieuren. Die usic trägt diese Charta mit und erwartet von ihren Mitgliedsunternehmen ein entsprechendes Bekenntnis. Die Mitglieder sind aufgerufen sich gemäss den in der Charta aufgeführten Grundsätzen zu verhalten (die Charta ist abrufbar auf der Website der usic in der Rubrik «Mitglied werden»).

Schliesslich hat unser Präsident Heinz Marti in einem Beitrag in der Tageszeitung «Blick», erschienen am 13. Januar 2015, auf die Gefahren der Tiefpreise hingewiesen. «Das führt zu Minimalismus und weniger Qualität», ist Heinz Marti überzeugt. Den entsprechenden Artikel finden Sie im Medienspiegel auf [www.usic.ch](http://www.usic.ch).

Minimalismus und schlechte Qualität entsprechen nicht dem Berufsethos der beratenden Ingenieurinnen und Ingenieure. Setzen wir alles daran, dass wir das Gegenteil beweisen können! In diesem Sinne zählen wir auf Ihr Engagement und wünschen Ihnen besten Erfolg.

*Dr. Mario Marti, Geschäftsführer usic*



# Verkehrsplanung

*Gemäss ihrem Firmenprospekt planen die Ingenieurinnen und Planer der ewp für mehr Zukunft. Bedeutet dieses Firmenstatement für den Strassenverkehr von morgen, dass Sie sich schon heute mit vollautomatisierten Autos befassen und überzeugt sind, dass unsere Verkehrspolitik schon in wenigen Jahren durch eine Vielzahl von futuristischen Produkten und vollautomatisierten Diensten geprägt sein wird?*

Mehr Zukunft heisst nicht zwingend mehr Technik. Es gibt zwar viele Studien und Prognosen, die uns eine solche Technik verheissen, allerdings dauert der Schritt von der Ideenskizze bis zur realisierbaren Umsetzung dann doch noch etwas länger als erwartet. Es ist zwar realistisch, dass die Autos schon bald ohne lenkende Personen fahren können, es sind aber noch viele damit verbundene Aufgaben zu lösen. Im Weiteren stellt sich die Frage, ob diese Entwicklung überhaupt von der Gesellschaft gewünscht ist und akzeptiert wird.

*Welches könnten für diese Form des Autoverkehrs schwierige Hürden sein?*

Es gibt eine Vielzahl von Schwierigkeiten zu überwinden, die in Gesprächen über die Zukunft des Autos oft unterschätzt werden. Zum Beispiel: Das Bild von der schnell rollenden, dichten Autokolonne mag für Autobahnen realistisch sein. Es ist jedoch unpassend für den Stadtverkehr. Hier sind weitere Aspekte zu beachten wie Strassenkreuzungen, von der Kolonne abgehende und sich neu in die Kolonne einklinkende Fahrzeuge, Fussgänger, welche die Strasse überqueren müssen, Velos, die auch ans Ziel kommen wollen etc. Zudem müssen die Systeme auch bei aussergewöhnlichen Situationen wie ungünstigen Witterungsverhältnissen, Baustellen etc. funktionieren. Schlussendlich ist es fraglich, ob PW-Lenker bereit sind, die Kontrolle über ihr Fahrzeug abzugeben.

*Was bedeutet es für Sie als Ingenieur und Planer, wenn bei einer solchen technischen Entwicklung gar keine neuen Strassen mehr geplant und gebaut werden müssten?*

Selbst wenn es eintreffen sollte, dass in Zukunft weniger neue Strassen gebaut werden, sind wir mit dem Unterhalt der bestehenden Infrastruktur ausreichend beschäftigt. Darunter verstehen wir nicht nur die bauliche Erneuerung der Infrastruktur, sondern auch die Anpassung an neue Anforderungen und Wertvorstellungen.

*Nach dem etwas unsicheren Blick nach vorne zurück zu den Fragen der Gegenwart. Prof. Hans-Rudolf Schalcher hat die Verkehrsinfrastruktur in der Schweiz in vier Zustandskategorien eingeteilt. Danach geht es den Nationalstrassen am besten, gut präsentiert sich auch die Lage der Bahn, prekär hingegen ist der Zustand der Gemeindestrassen und auch um die Versorgung und Entsorgung ist es schlecht bestellt. Sind Sie mit dieser Klassierung einverstanden?*

Wir machen in unserer Tätigkeit in etwa die gleiche Erfahrung. In der Praxis sind solche Vergleiche allerdings mit Vorsicht anzugehen. Interessant und hilfreich werden sie erst, wenn sie in ihrer Entwicklung über die Jahre betrachtet werden und diese Zustandsentwicklungen mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln verglichen werden.

*Für das Bauwerk Schweiz zeichnet Prof. Schalcher das folgende Bild: Der Wiederbeschaffungswert der Wohnbauten wird auf 1'550 Mrd. Franken geschätzt, die Hochbauten für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen auf 950 Mrd., die Hochbauten in staatlicher Hand auf 210 Mrd., die technischen Infrastrukturen der öffentlichen Hand auf 711 Mrd. und die privaten technischen Infrastrukturen auf 135 Mrd. Was können Sie mit diesen Schätzungen anfangen?*

**Die Spirale der schweizerischen Ausbaumentalität bei Verkehrsinfrastrukturen muss gebrochen werden.**

Für uns sind die Problematik der Finanzierung und damit der dafür gebildeten Finanzierungsfonds von besonderem Interesse. Diese Fonds sind zwar politisch nicht unumstritten, für die termingerechte Realisierung von Bauprojekten sind sie für die verantwortlichen Politiker wie auch die planenden Behörden und Ingenieure jedoch unentbehrlich. Ein schwerwiegender Makel haftet dem Finanzierungsfonds allerdings dann an, wenn die reservierten Mittel für fragwürdige bzw. unzumutbare Projekte «vergeudet» werden. Wenn staatliche Behörden und Unternehmen nicht zielgerichtet investieren, verlieren sie das Vertrauen der Bevölkerung.

→

*Prof. Rico Maggi mahnt schon seit Jahren – zuletzt in seiner gemeinsamen Schrift «Verkehrt» mit Angelo Geninazzi im Jahre 2010 –, die Spirale der schweizerischen Ausbaumentalität bei Verkehrsinfrastrukturen müsse gebrochen werden. Hinter diese Forderung stellen sich nach wie vor die massgebenden Verkehrswissenschaftler.*

Trotzdem wurde die Mahnung durch die Politik ignoriert. Der politische Druck, Engpässe zu lösen und den flüssigen Strassenverkehr zu begünstigen, scheint in der Regel zu obsiegen. Die Frage ist allerdings, ob mit dieser Haltung wirklich eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssituation erreicht werden kann. Die Entwicklung der Verkehrssituation beispielsweise beim Bareggunnel lässt daran zweifeln.

*Können Sie die Problematik des Bareggunnels noch etwas umschreiben?*

Im Oktober 1970 wurde der Bareggunnel mit zwei Röhren mit je zwei Fahrstreifen eröffnet. Diese erreichten in den 1990er Jahren ihre Kapazitätsgrenzen, da sich die stark befahrene sechsspurige Autobahn im Bereich des Tunnels auf vier Streifen verengte und dadurch einen Flaschenhals bildete. Mit dem Ausbau inkl. einer dritten Tunnelröhre wurde im August 2004 die heutige Kapazität von sieben Streifen erreicht.

Die Kapazitätserweiterung um 50% Richtung Bern/Basel bzw. um 100% Richtung Zürich hielt allerdings nicht lange vor. Nach dem Ausbau wuchs der Verkehr innerhalb von zwei Jahren um mehr als 10 Prozent auf deutlich über 100'000 Fahrzeuge pro Tag an. Im Ostaargau wurden dadurch zwar die umliegenden untergeordneten Strassen vom früheren Ausweichverkehr weitgehend befreit. Der zusätzliche Verkehr hat aber gleichzeitig die Engpässe im Raum Zürich-Nord verschärft. Zudem hat die attraktivere Infrastruktur neuen Verkehr vom Aargau Richtung Grossraum Zürich erzeugt. Mit Verkehrsaufkommen von über 130'000 Fahrzeugen an einzelnen Tagen werden heute die Grenzen der Kapazität nur zehn Jahre nach dem massiven Ausbau wieder erreicht. Der Baregg taucht heute schon wieder auf den Engpasskarten des ASTRA auf, noch bevor die Kapazitätserweiterung auf dem Nordring realisiert wurde. Nach der bisherigen Logik eines nachfragegerechten Ausbaus müsste der Bareggunnel inkl. der angrenzenden

Abschnitte in wenigen Jahren weiter ausgebaut werden. Damit würde das unsinnige Spiel von vorne beginnen. Vergleichbare Beispiele gibt es auch beim Schienennetz.

*Wie lautet die Lehre für die Infrastrukturplanung, wenn wir nicht von einer teuren Bareggfalle in die nächste und weitere andere tappen wollen? Welche Fehler wurden gemacht, damit sich eine derartige Negativgeschichte überhaupt aufbauen konnte?*

Die Ausbaumentalität in der Verkehrspolitik muss hinterfragt werden. Dazu müssen wir zwingend eine politische Diskussion führen, welche Erreichbarkeiten wir uns leisten wollen und können. Dabei muss auch der Begriff des «Staus» in einer breiteren Öffentlichkeit geklärt werden. Beim Stau handelt es sich um einen natürlichen Vorgang, der dadurch entsteht, dass die Nachfrage an einem bestimmten Ort und zu einer bestimmten Zeit grösser ist als das Angebot. Ein Automatismus, diese Engpässe zu beseitigen, ist in einem marktwirtschaftlichen System systemfremd und nicht bezahlbar. Wir werden also immer mit gewissen Staus leben müssen.

### Der Ausbau von Infrastrukturen löst räumliche Prozesse aus.

*Weshalb ist es dann zu den heutigen Engpässen gekommen, was ist da falsch gelaufen?*

Der Zusammenhang zwischen Verkehrspolitik und Raumentwicklung wurde lange zu wenig zur Kenntnis genommen. Es ist offensichtlich, dass der Ausbau von Infrastrukturen räumliche Prozesse auslöst. Im Knonauer Amt hat beispielsweise die Siedlungsentwicklung im Zuge der Realisierung der A4 und des Uetlibergtunnels spürbar an Dynamik zugenommen, im Aargau hat sich der Ausbau des Bareggs ähnlich ausgewirkt. Die Absenz von Marktmechanismen beim Verkehr wurde dabei von der Immobilienwirtschaft ausgeglichen: Weil Räume durch die Nähe zu Zürich attraktiver wurden, stiegen Boden- und Mietpreise deutlich an. Wir haben demnach als Gesellschaft –

→

vertreten durch den Staat – mit dem Infrastrukturausbau einerseits die Bodenrenten von Privaten erhöht und gleichzeitig eine Siedlungsentwicklung ausgelöst, die neuen Verkehr erzeugt und uns schneller wieder zum Ausbau unserer Netze zwingt. Das ist paradox.

*Alle Prognosen beinhalten ein Verkehrswachstum auch auf den Strassen. Wie können wir uns dagegen stemmen bzw. welches Chaos haben wir zu gewärtigen?*

Es gibt immer wieder erfreuliche Lichtblicke. Verhaltensänderungen (z.B. dank flexibler Arbeitszeitmodelle, Homeoffice) sind beispielsweise zentrale Elemente zur Bewältigung der heutigen und künftigen Mobilität. Sie müssen jedoch mit finanziellen Anreizsystemen gekoppelt sein, um genügend Kraft zu entfalten. Aus unserer Sicht ist deshalb ein differenziertes Pricing erforderlich. Damit alle Benutzer der Verkehrsinfrastruktur (Schiene und Strasse) die Kosten überhaupt wahrnehmen, müssen ihnen die beanspruchten Strecken je nach Benützungszeit mit unterschiedlichen Tarifen in Rechnung gestellt werden. Damit würden wir nur nachvollziehen, was in anderen Lebensbereichen selbstverständlich ist. Es ist völlig normal, dass Ferien in der Hauptsaison mehr kosten als in der Nebensaison. Wir fordern vom Grossverteiler auch nicht mehr Kassen in Einkaufszentren, nur weil wir beim Wochenendeinkauf ein paar Minuten «im Stau» stehen müssen. Diese Beispiele zeigen, dass es viele Alternativen zum Infrastrukturausbau gäbe.

*Was passiert, wenn dieser Alarm durch die Politik nicht ernst genommen wird?*

Der Alarm wird sicher ernst genommen, denn Transport- und Mobilitätsprobleme werden durch alle Bevölkerungsschichten rasch und schmerzlich spürbar. Nur mit dem ökonomischen Lenkungsinstrument «Mobility Pricing» gelingen uns eine bessere Verteilung und Auslastung des Verkehrssystems. Wir werden also nicht darum herumkommen, einen Paradigmawechsel vorzunehmen und im Verkehr wie auch in der Verkehrspolitik etwas mehr Gelassenheit zu zeigen.

Markus Kamber

Foto: Frank Brehm/www.photocase.com 

 Benno Singer

Vorsitzender der  
Unternehmensleitung  
der ewp-Gruppe



 Stephan Erne

Bereichsleiter Verkehrs-  
planung und Mitglied  
der Unternehmensleitung  
der ewp-Gruppe



LINK

[www.ewp.ch](http://www.ewp.ch)



## Ingenieur – Berufsgattung mit Stolz?

Nach acht Jahren werde ich turnusgemäss aus dem Zentralvorstand der usic Schweiz ausscheiden. Gerne schaue ich auf die gute Zusammenarbeit im Vorstand und das gemeinsam Erreichte zurück. In den letzten Jahren konnten wir vieles anstossen, bewegen und realisieren. Insbesondere die Aktivitäten in der Politik und in der Vernetzung mit den grossen Bauherren erfuhren eine erfreuliche Entwicklung. Die Ingenieurbüros und ihre Anliegen, gebündelt in der Vereinigung usic, werden verstärkt wahrgenommen und die usic als ernsthafte Ansprechpartnerin akzeptiert. Auf dieser Basis müssen nun die weiteren Schritte zur Profilierung erfolgen.

Eine Profilierung des Ingenieurberufes nach innen und aussen ist bitter nötig. Nur wenige Menschen in der Gesellschaft sind sich der Wichtigkeit und Notwendigkeit der Ingenieurinnen und Ingenieure bewusst. Jeder profitiert täglich vom Wirken der Ingenieure beim Wohnen, in der Mobilität, bei der Kommunikation, bei der Energienutzung und so vielem mehr.

Die Ursache für die geringe Wahrnehmung der Ingenieurertätigkeit liegt nicht am Desinteresse der Gesellschaft. Vielmehr liegt der Grund bei uns Ingenieuren selbst. Wir, und da schliesse ich die Techniker, Planer und Zeichner mit ein, sind ganz einfach nicht sichtbar. Um akzeptiert und respektiert zu werden, muss man sichtbar und fassbar sein. Es gab mal eine Zeit, da hatte der Ingenieur in der Stadt und im Dorf den selben Stand wie der Gemeindepräsident, der Arzt, der Lehrer und der Pfarrer. Irgendwann ist dieses Ansehen verloren gegangen. Nicht weil man uns nicht mag, nein, weil man uns nicht sieht. Es ist erstaunlich, wie wenige Ingenieurinnen und Ingenieure sich in der Politik engagieren und sich in Parlamente wählen lassen. Der Hinweis, dass wir Ingenieure für solche Hobbys keine Zeit haben, da wir arbeiten müssen, ist unanständig. Das würde ja bedeuten, dass die in den Parlamenten vertretenen anderen Berufsgruppen nebst der Politik nicht arbeiten würden. Daher mein Aufruf an uns alle: Engagieren wir uns mehr in der Politik, es tut ihr gut!

Eine geringe Wahrnehmung in der Gesellschaft erschwert auch die Nachwuchsarbeit. Es fehlen junge Zeichner, Planer, Techniker und Ingenieure. Wir benötigen sie dringend für die vielen zukünftigen Herausforderungen. Solange aber die Eltern bei der Berufswahl ihres Sprösslings einen technischen Beruf oder gar den Ingenieurberuf nicht als attraktiv erachten und eine sichere Zukunft nur mit dem «KV» sehen, werden wir grösste Mühe haben, gute Schul- und Mittelschulabgänger für unseren Beruf zu gewinnen. Wir müssen mehr mit Eltern, Lehrern





und Berufsberatern über unseren interessanten Beruf mit Zukunft sprechen. Wir müssen wahrnehmbar und stolz sein.

Auch die Frauen scheinen von unserem Beruf nicht sonderlich angesprochen zu sein, obwohl wir sie dringend benötigen. Der Anteil Frauen in unseren Büros ist bedenklich tief. Viele gescheite Frauen wählen lieber einen kaufmännischen Beruf, werden Ärztin, Tierärztin oder Lehrerin. Wieso ist das so? Nebst der fehlenden Wahrnehmbarkeit des Ingenieurberufes fehlen sicherlich auch klare Aussagen zu Vereinbarkeit von Beruf, Karriere und Familie. Moderne Ingenieurbüros werden auch dies unter einen Hut bringen und sollen darüber berichten.

Zur Förderung der Wahrnehmung und Attraktivität des Ingenieurberufes gehört auch ein gesunder Berufsstolz. Wir müssen uns positionieren. Bei den Eröffnungen von Bauten stehen die Ingenieure beim feierlichen Durchschneiden des Bandes in zweiter oder dritter Reihe, obwohl sie mit ihrem Fachwissen die Realisierung erst möglich gemacht haben. Drängen wir uns weiter nach vorne! Zu Persönlichkeiten gehört auch ein entsprechendes Auftreten. Eine Teilnahme an Sitzungen und Anlässen in T-Shirt und kurzen Hosen ist dem Image des Ingenieurberufes kaum förderlich. Es gilt auch da: Kleider machen Leute.

Eine erhöhte Wahrnehmung, Akzeptanz und mehr Respekt in der Gesellschaft werden sich auch positiv auf die Honorare auswirken. Klagen bringt uns nicht weiter. Ein gesundes Selbstvertrauen

und Respekt für unsere Arbeit sind die Basis für eine Verbesserung der Situation. Angesprochen sind die Ingenieure in den Ingenieurbüros wie auch bei den Bauherrschaften. In keinem anderen Berufsfeld wird ein solcher Kannibalisismus betrieben. Es gibt Berufszweige, da sprechen sich Berufsleute auch auf entgegengesetzter Tischseite respektvoll mit «Herr Kollege» an. Im Ingenieurberuf ist dies völlig verloren gegangen. Es ist notwendig, dass sich die Ingenieure auf beiden Seiten wieder ihres Berufstandes bewusst werden.

Die Ingenieurinnen und Ingenieure, inklusive der Techniker, Planer und Zeichner, haben allen Grund, stolz auf das bisher Gewirkte und das in der Zukunft zu Erbringende zu sein. Ein namhafter Anteil zur funktionierenden Gesellschaft liegt bei ihnen. Ich wünsche gutes Gelingen.

—  
Roland Keller

Foto: zettberlin/www.photocase.com



► Roland Keller

Vorstandsmitglied der usic-Schweiz  
von 2007 bis 2015  
Geschäftsführer der Pöyry Schweiz AG

# Positive Signale für Paradigmenwechsel in der Verkehrsfinanzierung

An der Infrastrukturtagung vom 24. Oktober 2014 an der Universität St. Gallen hat der Bund über seine Vorstellungen für ein Mobility Pricing informiert, welches sowohl die Strassen- als auch die Bahnfinanzierung umfassen soll. *economiesuisse* setzt sich seit Jahren für mehr Kostenwahrheit und Verursachergerechtigkeit ein. Die Wirtschaft nimmt daher erfreut zur Kenntnis, dass der Bund den Handlungsbedarf bei der langfristigen Verkehrsfinanzierung erkannt hat. Der Weg zur Umsetzung ist aber noch lang und steinig.

Bundesrätin Doris Leuthard hat die Problemlage in der Verkehrsfinanzierung an der Infrastrukturtagung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK an der Universität St. Gallen einleitend dargelegt: Die Zunahme des Personen- und Güterverkehrs auf Schiene und Strasse bringt die Verkehrsinfrastruktur an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Stautunden auf der Strasse haben sich innerhalb der letzten fünf Jahre verdoppelt und auch das Schienennetz stösst infolge der Angebotsverdichtung zunehmend an seine Leistungsgrenze. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hinkt der Nachfrage hinterher. In dieser Situation sucht der Bund nach neuen Finanzierungsmodellen. Einerseits, um die kostentreibenden Verkehrsspitzen zu brechen, andererseits, um das Verursacherprinzip zu stärken.

*economiesuisse* wertet die Arbeiten des Bundes positiv. Denn ohne neue Konzepte wird die Verkehrsfinanzierung langfristig in eine Sackgasse steuern. Dies trotz dem erst kürzlich beschlossenen Bahninfrastrukturfonds und dem geplanten Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr. Einerseits entwickelt sich die Bahn aufgrund teurer Infrastrukturausbauten zu einem Fass ohne Boden. Andererseits dürften die Einnahmen der Mineralölsteuer auch aufgrund der bestehenden Zweckentfremdungen künftig nicht für den nachfragegerechten Ausbau der Strasseninfrastruktur ausreichen.

*economiesuisse* setzt folgende Anforderungen an ein Mobility Pricing:

**Nachfrageabhängige Preise:** Durch eine geschickte Preisdifferenzierung können die Nachfrage geglättet und teure, auf Spitzenzeiten ausgerichtete Infrastrukturbauten vermieden werden.

**Verursacherprinzip stärken:** Wer mehr Mobilität konsumiert, soll auch mehr dafür bezahlen. Bestehende Querfinanzierungen zwischen den Verkehrsträgern können abgebaut und Mehrkosten für Vielfahrer durch die tieferen Infrastrukturkosten ausgeglichen werden.

**Verkehrsträgerübergreifende Einführung:** Mobility Pricing ist nicht mit Road Pricing zu verwechseln, sondern geht einen Schritt weiter. Mobility Pricing muss nach denselben Prinzipien auf Schiene und Strasse umgesetzt werden.

**Etappierung:** Ziel ist eine flächendeckende Anwendung von Mobility Pricing. Um das System zu testen und die politische Akzeptanz zu sichern, soll das neue Finanzierungsmodell schrittweise eingeführt werden.

**Einfache technologische Umsetzung:** Mobility Pricing darf den freien Verkehrsfluss nicht behindern. Es müssen moderne technische Lösungen eingesetzt werden, welche den Kostenaufwand beim Nutzer und den Verwaltungsaufwand minimieren.

**Strassengüterverkehr:** Mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA ist im Strassengüterverkehr ein Mobility Pricing bereits weitgehend umgesetzt. Einzig eine Flexibilisierung der LSVA-Tarife fehlt bisher.

Mobility Pricing ist ein komplexes Projekt. Dazu braucht es einen langen Atem und eine koordinierte Vorgehensweise. So müssen in den Planungen beispielsweise die Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung berücksichtigt werden. Hilfreich wäre auch die Zusammenlegung der verkehrsträgerspezifischen Bundesämter. Die Wirtschaft ist bereit, den Bundesrat in der politischen Diskussion zu unterstützen und setzt sich gleichzeitig für eine schlanke und wirtschaftsfreundliche Ausgestaltung ein.

# Auch in der Schweiz grosser Fussabdruck des Staates

*Wettbewerb und freiheitliche Rahmenbedingungen bilden die Grundlage für erfolgreiches Unternehmertum, Innovation und dauerhaften Wohlstand. Die Wirtschaftsfreiheit ist als tragendes Element der schweizerischen Wirtschaftsordnung auch in der Bundesverfassung (Artikel 94 BV) verankert. Die Marktwirtschaft hat sich als effizientes Ordnungsprinzip bewährt.*

## *Zunehmender Regulierungsdruck*

Der Ruf nach mehr staatlicher Einflussnahme und Steuerung der Wirtschaft ertönt seit einigen Jahren immer lauter. Durch die Krise 2008 hat das Vertrauen in das private Unternehmertum und in die Marktordnung zusätzlich gelitten. Im öffentlichen Diskurs ist die Verständigung auf liberale Grundwerte schwieriger geworden. In Teilen von Öffentlichkeit und Politik scheint das Bewusstsein für die Bedeutsamkeit der Eckpfeiler unserer Wirtschaftsordnung über die Zeit verblasst zu sein. Waren die Neunzigerjahre noch von einem Geist der Marktöffnung und Privatisierung geprägt, hat um die Jahrtausendwende eine Entwicklung in die entgegengesetzte Richtung eingesetzt. Die Liberalisierungsbestrebungen sind in gewissen Sektoren zum Erliegen gekommen.

Der Staat dehnt seine wirtschaftlichen Aktivitäten auf allen drei Staatsebenen aus. Einerseits nimmt er selbst direkt Einfluss, häufiger aber noch wirkt er durch Akteure, die ihm gehören, von ihm abhängig oder stark von ihm geprägt sind.

## *Ordnungspolitischer Kompass*

Vor diesem Hintergrund hat *economiesuisse* einen «ordnungspolitischen Kompass» entwickelt. Ziel ist es, die teilweise in Vergessenheit geratenen Leitprinzipien der Wirtschaftsfreiheit wieder in Erinnerung zu rufen. Gleichzeitig wurde eine Bestandsaufnahme vorgenommen, um das Bewusstsein dafür zu schärfen, wie die verschiedenen Wirtschaftssektoren bereits heute durch staatliches Handeln geprägt werden – mag dies auch oft nicht auf den ersten Blick erkennbar sein.

## *Staatsinterventionen sind rechtfertigungsbedürftig*

Gemäss der Verfassung beschränkt sich die Aufgabe des Staates darauf, günstige Voraussetzungen für die private Wirtschaft zu schaffen. Staatliche Eingriffe in den Wettbewerb sind hingegen nur ausnahmsweise zulässig, etwa bei Marktversagen. In jedem Fall sind sie stets rechtfertigungsbedürftig. Zwar bedeutet allein die Tatsache, dass der Staat als Leistungserbringer auftritt, nicht zwangsläufig, dass das Resultat schlechter ausfällt, als wenn Private das Angebot bereitstellen würden. Jedoch korrigieren sich Fehlentwicklungen durch die dezentrale Initiative privater Akteure rascher und mit weniger Effizienzverlusten als durch staatliche Lenkung. Darin liegt letztlich das Primat der privatwirtschaftlichen Tätigkeit begründet.

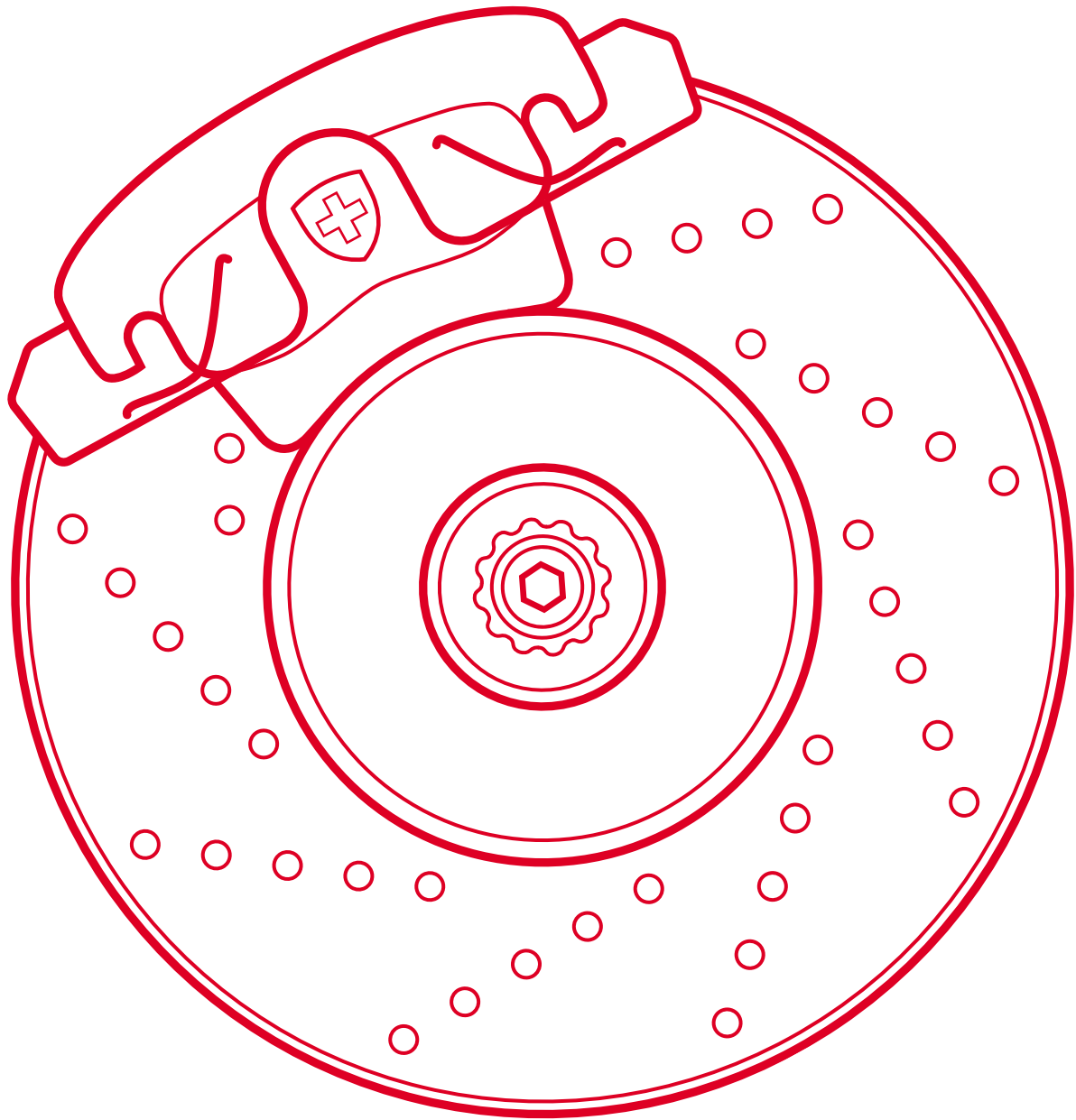
## *Unternehmerische Risiken nicht ausblenden*

Wirtschaftliche Tätigkeiten sind immer auch mit unternehmerischen Risiken verbunden. Angemerkt sei daher, dass die Forderung nach einem Rückzug des Staates aus manchen Wirtschaftsbereichen keineswegs nur vonseiten eingefleischter Privatisierungsverfechter erhoben wird. Es entspricht vielmehr einer weit geteilten Auffassung, dass sich der Staat auf seine Kernkompetenzen konzentrieren und unnötige Risiken, wie sie mit jeder Wirtschaftstätigkeit einhergehen, vermeiden soll.

**Die Regulierungsdichte nimmt zu.  
Immer grösserer Einflussbereich des Staates.**

Der ordnungspolitische Kompass misst und bewertet die staatlichen Aktivitäten und bildet so den staatlichen Fussabdruck eines Wirtschaftssektors ab. Wettbewerbseingriffe sind nur etwa bei Marktversagen zulässig und stets rechtfertigungsbedürftig.

*economiesuisse, Ueli J. Looser und Thomas Pletscher*



***Eine Regulierungsbremse  
im Dienste der Konkurrenzfähigkeit***

*Eine neue Regelung soll in der Schweiz nur dann eingeführt werden, wenn gleichzeitig eine bestehende ausser Kraft gesetzt wird. Die liberale Denkfabrik Avenir Suisse will mit diesem Vorschlag die Gesetzes- und Verordnungsflut in der Schweiz eindämmen.*

Der Gesetzesberg in der Schweiz wächst unaufhörlich. Allein das Bundesrecht hat in den letzten zehn Jahren um durchschnittlich 1'200 Seiten pro Jahr zugenommen. Dazu kommen die unzähligen neuen Erlasse der regulatorisch ebenfalls sehr aktiven Aufsichtsbehörden der Finanz-, Telekommunikations- und Energiebranche.

Für die Denkfabrik Avenir Suisse besteht darum akuter Handlungsbedarf. Im September 2014 präsentierte sie mit der Studie «Auswege aus dem Regulierungsdickicht» Lösungsvorschläge. So soll die Schweiz unter anderem eine Regulierungsbremse und ein Qualitätscheck für neue Gesetzes- und Verordnungsvorhaben einführen.

Analog dem Modell der Schuldenbremse soll der Bundesrat ein Maximum an zusätzlicher Regulierung sowie ein Maximum an tolerierbarer administrativer Belastung für Unternehmen festlegen. Falls die Ziele nicht eingehalten werden, muss der Bund die neuen Regulierungsprojekte stoppen.

Denkbar ist für Avenir Suisse auch eine fixierte Obergrenze an Gesetzen und Verordnungen. Soll ein neues Gesetz geschaffen werden, muss ein altes aufgehoben werden. Avenir Suisse orientiert sich hier an der Europäischen Union (EU). Die Union, aber auch Deutschland, die Niederlande und Österreich haben ähnliche Massnahmen bereits eingeführt.

Die Denkfabrik schlägt zudem vor, jeden neuen Erlass einem Qualitätscheck zu unterziehen. Dieser soll von einer neu geschaffenen unabhängigen Prüfstelle durchgeführt werden und deutlich einfacher als heutige Methoden die Auswirkungen neuer Gesetze ergründen.

Avenir Suisse schwebt eine standardisierte Kosten-Nutzen-Analyse vor, die schnell erste Resultate liefern und darum bereits früh im Regulierungsprozess eingesetzt werden kann. Dieser Quality-Check soll bei allen wirtschaftsrelevanten neuen Regulierungen eingesetzt und nach Inkraftsetzung periodisch wiederholt werden. Sollte bei einer solchen Nachprüfung das Resultat negativ ausfallen, soll der Erlass aufgehoben werden.

Von der Einführung dieser Instrumente erhofft sich Avenir Suisse den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit.

Dass Handlungsbedarf besteht, ist sogar auf politischer Ebene wenig umstritten, denn die Regulierungsflut ist für die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz eine echte Gefahr. Zwar hält das Land in vielen Standortrankings immer noch Spitzenpositionen, in der Tendenz fällt es aber seit geraumer Zeit zurück. Internationale Vergleiche zeigten nämlich, dass die Schweiz kontinuierlich an Boden verliert. So sei sie im vielbeachteten

«Doing Business Index» der Weltbank vom Rang 11 im Jahr 2005 auf Rang 29 abgerutscht. Im WEF-Ranking der Regulationsbelastung habe sie seit 2009 sechs Ränge verloren.

Jedes Jahr kommen bis zu 7'000 Seiten Bundesrecht hinzu, das sind 140 Seiten pro Woche. Nicht berücksichtigt sind in diesen Zahlen die Regulierungen der Kantone und Gemeinden und der regulatorisch ebenfalls sehr aktiven aufsichtsrechtlichen Institutionen wie FINMA, ElCom und ComCom.

Bisherige Massnahmen zur Eindämmung der Regulierungsflut blieben wirkungslos. Die im Zuge der Revision der Bundesverfassung eingeführte Regulierungsfolgen-Abschätzung ist kaum mehr als ein Papiertiger und hat sich als wenig praktikabel erwiesen. Für die anhaltende Regulierungswut gibt es drei Ursachen: Erstens besteht ein grundlegender Interessenkonflikt, da die Behörden mit der Abschaffung von Regulierungen ihre eigene Arbeit in Frage stellen würden. Zweitens ist aufgrund der internationalen Verträge auch die Globalisierung ein Regulierungstreiber. Drittens sind Regulierungen für Unternehmen ein bewährtes Mittel zum Schutz vor Konkurrenz.

Im Diskussionspapier von Senior Consultant Peter Buomberger, Avenir Suisse, werden wirksame, zum Teil im Ausland bewährte Schritte zur Bändigung der Regulierungsmanie präsentiert; die drei wichtigsten sind:

1. **Regulierungs-Quality-Check** zu einem möglichst frühen Zeitpunkt: Die Folgen von Regulierungen werden in der Schweiz mit zum Teil sehr aufwändigen Methoden berechnet. Als Alternative – und als erster Schritt – bietet sich eine standardisierte, einfache und früh im Regulierungsprozess verfügbare Kosten-Nutzen-Analyse in Form eines «Quality Check» an.
2. **Unabhängige Prüfstelle:** Wenn ein «Quality Check» durch eine unabhängige Behörde durchgeführt wird, können Interessenkonflikte vermieden werden. Ein gutes Beispiel für ein unabhängiges Evaluationsbüro ist «Actal» in den Niederlanden. Auch Grossbritannien, Schweden und Deutschland kennen vergleichbare Einrichtungen.
3. **Einführung einer «Regulierungsbremse»:** Als institutioneller Automatismus hat schon die Schuldenbremse grosse Wirksamkeit bewiesen. Analog könnten ein Maximum für zusätzliche Regulierungen und ein Grenzwert für die administrative Belastung der Unternehmen definiert werden.

# «Schiene, Strasse, Wasser und Luft sollen sich im Interesse von Wirtschaft und Bevölkerung bestmöglich nutzen lassen.»

## Güterverkehr Schweiz 2030 360° Weitsicht gefragt

Die Totalrevision des Gütertransportgesetzes GüTG ist an-gerollt. In der anstehenden politischen Diskussion braucht es nun einen klaren Blick fürs Ganze, also über alle Verkehrsträger hinweg. Deshalb engagieren sich die vier Verbände ASTAG, economiesuisse, Schweizerischer Gewerbeverband sgv und Verband verladende Wirtschaft VAP unter dem Leitgedanken «Güterverkehr Schweiz 2030» für einen umfassenden Horizont in der Güterverkehrspolitik. Das gemeinsame Ziel: Schiene, Strasse, Wasser und Luft sollen sich im Interesse von Wirtschaft und Bevölkerung bestmöglich nutzen lassen.

Der Handlungsbedarf im Schweizer Güterverkehr ist enorm: Das Transportaufkommen nimmt unaufhaltsam zu, die heutige Infrastruktur genügt den Ansprüchen nicht mehr, Erweiterung und Modernisierung kosten Geld. Zudem laufen Verkehrspolitik und Raumplanung aneinander vorbei, Güterverkehrsanlagen sind noch nicht diskriminierungsfrei zugänglich und SBB Cargo ist rechtlich im Personenverkehrskonzern der SBB AG integriert.

Um diese Herausforderungen in Zukunft erfolgreich zu meistern, braucht es in der Güterverkehrspolitik einen ganzheitlichen Ansatz. Mit «Güterverkehr Schweiz 2030» verlangen ASTAG, economiesuisse, sgv und VAP eine erweiterte Perspektive zugunsten der Wirtschaft und Bevölkerung. Die GüTG-Revision ist ein erster, aber unzureichender Schritt: Die Gleichbehandlung von Personen- und Güterverkehr bei der strategischen Netzentwicklung und Trassenplanung, das langfristige Konzept für Anlagen des Güterverkehrs, die vorgeschriebene Eigenwirtschaftlichkeit der Bahnangebote sowie der diskriminierungsfreie Zugang zu allen Anlagen gehen aber zu wenig weit. Die Vorlage konzentriert sich einseitig auf den Schienenverkehr und lässt die anderen zentralen Verkehrsträger aussen vor. Die Vorlage muss deshalb um vier Kernthemen erweitert werden:

### 1. Zusammenarbeit aller Verkehrsträger in der Verfassung etablieren

Die politischen Verantwortungsträger müssen die Bedürfnisse und Chancen aller Verkehrsträger in ihren Entscheidungsprozess einbeziehen. Mit anderen Worten: Multi-Modalität ermöglichen. Dieses Prinzip nutzt die Stärken jedes Verkehrsträgers und schöpft das Synergiepotenzial von Schiene, Strasse, Wasser und Luft bestmöglich aus. Bahn-, Schiff- und Flugverkehr zeigen klare Vorteile auf längeren Distanzen für Import und Export. Die Stärke des Strassentransports liegt in der Feinverteilung in der Fläche. Das ASTRA-Forschungsprogramm vom

→



vergangenen Sommer bietet eine fundierte Grundlage für die Verankerung eines solchen Güterverkehrsansatzes in der Verfassung, wie dies auch die Motion Giezendanner 13.3579 fordert.

## **2. Infrastruktur multi-modal entwickeln**

So wie der Bahninfrastrukturfonds die strategische Entwicklung der Bahninfrastruktur sicherstellt, soll der vom Bundesrat vorgesehene Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF die Leistungsfähigkeit der Strasse garantieren. Dies ist dringend nötig, um die Verkehrsinfrastrukturen bedürfnisgerecht auszubauen sowie Kapazitätsengpässe zu beseitigen. Auch für die Strasse braucht es eine nachhaltige Entwicklungsplanung, wie dies das Strategische Entwicklungsprogramm STEP vorgeschlägt.


## **3. Agglomerationsprogramme erweitern**

Im Agglomerationsverkehr sollen Schienenprojekte über den Bahninfrastrukturfonds BIF finanziert werden. Strassenprojekte müssen hier deutlich stärker in den Mittelpunkt rücken. Ein besonderes Augenmerk gehört der Versorgung der Ballungszentren. Hier gilt es, die Logistik in den Städten auszubauen und mit angepassten Verkehrsvorschriften und Signalisationen zu flexibilisieren.

## **4. Raumplanung für den Güterverkehr**

In den kantonalen Richtplänen sind neue Standorte für die Wirtschaft für verkehrsentensive Nutzungen (Produktions-, Lager-, Logistikbetriebe und Umschlagsterminals) vorzusehen bzw. bestehende Standorte zu sichern. Kantonale Raumplanung, strategische Entwicklung von Strassen- und Bahninfrastruktur und von Häfen und Flughäfen sind besser aufeinander abzustimmen. In diesen gesamtheitlichen Planungsprozess ist die Wirtschaft gleichberechtigt mit einzubeziehen.

ASTAG, economiesuisse, sgv und VAP stellen klar: Nur mit einer ganzheitlichen Sicht in der zukünftigen Güterverkehrspolitik der Schweiz sowie einer Harmonisierung der Güterverkehrsplanung lassen sich die Stärken aller Verkehrsträger optimal nutzen und eine ebenso effiziente wie bezahlbare Güterversorgung des ganzen Landes garantieren. Kurz gesagt: Es braucht eine Gesamtschau Güterverkehr Schweiz 2030.

Foto: David Dieschburg/[www.photocase.com](http://www.photocase.com) 

# Erbschaftssteuer wichtig ist eine zügige Behandlung

► Markus Kamber

---

Erbschaftssteuer: «Ungültigkeit wohl vom Tisch», titelten wir unseren Beitrag in den *usis news* No 03/14. Die Vorlage bedrohe zehntausende Unternehmen – vor allem Familien-KMU – und deren Arbeitsplätze. Die schweizerische Wirtschaft hat ihre Ansage, die Erbschaftssteuerinitiative geschlossen zu bekämpfen, deutlich unterstrichen. Jetzt sei wichtig, dass die Vorlage vom Parlament zügig behandelt werde. Unternehmen brauchten dringend Rechtssicherheit, weshalb eine Abstimmung im Juni 2015 wünschenswert sei.

Beat Gygi, Redaktor der *NZZ*, warnte in diesem neuen Steuergeschäft kurz vor Weihnachten 2014 vor einem möglichen Szenario, das durch deutsche Richter auch für die schweizerische Steuerpolitik heraufbeschworen werden könnte. In Deutschland muss die Erbschaftssteuer überarbeitet werden, weil das Verfassungsgericht zum Schluss kam, bestimmte Typen von Unternehmen kämen im Vergleich zu anderen Belasteten zu gut weg. Nach Ansicht der Richter sollte das Firmenvermögen keine schonende Sonderbehandlung – wie bisher vorgesehen – erfahren.

Dieses Urteil ist für die Schweiz gemäss dem *NZZ*-Beitrag in «Reflexe» vom 18. Dezember 2014 brisant. Die deutsche Auseinandersetzung zwischen Fiskus und Wirtschaft führe eindrücklich vor Augen, dass KMU-freundliche Versprechen und

Beschwichtigungen von Gesetzgeber und Interessengruppen vorsichtig zu interpretieren seien, wenn anschliessend noch Richter zur Verteilung der Steuerbelastung Stellung nehmen.

Die Initiative sieht vor, dass der Staat bei Erbgängen 20 Prozent der Substanz an sich ziehen soll, wenn der Betrag über zwei Millionen Franken liegt. Viele kleinere Unternehmen hätten damit erhebliche Probleme bei der Nachfolgeregelung, da der Fiskus quasi als Absahner immer mit von der Partie wäre und das Fortbestehen von Firmen belasten könnte. Nach dem Bundesrat empfiehlt auch das Parlament die Erbschaftssteuer-Initiative klar zur Ablehnung. Damit ist die für Familienunternehmen schädliche Vorlage abstimmungsreif. Die Wirtschaft wird sie geschlossen und mit aller Kraft bekämpfen müssen. Die Schweiz ist als kleine und offene Volkswirtschaft auf eine attraktive Steuerpolitik angewiesen.

---





## Jähes Ende eines Versicherungsprojekts

Erdbeben treten in der Schweiz zwar selten auf, stellen aber aufgrund der dichten Besiedlung und der hohen Konzentration an Sachwerten die Naturgefahr mit dem grössten Zerstörungspotenzial dar.

Die zu erwartenden Schäden beschränken sich nicht auf die bekannten Erdbebengebiete wie den Raum Basel oder das Wallis. Denn das Schadenrisiko hängt nicht nur von der seismischen Gefährdung ab, sondern auch von der Bodenbeschaffenheit, der Wertkonzentration und der Bauweise der Gebäude. Zu den stark betroffenen Regionen gehören damit auch das Mittelland, der Raum Zürich, das Rheintal, die Innerschweiz und weitere Gebiete.

Obwohl Erdbeben die Naturgefahr mit dem grössten Zerstörungspotenzial sind, fehlt in der Schweiz ein landesweiter, obligatorischer Versicherungsschutz. Weil die meisten Gebäude in der Schweiz nicht gegen Erdbebenschäden versichert sind, bestehen gravierende Deckungslücken.

Ein parlamentarischer Vorstoss (Motion Fournier) verlangte die Einführung einer obligatorischen Erdbebenversicherung von Gebäuden in der Schweiz.

Im Herbst 2013 führte das Eidgenössische Finanzdepartement EFD eine informelle Konsultation über Bedarf und Form einer schweizerischen Erdbebenversicherung durch. Die befragten Akteure unterstützten mehrheitlich die Einführung einer schweizerischen Erdbebenversicherung. Sie bevorzugten die föderale Lösung, das heisst die Einführung der Erdbebenversicherung über die Aufsichtsverordnung AVO, der Privatassekuranz und der kantonalen Gebäudeversicherer über deren Gesetzgebung. Dieser Ansatz setzte allerdings eine Einstimmigkeit bei den Kantonen voraus. Sechs Kantone haben die Einführung jedoch abgelehnt. Trotz eines grossen Efforts seitens der Versicherungsbranche ist es nicht gelungen, diese Kantone vom Sinn einer Erdbebenversicherung zu überzeugen. Damit beantragte der Bundesrat, die Motion Fournier abzulehnen, was am 20. Juni 2014 geschah. Der Bundesrat hat gleichentags den Bericht zur Abschreibung der Motion Fournier «Obligatorische Erdbebenversicherung» verabschiedet. Er kommt darin zum Schluss, dass sich eine gesamtschweizerische obligatorische Erdbebenversicherung zum heutigen Zeitpunkt weder als Konkordat aller Kantone noch im Rahmen einer Bundeskompetenz umsetzen lässt.

Quelle:  
Schweizerischer Versicherungsverband SVV, Newsletter August 2014  
Siehe auch usic news No 03/14  
Foto: particula/www.photocase.com

# Die Revision des KBOB-Planervertrages

Der KBOB-Planervertrag 2014 ist der erste Mustervertrag, welcher von der KBOB (Koordinationskonferenz der Bau- und Liegenschaftsorgane der öffentlichen Bauherren) in Absprache mit bauenschweiz, der Dachorganisation der Schweizer Bauwirtschaft, erarbeitet und publiziert wurde. Im Jahre 2006 erschien die erste Fassung nach nicht ganz einfachen und langwierigen Verhandlungen zwischen den Delegationen der Bauherren und der Planerverbände. Der KBOB-Planervertrag hat sich relativ schnell und gut etabliert und wurde von vielen öffentlichen Bauherren als Vertragsgrundlage angewendet. Die KBOB-Vorlage hatte den Vorteil, dass sie bereits im Ausschreibungsverfahren verwendet und dann mit gleichem Inhalt in den Vertrag überführt werden konnte. So wurden – aus guten Gründen – Widersprüchlichkeiten zwischen Ausschreibungsvorgaben und Vertragsinhalt ausgemerzt. Zur einfacheren Benutzbarkeit führte die KBOB rasch auch eine Solo-Version ein, deren Handhabung vorab für kleinere Projekte deutlich vereinfacht wurde.

Nach mehreren Jahren der Anwendung kamen die Planerverbände 2011 überein, der KBOB eine Revision des Vertrages zu beantragen. Der Anstoss zu dieser Initiative kam von der usic, welche durch ihr Juristenteam konkrete Verbesserungs- und Klärungsvorschläge aus der Sicht der Planer erarbeiten liess. Die KBOB willigte in die Verhandlungen ein und so wurde der KBOB-Planervertrag als erster Vertrag aus der zwischenzeitlich stark angewachsenen «KBOB-Vertragsfamilie» einer umfassenden Revision unterzogen.

Die Revisionsarbeiten erfolgten in einer paritätisch zusammengesetzten Arbeitsgruppe. Seitens der Planer nahmen drei Personen an den Gesprächen teil, ein Architekt, ein Ingenieur und der Schreibende, ein Jurist.

Der ursprüngliche Forderungskatalog der usic diente als Grundlage für die Anliegen in der Arbeitsgruppe. Naturgemäss konnten nicht alle Anliegen verwirklicht werden. Die KBOB setzte teilweise andere Schwerpunkte und stellte sich vor allem auf den Standpunkt, dass keine Regeln aufgenommen werden sollen, die ohnehin, d.h. von Gesetzes wegen, gelten. Das Ergebnis der Verhandlungen darf dennoch – aus Sicht beider Seiten – als Erfolg angesehen werden. Etliche Streitpunkte konnten geklärt und Erfahrungen aus der Praxis für verständlichere Regelungen genutzt werden.

Der KBOB-Planervertrag besteht aus zwei Elementen: der formularmässig aufgebauten Vertragsurkunde und den Allgemeinen Vertragsbedingungen.

## Die Vertragsurkunde

Die Vertragsurkunde wurde relativ wenigen Änderungen unterworfen. Gewisse Neuformulierungen (z.B. der Titel) und Vereinfachungen sollten mehr Klarheit schaffen. So werden die Parteien zum Beispiel nicht mehr – allgemein – eingeladen, die Ausgangslage und die Zielsetzung des Projektes zu benennen, sondern – viel konkreter – das Projekt genau zu benennen und den jeweiligen Anteil des Beauftragten am (Gesamt-)Projekt zu definieren.

Neu dargestellt, inhaltlich aber kaum verändert, werden die **finanziellen Modalitäten** des Vertrages (Ziff. 5). Analog der entsprechenden Weisung des Finanzdepartements beträgt die Zahlungsfrist 30 Tage.

Bei den **Fristen und Terminen** (Ziff. 6) wurde konkretisiert: Neu wird zwischen der Projektierungs- und der Bauleitungsphase unterschieden. In ersterer sollen die Parteien die erforderlichen Abliefertermine frei festlegen. Dies können sie in der Bauleitungsphase, doch wird dort neu explizit auch auf die Möglichkeit des Abschlusses eines Planlieferprogrammes hingewiesen.

Ein solches Programm wird sich in vielen Projekten (vorab den grösseren) bewähren. Die dadurch entstehende Sicherheit dient allen am Bau Beteiligten. Hintergrund dieses Hinweises an die Vertragsparteien bildet die Problematik der Bauablaufstörungen. Bei diesen macht der Unternehmer bekanntlich gegenüber dem Bauherrn Mehrforderungen geltend, die ihm aus einem gestörten Bauablauf entstanden sein sollen, der wiederum Folge verspäteter Planlieferung sein soll. Dabei gilt es zu beachten, dass die Planlieferung eine Mitwirkungspflicht des Bauherrn unter dem Werkvertrag darstellt (er bedient sich hierfür des Planers als Hilfsperson). Nach der oft verwendeten Norm SIA 118 hat der Unternehmer Anspruch auf Planlieferung «entsprechend dem Fortschreiten der Arbeiten» (Art. 100 SIA Norm 118). In den Planerverträgen ist die Planlieferung indessen oftmals nicht geklärt, d.h. es besteht eine Diskrepanz zwischen Werk- und Planervertrag. Diese Diskrepanz kann mit einem Planlieferungsprogramm behoben werden.

In Bezug auf die **Versicherung** des Planers (Ziff. 8) verweist der Vertrag auf den entsprechenden KBOB-Leitfaden Haftpflichtversicherung. Eine Mindestdeckung ist in der Vertragsurkunde nicht mehr vorgegeben, sondern kann individuell vereinbart werden. Ähnliches gilt für die **Konventionalstrafe** (Ziff. 9). Hier wurden die bisherigen Vorgaben ersatzlos gestrichen.

Für die **Streitschlichtung** sieht Ziff. 13 eine neue Regelung vor: Vor dem Gang an das ordentliche Gericht sollen die Parteien mit Hilfe eines neutralen Schlichters eine Lösung suchen. Der Gang ans Gericht steht (erst) offen, wenn (a) die Wahl des Vermittlers oder (b) die Vermittlung als solche scheitern. Positiv an einer solchen Streitschlichtung sind das Unterbinden überhasteter Klagen bei Gericht und die kooperativere Streitkultur. Gegen ein solches Vorverfahren können die zusätzlichen Kosten, der zusätzliche Zeitaufwand oder die technischen Schwierigkeiten (Suche eines Vermittlers, Terminfindung etc.) sprechen. Aus rechtlicher Sicht spannend ist die Frage, ob es sich bei dieser Vorgabe um eine sog. Prozessvoraussetzung handelt oder nicht. Falls dem so wäre, dürfte ein Gericht nicht auf die Klage eintreten, die in Missachtung der vorprozessualen Streitschlichtung eingereicht wird. Nach heutigem Stand der Diskussion der Rechtslehre dürfte wohl davon ausgegangen werden, dass Ziff. 13 des KBOB-Planervertrages keine Prozessvoraussetzung schafft: Das heisst, eine Missachtung der Vorgabe führt zu keinen prozessualen Nachteilen für den Kläger.

Klar abgelehnt wurde von der KBOB im Übrigen die von den Planern geforderte Einführung einer Klausel über **Haftungs-begrenzungsmöglichkeiten**. Auch wenn eine solche nur die Wahlmöglichkeiten dargestellt hätte (z.B. volle Haftung, begrenzte Haftung mit verschiedenen Haftungsgrenzen), war die KBOB nicht bereit, ein solches in anderen Branchen durchaus gängiges Instrument der Risikobegrenzung zu akzeptieren.

## Die Allgemeinen Vertragsbedingungen

In den Allgemeinen Vertragsbedingungen des KBOB-Planervertrages (AVB) betrifft eine erste Änderung die Ziff. 3: Erst aufgrund der Vernehmlassung wurde neu eine grundlegende Regelung eingefügt für den Fall, dass der Beauftragte als **Planergemeinschaft** den Vertrag abschliesst. So soll klar gemacht werden, dass Änderungen der Planergemeinschaft nur mit Zustimmung des Bauherrn möglich sind und die Regelungen im Innenverhältnis nicht gegenüber dem Bauherrn gelten. Mit einer Weiterführungsklausel soll sichergestellt werden, dass die einfache Gesellschaft bei Austritt eines Mitglieds nicht – wie von Gesetzes wegen vorgesehen – automatisch untergeht, sondern weitergeführt wird. Auch soll das bei der einfachen Gesellschaft üblicherweise geltende Konkurrenzverbot zwischen den Gesellschaftern nicht gelten.

Ziff. 4.3. soll zugunsten des Auftraggebers das Risiko der Doppelzahlungen beim **Beizug von Dritten** verhindern. In gewissen Fällen (Zahlungsschwierigkeiten, Differenzen, wichtige Gründe) kann der Auftraggeber den fraglichen Betrag hinterlegen. Bis anhin konnte er eine Zahlung auch direkt an den Dritten leisten. Diese Möglichkeit ist nun gestrichen.

Schon bisher galt bei den **Schlüsselpersonen** (Ziff. 7) der Grundsatz, dass der Auftraggeber Anspruch auf die vereinbarten Schlüsselpersonen hat. Ein Wechsel der Schlüsselperson kann deshalb nur mit Zustimmung des Auftraggebers und nur mit gleich qualifiziertem Personal erfolgen. Als Ausnahmen nannten die AVB bisher den Tod oder die Krankheit der Schlüsselperson, neu wurde der Liste die Kündigung des Arbeitsverhältnisses angefügt.

Im Bereich des **Weisungsrechts** des Auftraggebers (Ziff. 8) sieht der Absatz 2 neu ein Kündigungsrecht des Planers vor bei einer Weigerung des Auftraggebers, Sicherheitsregeln einzuhalten (z.B. Erdbebenertüchtigung; Sicherheitsvorkehrungen etc.); dieses Recht bestünde auch von Gesetzes wegen, birgt aber das Risiko des Schadenersatzes bei der Unzeitkündigung. Dieses Risiko wird nun ausgeschlossen. Nach Absatz 3 muss der Auftraggeber den Planer neu schriftlich informieren, wenn er ausnahmsweise direkt einem Dritten Weisungen erteilt.

→

Bei der **Vergütung** (Ziff. 9) bekam der Absatz 4 einen neuen Zusatz: Dieser sieht eine Ausnahme vor beim Honorarrückbehaltungsrecht des Auftraggebers bei grösseren Mängeln an der Arbeit des Beauftragten: Diese Ausnahme soll greifen, wenn der behauptete Schadenersatzanspruch sichergestellt wird. Diese Sicherstellung kann insbesondere durch den Nachweis erfolgen, dass für die behaupteten Mängel grundsätzlich eine Versicherungsdeckung besteht. Mit dieser klaren Verbesserung für den Planer soll dem Auftraggeber das in jüngster Praxis oftmals angewendete Druckmittel der Einstellung der Honorarzahung wegen angeblicher Mängel/Fehler entzogen werden. Die Einstellung der Honorarzahung würde nur zu Sicherungszwecken (Sicherung des Schadenersatzanspruchs) Sinn machen, was aber gerade nicht nötig ist, wenn für die fragliche Vertragsverletzung des Planers eine Versicherungsdeckung besteht.

Unter dem Titel der **Veröffentlichungen** (Ziff. 12) sieht der Absatz 2 explizit ein Recht des Planers vor, in Publikationen des Auftraggebers über das Bauprojekt genannt zu werden.

Im **Haftungsrecht** (Ziff. 13) wurde zum einen in Absatz 3 klargestellt, dass bei der Klärung einer Haftung für Kosteninformationen auf das Total der Kostenschätzung abzustellen ist und nicht etwa auf einzelne Kostenelemente (ausser solches sei explizit vereinbart). Absatz 4 sieht eine Haftungsbegrenzung bei beigezogenen Dritten vor, die vom Auftraggeber trotz Abmahnung des Planers verlangt werden. In Absatz 5 wird neu die Schadensminderungspflicht des Auftraggebers stipuliert. Absatz 6 enthält schliesslich eine Kompromisslösung zum komplexen Thema der solidarischen Haftung bei mehreren Beteiligten: Die Planerverbände forderten die Streichung der sog. unechten Solidarität (z.B. zwischen Unternehmer und Planer). Diese Forderung war gegenüber der KBOB nicht durchsetzbar. Als Kompromiss ist nun vorgesehen, dass der Auftraggeber die Rechte gegenüber allen Haftpflichtigen wahren muss, um so den Regress nicht zu vereiteln (z.B. Mängelrüge gegenüber jedermann). Verletzt der Auftraggeber diese Bestimmung, kann ihm dies entgegengehalten werden, was dann im Ergebnis zu einer Reduktion der Haftung des Planers führen wird.

Im Falle eines **Arbeitsunterbruchs** (Ziff. 14) wird neu präzisiert, dass ausnahmsweise ein Schadenersatzanspruch des Planers besteht, wenn der Unterbruch vom Auftraggeber verschuldet ist, d.h. wenn vertraglich vereinbarte Fristen nicht eingehalten werden.

Angesichts des in jüngster Zeit ergangenen Leiturteils des Bundesgerichts zur Verjährung bei Planerverträgen (sog. Sennhofer-Urteil) wurde die Regelung über die **Rügefristen und die Verjährung** (Ziff. 15) totalrevidiert. Bisher galten grundsätzlich die 10-jährige Verjährung resp. die Verjährung von 5 Jahren bei Mängeln am unbeweglichen Bauwerk. Im Werkvertragsrecht bestanden im letzteren Falle eine jederzeitige Rügemög-

lichkeit während der ersten zwei Jahre und danach eine sofortige Rügepflicht. Ansonsten enthielt der Vertrag keine Aussage zu den Mängelrügen. Neu gilt: Weiterhin verjähren Ansprüche nach 10 Jahren (ab der schädigenden Handlung resp. bei Gutachten ab Ablieferung). Bei Mängeln am unbeweglichen Bauwerk beträgt die Frist ebenfalls unverändert 5 Jahre (ab Abnahme). In Bezug auf die Rügefrist im Werkvertragsbereich wird einheitlich eine 60-Tage-Frist seit Entdeckung des Mangels eingeführt (statt der bisherigen Sofortigkeit). Die Ausnahme gilt nur in Bezug auf Plan- und Berechnungsmängel, die zu einem Mangel am unbeweglichen Werk führen, hier gilt weiterhin die jederzeitige Rügemöglichkeit während zwei Jahren.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der KBOB-Planervertrag einige wesentliche und sinnvolle Änderungen und Anpassungen erfahren hat. Der KBOB-Planervertrag bildet eine gute und faire Grundlage für die vertragliche Gestaltung der Beziehungen zwischen privaten Planungsunternehmen und der öffentlichen Hand.

Link:

Der KBOB-Planervertrag sowie die entsprechenden Leitfäden können unter [www.kbob.ch](http://www.kbob.ch) abgerufen werden («Dienstleistungen Planer»).

---

## Abgelehnt: Haftungsbegrenzung

Eine Klausel über die Begrenzung der Haftung wurde im KBOB-Planervertrag abgelehnt. Nichtsdestotrotz kann eine solche Klausel von den Parteien fallweise eingebaut werden. Eine entsprechende Klausel könnte etwa wie folgt formuliert werden:

*Haftung der Beauftragten*

*Die Beauftragte(n) haftet/hafte(n) bei gegebenen übrigen Voraussetzungen für mit leichter Fahrlässigkeit begangene Vertragsverletzungen:*

---

höchstens im Umfang der Versicherungsdeckung

---

höchstens im Umfang des Betrages von CHF ...

---

in der Höhe unbeschränkt.

---

# Flexible Arbeitsmodelle ermöglichen moderne Laufbahnen

► *Lea Kusano, Geschäftsstelle usic*

Veränderte Rollenbilder sowie der Fachkräftemangel zwingen Unternehmen, sich mit neuen Arbeitszeitmodellen auseinanderzusetzen. Für eine nachhaltige Personalpolitik und eine gesunde Unternehmensführung ist es wichtig, dass das positive Potenzial von flexiblen Laufbahnentwicklungen und modernen Formen der Arbeitszeit erschlossen wird. Die usic möchte diesbezüglich eine Orientierung bzw. Hilfestellung für ihre Mitgliedsunternehmen bieten und hat zum Thema «flexible Arbeitsmodelle» eine Studie in Auftrag gegeben. Die von Dr. Julia K. Kuark erstellte Studie zeigt, dass flexible Laufbahnentwicklungen und moderne Formen der Arbeitszeit Elemente einer nachhaltigen Personalpolitik bieten und damit in der Lage sind, den Ingenieurberuf zusätzlich attraktiv zu machen. Die Studie erbringt auch den Nachweis, dass flexible Arbeitsmodelle und Teilzeitstellen im Ingenieurberuf für Arbeitgebende und Arbeitnehmende Vorteile bieten. Die Auswertung macht zudem klar, dass Ingenieurarbeit wegen der vorherrschenden Projektarbeit, dem Arbeiten an verschiedenen Standorten, der interdisziplinären Zusammenarbeit im Team sowie der Nutzung der ICT-Infrastruktur für flexible Arbeitsmodelle prädestiniert ist.

## *Am Podium wird deutlich: jeder ist anders!*

Nach ihrem kurzen Inputreferat zur erstellten Studie moderierte Julia K. Kuark das Podium, auf welchem sich Arbeitgebende, Arbeitnehmende sowie eine Juristin austauschten. Folgende Personen haben am Podium teilgenommen:

<b>Arbeitgebende</b>	Roland Keller, Pöyry Schweiz AG Benno Singer, ewp AG Effretikon
<b>Bereich HR</b>	Michael Bittner, Gruner AG
<b>Arbeitnehmende</b>	Susanne Dräyer Relling, Bundesamt für Landestopografie swisstopo Silvia Schoch Keller, IUB Engineering AG
<b>Juristin</b>	Sabine Wyss, Kellerhals Anwälte

Die Lebensentwürfe der vertretenen Arbeitnehmenden machten deutlich, dass das veränderte Rollenverständnis in der Arbeitswelt sowie im Haushalt eine grosse Diversität an Lebensmodellen zur Folge hat. Vor allem Eltern organisieren sich auf unterschiedlichste Weise, was auch einen Einfluss auf das jeweilige Arbeitsmodell haben kann: Männer und Frauen arbeiten Teilzeit, erledigen ihre Arbeit ganz oder teilweise zu Hause, beziehen ihr Teilzeitpensum regelmässig oder am Block für die Betreuung der Kinder während der Schulzeit. Für alle Beteiligten ist also ein hohes Mass an Flexibilität gefragt.

## *Arbeitgebende stehen vor einer grossen Herausforderung*

Die Arbeitgebenden stehen dabei vor einer grossen Herausforderung. Nicht nur, dass die gesellschaftliche Realität einen Einfluss auf das Arbeitsmarktverhalten der Arbeitnehmenden hat, sondern es besteht auch ein akuter Fachkräftemangel. Wollen die Unternehmen in der Lage sein, neue Mitarbeitende einstellen zu können, müssen sie sich anpassen. Was bei grossen Unternehmen einfacher ist, stellt gerade Kleinunternehmen vor grosse Herausforderungen. Ihnen fehlen die personellen Ressourcen und somit die Flexibilität, Schwankungen bei der Präsenz der Mitarbeitenden einfach abzufedern.

## *Erstaunlich viele Männer, nach oben blickende Frauen*

Die Veranstaltung war sehr gut besucht. Erstaunt hat, dass sehr viele Männer an diesem Thema interessiert waren. Dies zeigt, dass das Thema «Flexible Arbeitsmodelle» längst kein Frauenthema mehr ist – gerade junge Väter arbeiten mehr und mehr auch Teilzeit. Die Diskussion zwischen Podiums- und Veranstaltungsteilnehmenden wurde vor allem durch die Frage beherrscht, inwiefern ein Teilzeitpensum einen Karriereschnitt bedeutet. Die Podiumsteilnehmenden bestätigten zwar, dass mit einer teilzeitigen Tätigkeit der Schritt nach «ganz oben» kaum realisiert werden kann, mit dem nötigen Willen und Entgegenkommen des Arbeitgebers doch sehr viel möglich wird.



# Flexibilität dank Exportrisikoversicherung



*Die Schweizerische Exportrisikoversicherung SERV versichert politische und wirtschaftliche Risiken bei Exportgeschäften. Sie schützt Schweizer Unternehmen so vor Zahlungsausfällen. Die Versicherungen und Garantien der SERV ermöglichen es aber auch, die Liquidität zu wahren. Davon profitieren insbesondere kleine und mittlere Unternehmen.*

Wie kann ein kleines Unternehmen mehrere internationale Aufträge gleichzeitig abwickeln, ohne die nötige finanzielle Flexibilität zu gefährden? Dies ist eine Frage, die sich manches KMU stellt, so auch die CTU Clean Technology Universe AG aus Winterthur. Wie CFO Massimo Masciali erläutert, plant, projektiert und liefert das Unternehmen derzeit für zwei Grosskonzerne im Nahen Osten schlüsselfertige Anlagen, welche die gesamten Abfälle aus deren chemischen und pharmazeutischen Prozessen vernichten; so lassen sich die gesetzlichen Emissionsgrenzwerte einhalten. Die Auftragshöhe liegt zwischen 5 und 10 Mio. Euro. «Das ist viel für ein Unternehmen mit nur knapp dreissig Mitarbeitenden», sagt Masciali.

Das gilt umso mehr, als die CTU gegenüber den Kunden drei Garantien leisten muss: eine Anzahlungsgarantie, eine Erfüllungsgarantie und eine Gewährleistungsgarantie. Da es für die Kunden relativ einfach wäre, eine dieser Garantien zu beanspruchen – sei dies nun gerechtfertigt oder nicht –, liegt darin für die CTU ein erhebliches Risiko. «Wir nehmen deshalb eine Vertragsgarantieversicherung in Kombination mit einer Bondgarantie der Schweizerischen Exportrisikoversicherung SERV in Anspruch», sagt Masciali. «Die Garantien und Versicherungen der SERV ermöglichen uns Geschäfte, die sonst nicht ohne Weiteres einfach zustande kämen.»

Nach einer eingehenden Prüfung sowohl des Projektes als auch der CTU durch die SERV, hat diese zugesagt, für die von den Kunden geforderten Garantien geradzustehen, falls dies nötig werden sollte. Eine Bondgarantie der SERV bringt den Vorteil mit sich, dass die Garantie ausstellende Bank bei der CTU keine liquiden Mittel blockiert.


## Positive Erfahrungen

«Wir verwenden die Produkte der SERV nun zum dritten Mal», erklärt Massimo Masciali, «und wir haben bisher ausgezeichnete Erfahrungen gemacht.» Wie der gelernte Apparatebauer mit einer Zusatzausbildung als eidg. dipl. Betriebswirtschaftlicher HF weiter ausführt, sei der administrative Aufwand zu Beginn zwar etwas gross, doch die Projektanalyse durch die hochqualifizierten Spezialisten der SERV sei jeweils sehr fundiert und willkommen – als «second opinion» neben der Analyse durch eine Bank. Auch seien die Versicherungsprämien attraktiv. «Bei weiteren Auslandsgeschäften werden wir die SERV wenn irgend möglich wieder involvieren», ist Masciali überzeugt. «Ich kann dieses Vorgehen jedem KMU, das internationale Projekte ausführen will, nur empfehlen.»

## Sicherheit für Schweizer Exporteure

Die SERV versichert Exportgeschäfte von Schweizer Unternehmen gegen wirtschaftliche und politische Risiken. Sie deckt neben dem Export von Konsum- und Investitionsgütern auch Exporte von Dienstleistungen wie Bau-, Wartungs- und Ingenieurarbeiten oder Lizenz- und Know-how-Verträge ab. Als öffentlich-rechtliche Anstalt des Bundes ist die SERV subsidiär tätig; sie bietet ihre Versicherungen also in Ergänzung zu den Angeboten privater Kreditversicherer an. So gelten bei der SERV keine Mindestgrössen bezüglich Auftragsvolumen oder Unternehmen. Ausserdem ist die SERV gesetzlich verpflichtet, eigenwirtschaftlich zu arbeiten und sie berücksichtigt die aussenpolitischen Grundsätze der Schweiz.

Nebst der Bondgarantie und Vertragsgarantieversicherung bietet die SERV weitere Produkte zur Absicherung von Exportgeschäften an. Dabei gehört die Lieferantenkreditversicherung zu den gefragtesten Produkten der SERV. Unternehmen aus verschiedensten Branchen sichern damit Forderungen aus Exportverträgen mit ihren Käufern im Ausland ab. So können Schweizer Unternehmen Exportaufträge annehmen, die ohne Versicherung zu grosse Risiken bergen würden. Mit einer Fabrikationsrisikoversicherung kann ein Schweizer Exporteur seine Selbstkosten in der Produktionsphase versichern. Diese Versicherung bietet Schutz bei einem Produktionsabbruch, was zum Beispiel bei Sonderanfertigungen sehr wertvoll sein kann.

Foto: Clean Technology Universe 



## Tramverlängerung Basel – für eine offene und vernetzte Schweiz

*Die Ende 2014 eröffnete Verlängerung der Tramlinie 8 in Basel schafft zusätzliche Kapazitäten im grenzüberschreitenden Pendlerverkehr und entlastet Quartiere auf Schweizer Seite vom Schwerverkehr. Mitgliedsunternehmen der usic spielten eine zentrale Rolle bei der Planung und Umsetzung des Projekts. Das von der Schweiz, Deutschland und der EU finanzierte Unterfangen ist ein weiteres erfolgreiches Beispiel grenzüberschreitender Zusammenarbeit.*

Pünktlich zum Fahrplanwechsel wurde am 14. Dezember 2014 die Verlängerung der Tramlinie 8 von Basel nach Weil am Rhein eingeweiht. Nach knapp zwei Jahren Bauzeit rücken nun Basel-Stadt und Weil am Rhein enger zusammen. Die Arbeiten gingen einher mit der Ausweitung des Parkangebots auf deutscher Seite. Durch die Linienverlängerung freigelegte Kapazitäten des Bussystems werden für die bessere Erschließung der Nachbarorte von Weil am Rhein verwendet. Gleichzeitig bringt die Verlängerung mehr Lebensqualität für die bis anhin vom Durchgangsverkehr stark betroffenen Quartiere in der Stadt Basel.

### *Einmalige Situation: Eine Tramstation am Zoll*

Die Linienführung der Tramlinie 8 verläuft in Basel von der Gärtnerstrasse via Gärtnerstrassenbrücke, Kleinhünigeranlage und die Hiltalingerbrücken zum Zoll. In Weil-Friedlingen verkehrt das Tram ab Rheincenter auf der Hauptstrasse, unterquert die Autobahnbrücke und führt weiter zum Bahnhof Weil am Rhein (vgl. Abbildung). An der Endhaltestelle ermöglichen direkte Abgänge zu den Bahnsteigen der Regio-S-Bahn ein reibungsloses Umsteigen. Eine Besonderheit der Strecke ist, dass sich eine Tramstation im Einreisebereich der Schweiz am Grenzübergang Basel-Hiltalingerstrasse befindet. Diese einmalige Situation führt dazu, dass die Schweizer Grenzwaache ihre Kontrolltätigkeiten möglichst auf den Fahrplan des Trams abstimmen muss.

### *Erfolgreiche grenzüberschreitende Zusammenarbeit*

Das Projekt ist ebenfalls ein positives Beispiel grenzüberschreitender Zusammenarbeit. Verdeutlichen lässt sich diese anhand der Finanzierung des Projekts, dessen Gesamtkosten rund 104 Millionen Schweizer Franken betragen (inklusive Werkleuchtungsanierungen und Schwerverkehrsmassnahmen). Neben der Eidgenossenschaft, dem Kanton Basel-Stadt sowie den Basler Verkehrsbetrieben beteiligten sich auch Baden-Württemberg, Weil am Rhein sowie die Europäische Union an den Kosten (vgl. Tabelle 1).



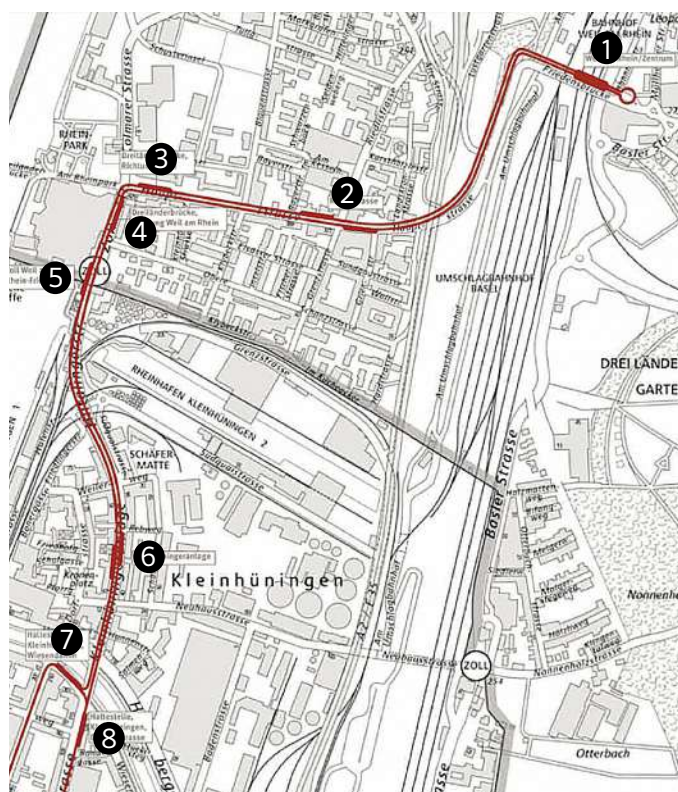
### Mitgliedsunternehmen der usic am Projekt massgeblich beteiligt

Für die usic ist die Einweihung der Linienverlängerung von besonderer Bedeutung, denn Mitglieder des Verbandes waren auf Schweizer Seite massgeblich an der Planung und Bauleitung des Projektes beteiligt (vgl. Tabelle 2). Für die Gesamtprojektleitung zeigte sich die Aegerter & Bosshardt AG verantwortlich. Auch die Brücken und Strassen wurden von usic-Mitgliedern geplant und deren Umsetzung geleitet. Neben der ACS-Partner AG, der F. Preisig AG, der Gruner AG sowie der Synaxis AG wurden die Dienstleistungen der Rapp Infra AG besonders beansprucht: Letztere war gleichzeitig für die Bauleitung der Strassen sowie die Projektierung und Bauleitung des Leitungsbaus auf der Wiese zuständig.

### Signal für eine offene Schweiz

Das Projekt «Tram 8 – grenzenlos» wird viel zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Basel beitragen und fördert die bereits intensive Vernetzung des Drei-Länder-Ecks. Die Zusammenarbeit von schweizerischen und deutschen Unternehmen begünstigt zudem den Austausch von Know-how, fördert die Kontaktpflege innerhalb der Baubranche über die Landesgrenzen hinweg und setzt ein Zeichen für eine offene Schweiz. Die usic gratuliert allen Beteiligten zur erfolgreichen Umsetzung dieses bedeutenden Projektes und ist besonders erfreut, dass Mitglieder des Verbandes einen wesentlichen Beitrag zum Erfolg leisten durften.

### Streckenführung der verlängerten Tramlinie 8



### Tabelle 1: Finanzierung der Streckenverlängerung Tramlinie 8

Kostenträger	Mio. CHF
Eidgenossenschaft	43,00
Kanton Basel-Stadt	37,60
Baden-Württemberg	14,81
Weil am Rhein	3,99
Lörrach	1,54
Basler Verkehrs-Betriebe	1,54
Europäische Union	1,54
<b>Total Projektkosten</b>	<b>104,02</b>

### Tabelle 2: Am Projekt beteiligte usic-Mitgliedsunternehmen

**Gesamtprojektleitung Abschnitt Basel-Stadt**  
Aegerter & Bosshardt AG

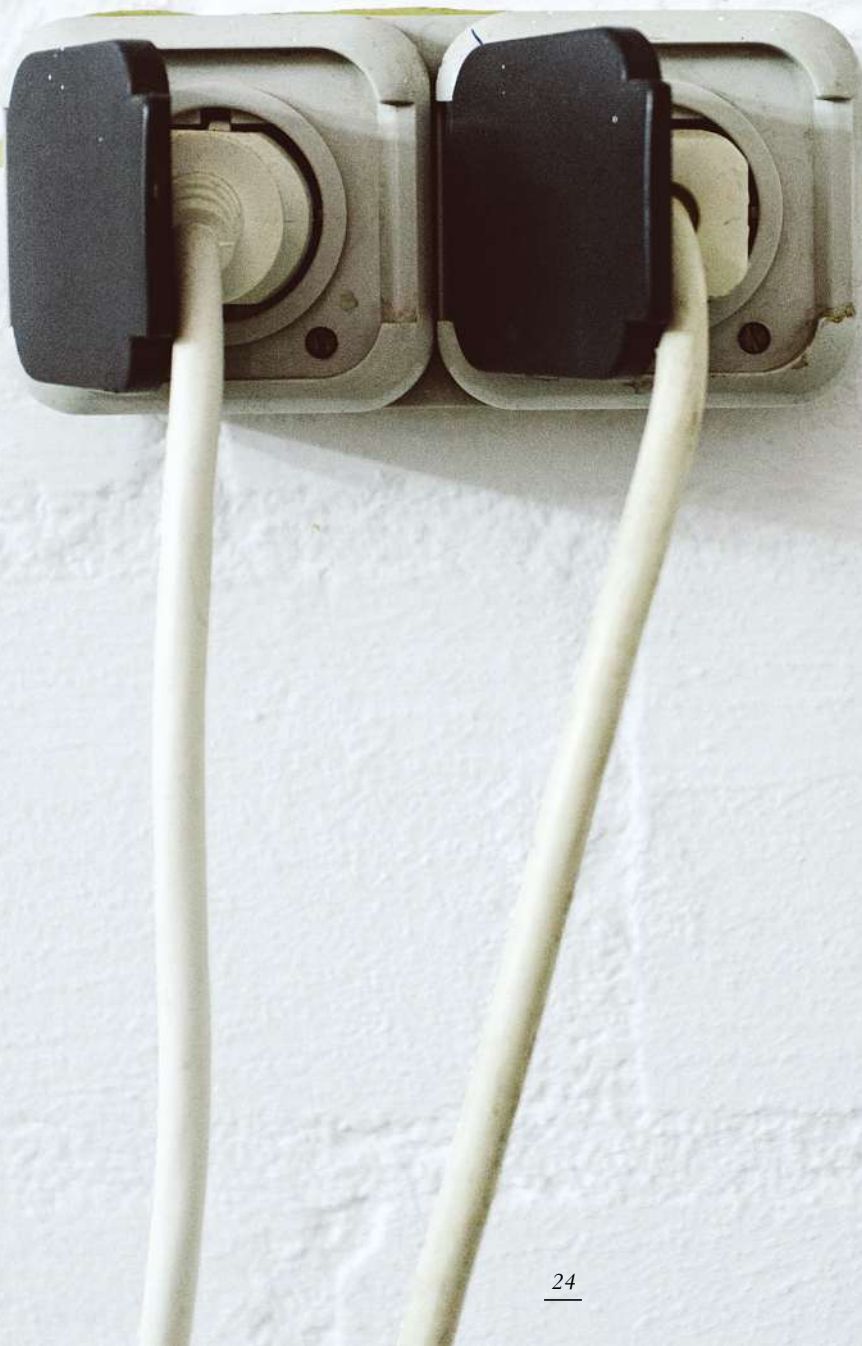
	Projektierung	Bauleitung
Brücken	ACS-Partner AG	F. Preisig AG
Strassen	Gruner AG	Rapp Infra AG
Leitungsbau Wiese	Rapp Infra AG	Rapp Infra AG
TU Gärtnerstrassenbrücke	F. Preisig AG/Synaxis AG	

Quelle Tabellen und Abbildung: tram8.info  
Foto: www.bvb.ch

Legende:

1. Weil am Rhein/Zentrum
2. Riedlistrasse
3. Dreiländerbrücke, Richtung Basel
4. Dreiländerbrücke, Richtung Weil am Rhein
5. Zoll Weil am Rhein-Friedlingen
6. Kleinhüningeranlage
7. Haltestelle, Kleinhüningen, Wiesendamm
8. Haltestelle, Kleinhüningen, Gärtnerstrasse

*Der KKW-Rückbau als Herausforderung für Schweizer Unternehmen*



Mit dem Rückbau von Kernkraftwerken betritt die Schweiz weitgehend Neuland. Die nationalen Planerunternehmen verfügen bereits heute über einen Grossteil des für einen Rückbau benötigten Wissens. Weil aber die Rahmenbedingungen für einen Rückbau ungenügend geklärt sind, zögern viele Unternehmen bei der Aktivierung und Weiterentwicklung des vorhandenen Wissens. Um die Planungs- und Rechtssicherheit in diesem hochsensiblen und komplexen Bereich zu erhöhen, müssen die Verfahren, Zuständigkeiten und Verantwortungen innerhalb des Rückbauprozesses hinreichend geklärt werden. Nur so kann die nationale Planerbranche ihre Wettbewerbsfähigkeit erhalten und dem in sie gesetzten Vertrauen der Schweizer Bevölkerung gerecht werden.

Mit der Umsetzung der Energiestrategie 2050 rücken die Stilllegung und der Rückbau der Schweizer Kernkraftwerke in den Fokus der Aufmerksamkeit. Die usic leistet einen aktiven Beitrag zur Umsetzung der Energiewende. Auch die Abkehr von der Kernenergie betrachtet die usic als grundsätzlich machbar. Damit der Ausstieg klappt, braucht es aber politische und gesellschaftliche Anstrengungen: Neben der Sicherstellung der Energieversorgung muss dem Rückbau der bestehenden Kernkraftwerke besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Ein Rückbau der Anlagen kann unter Umständen Jahre dauern, womit sich für die Baubranche über Jahrzehnte hinaus neue Geschäftsfelder eröffnen.

### ***Unklare Rahmenbedingungen gefährden die nationale Wettbewerbsfähigkeit***

Die nationale Planerbranche verfügt bereits heute über das notwendige Fachwissen, um mehr als 90 Prozent der mit einem KKW-Rückbau verbundenen Arbeiten zu bewerkstelligen. Weil aber Erfahrungen mit dem Rückbau von Kernkraftwerken weitgehend fehlen, stellt die Aktivierung dieses Wissens

## **Schweizer Unternehmen brauchen mehr Planungs- und Investitionssicherheit.**

für die Unternehmen im Hinblick auf die Besonderheiten der Kernkraft eine Herausforderung dar. Aus Sicht der usic liegen die Ursachen für das Zögern bei den unklaren Rahmenbedingungen.

Erstens blieb bisher unklar, welche Instanzen bei welchen Phasen des Rückbaus zuständig sind. Zahlreiche öffentliche und private Akteure sind an einem Rückbau beteiligt. Die KKW-Betreiber als Auftraggeber des Rückbaus sind auf die Kooperation unterschiedlicher Behörden angewiesen. Die Klärung der

organisatorischen Zuständigkeiten schafft nicht nur Planungssicherheit für die Unternehmen, sondern auch Rechtssicherheit, indem Haftungsfragen bereits im Vorfeld geregelt werden.

### ***Verhinderung von Interessenkonflikten und volkswirtschaftlichen Kosten***

Zweitens braucht es Klarheit über die bei Rückbau-Arbeiten zur Anwendung kommenden Vergabeverfahren. Gemäss einer im Jahre 2006 veröffentlichten Studie von Prof. Franz Jaeger der Hochschule St.Gallen kann die Vergabeart je nach Auftragsvolumen zu erheblichen volkswirtschaftlichen Kosten führen. Dies deshalb, weil die Kosten für das Einreichen eines Angebots unabhängig vom Auftragsvolumen hoch sind.

Drittens ist bisher weitgehend ungeklärt, welche Instanz für die Überwachung von Rückbau-Arbeiten zuständig sein soll. Die Kernkraft ist ein aus nationaler Sicht hochsensibler Bereich. Angesichts der Vielzahl von Akteuren und deren Verflechtung ist es umso wichtiger, dass den Interessen von Auftraggebern, Kontrollorganen und Behörden Rechnung getragen wird.

### ***Schweizer Ingenieure geniessen einen hervorragenden Ruf***

Mehrere Gründe sprechen für einen stärkeren Miteinbezug der Schweizer Planerbranche beim Rückbau von KKW. So ist die Schweiz gesetzlich dazu verpflichtet, die aus einem KKW-Rückbau anfallenden Altlasten in der Schweiz zu entsorgen. Ausserdem sind nationale Unternehmen mit den örtlichen Gegebenheiten vertraut und geniessen einen hervorragenden Ruf im In- und Ausland.

Die Planerbranche der Schweiz ist befähigt und bereit, dem ihr entgegen gebrachten Vertrauen gerecht zu werden. Damit die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Wirtschaft auch im Zusammenhang mit der Stilllegung und dem Rückbau der KKW gesichert werden kann, brauchen unsere Unternehmen aber mehr Planungs- und Investitionssicherheit. Nur so werden die Betriebe dazu angeregt, rasch mit der Aktivierung und Weiterentwicklung des für den KKW-Rückbau notwendigen Fachwissens zu beginnen.

Laurens Abu-Talib, Geschäftsstelle usic  
Foto: alwayshappy/www.photocase.com



► *Lea Kusano, Geschäftsstelle usic*

# Launch der neuen Website

## *In Ingenieur steckt ...*

Der akute Fachkräftemangel setzt den Ingenieurunternehmen immer mehr zu. Nicht nur die Politik, sondern auch die Wirtschaft und die Arbeitgeber sind gefragt, diesem Trend entgegenzutreten.

building, die Schweizerische Stiftung zur Förderung des Ingenieurwachstums im Bauwesen, und die Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen usic haben aus diesem Grund beschlossen, gemeinsam eine neue Website in Auftrag zu geben, welche vor einigen Tagen online ging.

Drei Ziele werden mit der Website verfolgt:

- mehr geeignete Lernende und Studierende gewinnen,
- mehr Frauen für die Ingenieurberufe motivieren und
- das Image der Ingenieurin und des Ingenieurs verbessern.

## *... als erstes eine Vision*

In Ingenieur stecken als erstes eine Vision sowie die Neugierde. Diese Emotionen sollen mit dem neuen Auftritt vermittelt werden. Zielpublikum sind primär Jugendliche im Berufswahlprozess, aber auch die in dieser Phase wichtigen Bezugspersonen: Eltern, Lehrer und Berufsberatende.

Das «Look & Feel» der Website ist jugendlich, frisch und grosszügig in der Typografie, bildstark und trotzdem informativ. Sie transportiert keine veralteten Klischees, sondern weist passend zu den hohen Ansprüchen an den Ingenieurberuf viele verschiedene Elemente auf.

## *Vorbilder schaffen Image, Interaktionen wecken Neugierde*

Integraler Bestandteil der Website sind deshalb sechs Testimonials. Drei junge Ingenieure und drei Lernende zeigen in ihren Videobotschaften auf, weshalb sie den Beruf gewählt haben und was sie daran begeistert. Damit sollen überholte Klischees entstaubt und der Beruf des Ingenieurs auf den «roten Teppich» gebracht werden.

Die Website bietet interaktive Elemente, so zum Beispiel einen spielerischen Berufseignungstest «welcher Ingenieur steckt in dir?» sowie einen Wettbewerb. Durch den interaktiven Charakter soll die Neugierde der Jugendlichen am Beruf geweckt werden. Gleichzeitig werden alle gängigen Social Media Kanäle bedient, um die Chance zu erhöhen, dass Jugendliche auf die Website [www.ingenieursteckt.ch](http://www.ingenieursteckt.ch) aufmerksam werden.

## *Information*

Die Website soll selbstverständlich nicht nur unterhalten, sondern auch informieren. Die Nutzerinnen und Nutzer werden wo sinnvoll zielgerichtet auf weiterführende Plattformen geleitet. Gleichzeitig bietet [ingenieursteckt.ch](http://ingenieursteckt.ch) auch Services an – wie zum Beispiel Informationen, News, Veranstaltungshinweise sowie Kontakte. Ebenfalls aufgeschaltet werden eine Lehrstellenbörse sowie eine Übersicht, welche der usic-Mitgliedsunternehmen Praktikumsplätze anbieten.

Link: [www.ingenieursteckt.ch](http://www.ingenieursteckt.ch)  
 Visuals: SocialCom GmbH, Luzern

# Durchhaltevermögen und ein starkes Selbstbewusstsein

*Die Bauingenieurin Marlen Bigler ist eine von sechs jungen Ingenieurinnen, welche für die neue Website [iningenieursteckt.ch](http://iningenieursteckt.ch) ein Video-Testimonial gemacht hat. Die 29-jährige Bernerin ist nebst ihrem beruflichen Engagement als Präsidentin der FDP Frauen parteipolitisch aktiv. Marlen Bigler stand der usic zu den Themen Berufswahl, verkannte Chancen für Frauen und Fachkräftemangel Red und Antwort.*

*Sie sind Ingenieurin, wie sind Sie zu diesem für Frauen eher atypischen Beruf gekommen?*

**Marlen Bigler:** Schon als Kind habe ich mich immer sehr für Baustellen und die damit verbundenen Arbeiten und Techniken interessiert. Wenn in meinem Umfeld gebaut wurde, war ich gerne in der Nähe oder noch besser direkt auf der Baustelle. So war es für mich das höchste der Gefühle, als meine Nachbarn ein neues Wasserreservoir bauten und ich einen Nachmittag lang mit dem Polier mitgehen durfte. Der Schritt in die Baubranche war für mich naheliegend. Bei der Wahl des Studiums habe ich mich glücklicherweise nicht davon beeinflussen lassen, dass der Beruf «Ingenieur» nachwievor als typische Männerdomäne gilt.

*Welche «verkannten» Chancen bietet der Ingenieurberuf aus Ihrer Perspektive für Frauen?*

Bauingenieure arbeiten sowohl bei der Planung wie auch bei der Umsetzung überall an vorderster Front mit, sei es bei Verkehrsnetzen, bei der Energiegewinnung oder bei Gebäuden. Als Bauingenieurin arbeite ich an den Grundpfeilern unserer Zivilisation. Nicht umsonst nennt man den Bauingenieur auf Französisch «génie civil», also Zivil-Ingenieur. Es ist sehr spannend, auch im eigenen Umfeld sowohl im übertragenen wie auch im eigentlichen Sinn «hinter die Fassade» zu schauen und diese aktiv mitzugestalten. Ein für mich weiterer wichtiger Aspekt ist die im Studium erlernte systematische und unabhängige Denkweise. Diese Denkweise nutze ich nicht nur im

Beruf, sondern erachte sie auch im alltäglichen Leben und in der Politik als grossen Gewinn. Diese Chance steht allen offen, nicht nur Frauen.

*Sie haben keine Kinder, sind aber politisch stark engagiert. Konnten Sie in diesem Kontext bereits Erfahrungen mit flexiblen Arbeitsmodellen sammeln?*

Ich arbeite hundert Prozent. In der ingenta ag wird jedoch das Modell der Jahresarbeitszeit angewandt. Somit ist es mir möglich, das Büro früher zu verlassen, wenn politische Anlässe oder Abendsitzungen anstehen. Meine politische Arbeit wäre wohl mit einer Arbeitsstelle mit fixen, unflexiblen Arbeitszeiten kaum vereinbar. Nicht nur aufgrund meiner nebenamtlichen Tätigkeiten ist das Modell der Jahresarbeitszeit ideal, auch die Arbeitszeit projektbezogen einteilen zu können, ist für mich deutlich spannender, als einfach meine Soll-Arbeitszeit «abzusitzen». Bei meinem Arbeitgeber arbeiten mehrere Ingenieure Teilzeit. Dies, um nebenberuflich eine Weiterbildung zu absolvieren, politische Ämter auszuüben oder um sich der Familie zu widmen.

*Die Ingenieurbranche leidet unter akutem Fachkräftemangel. Frauen möglichst im Arbeitsprozess zu halten, ist deshalb zentral. Wo liegen Ihres Erachtens Optimierungsmöglichkeiten seitens der Arbeitgebenden?*

In unserer Gesellschaft ist der Druck auf uns Frauen zu heiraten, Kinder zu bekommen und dafür den Beruf zumindest teilweise aufzugeben, nach wie vor relativ hoch. Gerade in meinem Beruf, der auch heute noch vor allem von Männern ergriffen wird, bekomme ich diesen Druck oft zu spüren. Arbeitgeber haben einen grossen Einfluss darauf, ob und in welchem Ausmass dieser Druck auch firmenintern ausgeübt wird. Aktiv zu kommunizieren, dass das Geschlecht keinen Einfluss auf die Art und die Qualität der Arbeit hat, hilft nicht nur Druck abzuschwächen, sondern ist eine wichtige Stärkung der Arbeitnehmerinnen.

→

*Werden wir etwas politischer. Bundesrat Johann Schneider-Ammann hat 2011 die Fachkräfteinitiative ins Leben gerufen. Letzten September legte er ein «Aussprachepapier» vor, von konkreten Massnahmen ist nichts zu spüren. Wo darf man aus liberaler Sicht mehr Druck aufbauen?*

Die Fachkräfteinitiative war richtig, wurde aber für eine andere Ausgangslage erarbeitet, als wir sie heute haben. Mit der Annahme der Masseneinwanderungsinitiative wurde der Fachkräftemangel deutlich verschärft, gerade in der Baubranche. Aus diesem Grund sind die Aus- und Überarbeitung der Massnahmen weiterhin voranzutreiben.

Die öffentliche Hand vergibt viele Planungs- und Bauaufträge. Sie hat damit einen relativ grossen Einfluss auf die Branche. Mit einer Änderung von Vergabekriterien oder deren Gewichtung kann sie die Branche nachhaltig verändern. Beispielsweise setzt eine stärkere Gewichtung der Nachwuchsförderung, der Vereinbarkeit von Familie und Beruf oder der Nachhaltigkeit entsprechende Anreize für mögliche Anbieter. Die momentane Fokussierung auf den Preis als Hauptkriterium hat im Gegenteil zur Folge, dass die Honorare sehr tief sind und es damit für Arbeitgeber schwierig ist, attraktive Arbeitsbedingungen zu bieten. Eine weitere konkrete Massnahme sehe ich in der Berufsberatung: Eine

aktivere Kommunikation der aktuell gefragten Berufsbilder könnte für Auszubildende eine wichtige Entscheidungshilfe sein. Ich (und wohl viele andere auch) wusste lange nicht, wie gesucht Bauingenieure heute sind.

*Sie sind eine FDP-Politikerin und somit arbeitgebernah. Wie sieht für Sie idealerweise der Grat zwischen liberaler Arbeitgeberpolitik und punktuellen rechtlichen Vorgaben aus?*

Ich sehe mich primär als wirtschaftsnah und damit in der Nähe der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer. Nachhaltig kann der Fachkräftemangel nur in enger Zusammenarbeit mit den Arbeitgebern, den Arbeitnehmern und der Nachwuchsförderung behoben werden. Dafür müssen die Rahmenbedingungen möglichst flexibel gehalten werden. Fixe Quoten, Limiten und Zwänge sind mittel- und langfristig erfahrungsgemäss oft nicht nachhaltig. Politisch Anreize zu setzen, die bestimmte Verhaltensweisen belohnen, könnte hingegen sehr sinnvoll sein. Das ist zum Beispiel bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen möglich.

---

*Lea Kusano, Geschäftsstelle usic*



► *Marlen Bigler*

## ZUR PERSON

Marlen Bigler,  
Ingenieurin bei der ingenta ag  
und FDP-Politikerin

# Aktuelles der Stiftung bilding

---

## Verleihung 1. Building-Award, 18. Juni 2015

Am 18. Juni 2015 findet im Kultur- und Kongresszentrum Luzern die Verleihung des 1. Building-Awards statt. Im würdigen Rahmen werden herausragende, bemerkenswerte und innovative Ingenieurleistungen am Bau vorgestellt und ausgezeichnet. Der Building-Award will gleichzeitig den gesellschaftlichen Wert der Ingenieurarbeit greifbar machen und die Vielseitigkeit der Arbeit und ihre guten Perspektiven betonen. Mit dem von der Stiftung bilding lancierten Award sollen auch die Förderung des Ingenieur Nachwuchses im Bauwesen weiter vorangetrieben und langfristig positive Zeichen für den Berufsnachwuchs gesetzt werden.

Es werden Projekte aus folgenden Kategorien ausgezeichnet: Hochbau; Grund-/Tief- und Infrastrukturbau; Industrie; Energie; Engineering/Gebäudetechnik; Young Professionals; Schulen. Das Preisgeld für den Gesamtsieger beträgt 10'000 Franken.

Weitere Informationen zum Award und zur Verleihung vom 18. Juni 2015 sind aufgeschaltet unter [www.building-award.ch](http://www.building-award.ch). Die Stiftung bilding, ihre Trägerverbände, Sponsoren und Gönner freuen sich auf Ihre Teilnahme.

Siehe dazu auch das Interview mit Urs von Arx und René Hüsler auf der folgenden Seite.

## Erlebnisschau tunOstschweiz und tunBern

Vom 15. bis 19. April in St. Gallen und vom 24. April bis 3. Mai in Bern ist es wieder soweit: die Erlebnisschau «tunOstschweiz» beziehungsweise die «tunBern» öffnen ihre Türen für Kinder und Jugendliche aller Schulstufen, um auf spielerische Weise deren Interesse für Technik und Naturwissenschaften zu wecken. An den einzelnen Ständen können die zukünftigen IngenieurInnen und NaturwissenschaftlerInnen selber ausprobieren, experimentieren und forschen.

Die Stiftung bilding unterstützt diese Auftritte und realisiert zusammen mit den entsprechenden Regionalgruppen der usic, den kantonalen SIA-Sektionen sowie in Bern der Berner

Fachhochschule einen Gemeinschaftsstand. Junge Besucherinnen und Besucher werden zum Bau einer Leonardobrücke eingeladen. Selbstverständlich sind auch Begleitpersonen sowie weitere Interessierte herzlich eingeladen. Nähere Informationen gibt's unter [www.tunOstschweiz.ch](http://www.tunOstschweiz.ch) und [www.tunBern.ch](http://www.tunBern.ch).

## Engagement als Gönner der Stiftung bilding (siehe beiliegenden Flyer)

Seit 2006 setzt sich die Stiftung bilding für die schweizweite Förderung des beruflichen Ingenieur Nachwuchses im Bauwesen ein. Zusammen mit den vier Trägerverbänden – der Schweizerischen Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen usic, dem Fachverband Infra, dem Schweizerischen Baumeisterverband SBV und der Gruppe der Schweizerischen Gebäudetechnik-Industrie GSIG – verfolgt sie folgende Ziele:

---

mehr geeignete Lernende (mit Potenzial für ein Ingenieurstudium) und Studierende gewinnen,

---

ein besseres Image der Ingenieurberufe und Vorbilder schaffen,

---

mehr Frauen für die Ingenieurberufe begeistern.

2015 werden zwei wesentliche Projekte umgesetzt. Nebst dem Building-Award ist es die attraktive Internet-Präsenz [www.ingenieursteckt.ch](http://www.ingenieursteckt.ch) zur Förderung und Bekanntmachung der Planerberufe im Baubereich. Die neue Website konzentriert Informationen und Angebote für Jugendliche im Berufs- und Laufbahnprozess, sie ging in diesen Tagen online.

Die Stiftung bilding ist auf Unterstützer angewiesen, sei es in Form von persönlichem Engagement und Eigeninitiative oder eines finanziellen Beitrages. Der jährliche Gönnerbeitrag beläuft sich auf 2'500 Franken. Im Gegenzug werden die Gönner unter anderem als Gäste zu verschiedenen Veranstaltungen eingeladen, sie erhalten Eintrittskarten zur Verleihung des Building-Awards und ihr Engagement wird auf den von der Stiftung betriebenen Websites publiziert.

→



## USIC NEWS FRAGT NACH...

*Awards gibt es unzählige, weshalb braucht es nun auch noch den Building-Award?*

**Urs von Arx:** Wir wollen damit langfristig Wirkung für die Ingenieurinnen und Ingenieure am Bau erzielen. So sprechen wir neben den Branchenvertretern gezielt auch den dringend benötigten Berufsnachwuchs an. Wir verschaffen uns Öffentlichkeit und zeigen Geschichten und Gesichter.

*Stehen primär die Statiker im Fokus?*

**René Hüsler:** Wir decken mit den Kategorien alle Ingenieurleistungen im Baugewerbe ab. Herausragende Arbeiten sind meist das Resultat einer interdisziplinären Teamarbeit über mehrere (Ingenieur-)Disziplinen hinweg.

*Veranstalterin des Building-Awards ist die Stiftung bilding, unterstützt von ihren Trägerverbänden usic, Fachverband Infra und SBV. Was hat die einzelnen Verbände motiviert, den Award zu unterstützen?*

**Urs von Arx:** Unsere Trägerverbände sind auf qualifizierten Nachwuchs angewiesen. Ein positives Branchenimage ist dafür unabdingbar. Der Award soll uns in diesen Zielen und in unserem Stiftungszweck weiterbringen. Wir wollen aus der zweiten Reihe treten und die Kräfte bündeln.

*Wie wollen Sie den potenziellen Nachwuchs erreichen?*

**Urs von Arx:** Wir alle kennen die Wirkung von starken Vorbildern, sie sind gute Botschafter für den Nachwuchs. Die Konkretisierung der gesellschaftlichen Leistung ist nicht zuletzt mit Blick auf mehr Frauen in unseren Berufsfeldern sehr wichtig.

*Es gibt die Kategorien «Schulen» und «Young Professionals», wie werden diese angesprochen?*

**René Hüsler:** Der zeitliche Vorlauf lässt es bei der ersten Durchführung noch

nicht zu, dass in Schulen explizit solche Projekte lanciert werden können. Deshalb werden wir dieses Mal selber nach geeigneten Projekten suchen, z.B. über Schweizer Jugend forscht etc. Young Professionals erreichen wir direkt über die Bekanntmachung in Unternehmen und durch die Ausschreibung über verschiedene Kanäle.

*Welche Wettbewerbseingaben erwarten Sie in den verschiedenen Kategorien?*

**Urs von Arx:** Die Projekte sollen die innovativen Ingenieurleistungen und auch den gesellschaftlichen Beitrag unserer Arbeit sichtbar machen. Sie sollen neuartig und richtungsweisend sein und uns zum Staunen bringen. Ausgezeichnet werden nur realisierte Projekte, der Aufwand für eine Eingabe hält sich also in Grenzen.

*Wie wurden die Jurymitglieder ausgewählt?*

**René Hüsler:** Für mich war wichtig, dass die Mitglieder aufgrund ihrer Fachkompetenz und ihres Leistungsausweises ausgewählt werden. Ich bin stolz, dass mir eine derart hochkarätige Jury zur Seite steht.

*Wie viele Gäste erwarten Sie am 1. Building-Award vom 18. Juni 2015 im KKL Luzern?*

**Urs von Arx:** Ein voller Saal mit 800 Personen ist unser Ziel. Wir repräsentieren eine stattliche Anzahl Unternehmen und einige tausend Berufstätige. Hinzu kommen weitere Gäste und Interessierte. Wir freuen uns also auf Ingenieurinnen und Ingenieure am Bau, interessierte Nachwuchskräfte, Berufsbildungsspezialisten, Firmen- und Branchenvertreter aus der ganzen Bauwirtschaft, Medien und viele mehr. Wir wollen eine Plattform der Begegnung ermöglichen. Für die Spitzenvertreter der Branche soll die Verleihung des Building-Awards zugleich ein «must event» werden.

► **Urs von Arx**

*Initiant des Building-Awards und Präsident der Stiftung bilding*



► **Prof. Dr. René Hüsler**

*Direktor der Hochschule Luzern und Jurypräsident*



## usic Young Professionals Seminar zum Thema BIM

*Was ist BIM? Dieser und weiteren Fragen rund um das Thema des Building Information Modeling (BIM) widmete sich der zweite Young Professionals Event der usic im Jahr 2014. Zum Seminar «BIM – von der Theorie in die Praxis» durften im vergangenen Dezember wieder über 40 junge Ingenieurinnen und Ingenieure aus zahlreichen usic-Mitgliedsunternehmungen an der Fachhochschule Nordwestschweiz in Olten begrüsst werden.*

Das Thema Building Information Modeling (BIM) ist zurzeit in aller Munde. Doch was ist BIM eigentlich genau? Was kann BIM und wie verändert es die Arbeitsprozesse im Umfeld der planenden Ingenieurinnen und Ingenieure? Diese Fragen wurden am Young Professionals Seminar der usic von drei ausgewiesenen BIM-Experten aufgegriffen und mit der jungen Zuhörerschaft diskutiert. Nach einer kurzen Begrüssung und Einleitung ins Thema durch usic-Vorstandsmitglied Urs von Arx, CEO der HHM Gruppe, folgte das Inputreferat «Was BIM ist und sein könnte» von Prof. Friedrich Häubi, Tromlitz Häubi GmbH. Dabei wurden Aspekte wie die Abgrenzung zu CAD, Möglichkeiten für die Bauplanung, Realisierung und

Nutzung sowie die Anwendungsgrenzen thematisiert. Darauf folgend stellte Peter Scherer, Amstein + Walther AG, in einem Praxisbericht die Möglichkeiten von BIM als Hilfsmittel für interne Planungsprozesse und dessen Einfluss auf die Zusammenarbeit mit dem Architekten und Tragwerksplaner vor. Unter dem Titel «BIM und höhere Planungssicherheit» informierte Claus Maier, Ernst Basler + Partner AG, über datenbasierte Planungsweisen und deren Vorteile für die Projektkoordination. In der anschliessenden Expertenrunde nutzten die Teilnehmenden die Möglichkeit, Antworten auf noch offene Fragen zu erhalten und ausgewählte Punkte vertieft zu diskutieren. Ein gemeinsamer Apéro runde den Anlass ab und bot Gelegenheit für weitere individuelle Gespräche.

Christian Gfeller  
Foto: Christian Gfeller, Geschäftsstelle usic

# bildung

## Schweizerische Stiftung zur Förderung des Ingenieurnachwuchses im Bauwesen

► Lea Kusano, Geschäftsstelle usic

### **bildung** gewährt Berufs- und Studienberatenden einen Blick hinter die Kulissen

#### *Ingenieure vom Virus infiziert*

Am 6. November 2014 lud bildung, die Schweizerische Stiftung zur Förderung des Ingenieurnachwuchses im Bauwesen, Berufs- und Studienberatende zu einem exklusiven Blick hinter die Kulissen des Uetlibergtunnels und der Lüftungszentrale Reppischtal ein. Die am Bauprojekt sowie am Unterhalt beteiligten Ingenieure konnten die Vielfältigkeit des Ingenieurberufes aufzeigen und vermochten grosse Begeisterung für ihren Beruf zu vermitteln. Den Zuhörenden wurde dabei klar: Ohne Ingenieurleistungen stünde vieles sofort still!

Der Uetlibergtunnel wurde am 4. Mai 2009 dem Verkehr übergeben. Er ist Teilstück der Autobahn A3 Zürich-Chur und schliesst im Westen an die Umfahrung Birmensdorf. Die beiden parallel geführten Röhren von je 4,4 Kilometer Länge durchqueren die beiden Bergzüge Ettenberg und Uetliberg. Dazwischen liegt eine rund 230 Meter lange Tagbaustrecke, in der die unterirdische Lüftungszentrale Reppischtal integriert ist. Diese Meisterleistung der Ingenieurskunst nahm die Stiftung bildung zum Anlass, Berufs- und Studienberatenden einen Einblick in das vielfältige Tätigkeitsfeld des Ingenieurs zu verschaffen.

#### *Motivation: Löcher in den Berg bauen*

Der am Bauprojekt beteiligte Ingenieur Thomas Kobler, Amberg Engineering AG, startete sein Inputreferat zum Thema «Herausforderungen im Tunnelbau» mit der Erkenntnis, dass er schon als Kind mit dem «Virus infiziert worden sei, Löcher zu machen». Anschaulich präsentierte er die Herausforderungen sowie die beeindruckenden Ingenieurleistungen am Uetlibergtunnel. Zum Einsatz kam dabei eine Weltpremiere: Indem der Berg seitlich und nicht geradeaus abgebaut wurde, konnte der Energieverbrauch während der Bauzeit massiv gesenkt werden.

#### *Ingenieurtätigkeiten im gesellschaftlichen Kontext*

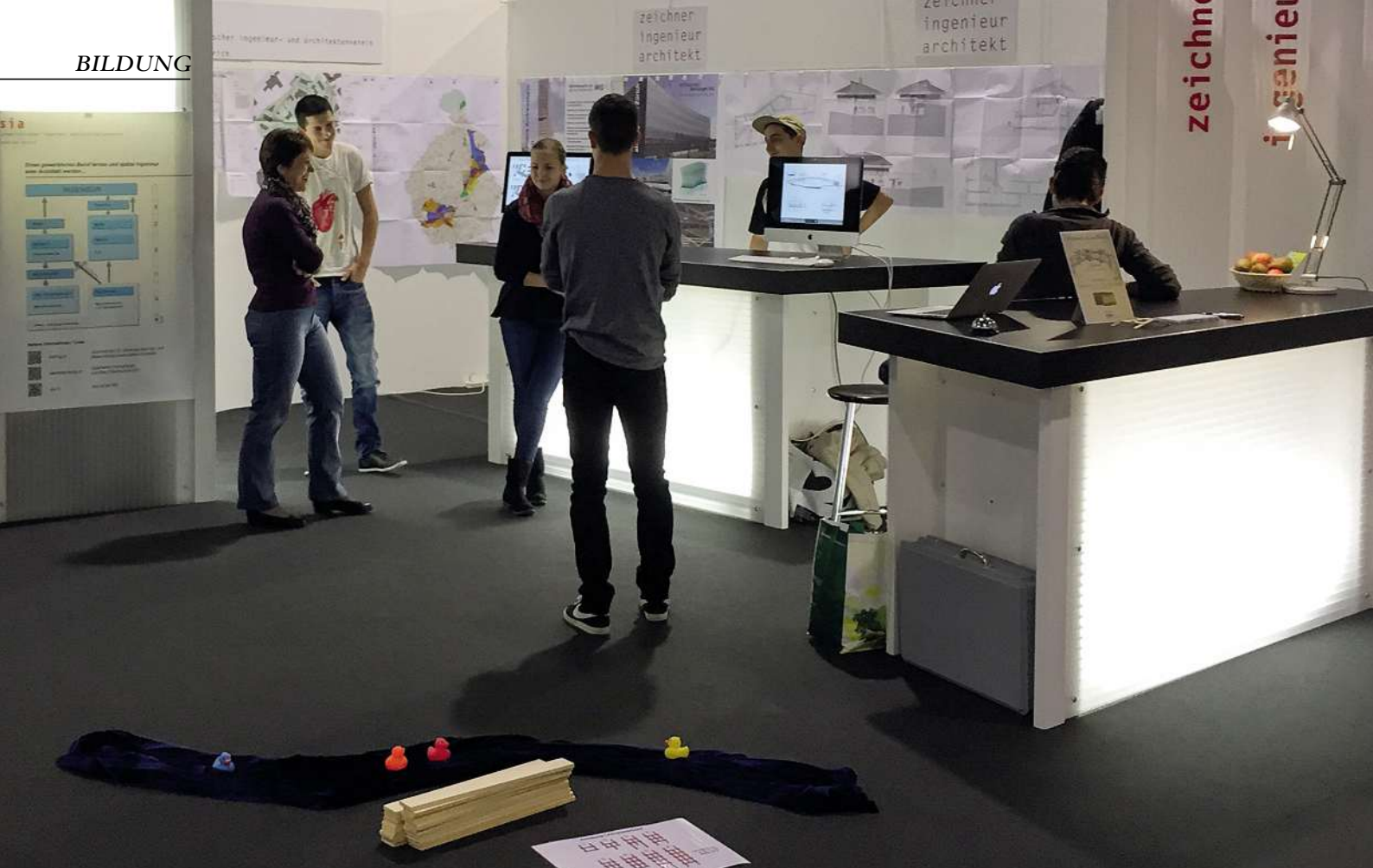
Ingenieur Urs Welte, Amstein + Walthert Progress AG, verschuf den Berufs- und Studienberatenden einen Einblick in die enormen und meistens unsichtbaren Sicherheitsanlagen im Tunnel. Trotz den statistisch geringen Sicherheitsrisiken ist die gesellschaftliche Erwartungshaltung an die Sicherheitsvorkehrungen stetig gestiegen, das obwohl die allermeisten Grossereignisse auf menschliches Versagen zurückzuführen sind. Urs Welte konnte aufzeigen, dass sich die Tätigkeiten des Ingenieurs im gesellschaftlichen Kontext kontinuierlich verändern und Ingenieurinnen und Ingenieure sich laufend neuen Herausforderungen stellen müssen.

#### *Einfach «fötzele» reicht nicht!*

Das Inputreferat von Otto Noger, Filialleiter ASTRA Winterthur, zuständig für den Tunnelunterhalt, machte noch einmal deutlich, dass ein Tunnel nicht einfach nur ein Loch im Berg, sondern ein elektromechanischer Betrieb ist. Allein für die Planung des Unterhalts des ausgeklügelten, hochkomplexen Lüftungssystems sowie der Mess- und Überwachungsanlagen ist ein fundiertes Ingenieurwissen von Nöten. Den Zuhörerinnen und Zuhörern wurde dabei klar: Einfach «fötzele» und den Tunnel sauber halten reichen da nicht!

#### *Der Blick hinter die Kulissen zeigt die Komplexität*

Der Führung durch die Lüftungszentrale Reppischtal durch Patrik Michel und Rolf Ruckstuhl, Pöry Schweiz AG, liess die Berufs- und Studienberatenden staunen: Über 400 Kilometer Kabelrohre und mehr als 30'000 einzelne Kabel, Letztere mit einer Totallänge von ungefähr 4'500 Kilometern, wurden verlegt. Die Besuchenden stellten fest, dass die Nebenanlagen so gross sind, dass man diese mit kleinen Elektrofahrzeugen befahren kann. Besonders interessiert zeigten sich die Teilnehmenden am Notfall Sicherheitssystem. Jeweils nach 25 Metern stehen Fluchtweg-Signalisationen, nach je 50 Metern Brandnotleuchten und alle 150 Meter Notrufsäulen zur Verfügung. Wie beeindruckt die Teilnehmenden von der Führung waren, wurde spätestens beim Apéro deutlich, wurden doch rege Diskussionen über das Bauwerk und den Berufsalltag von Ingenieuren geführt.

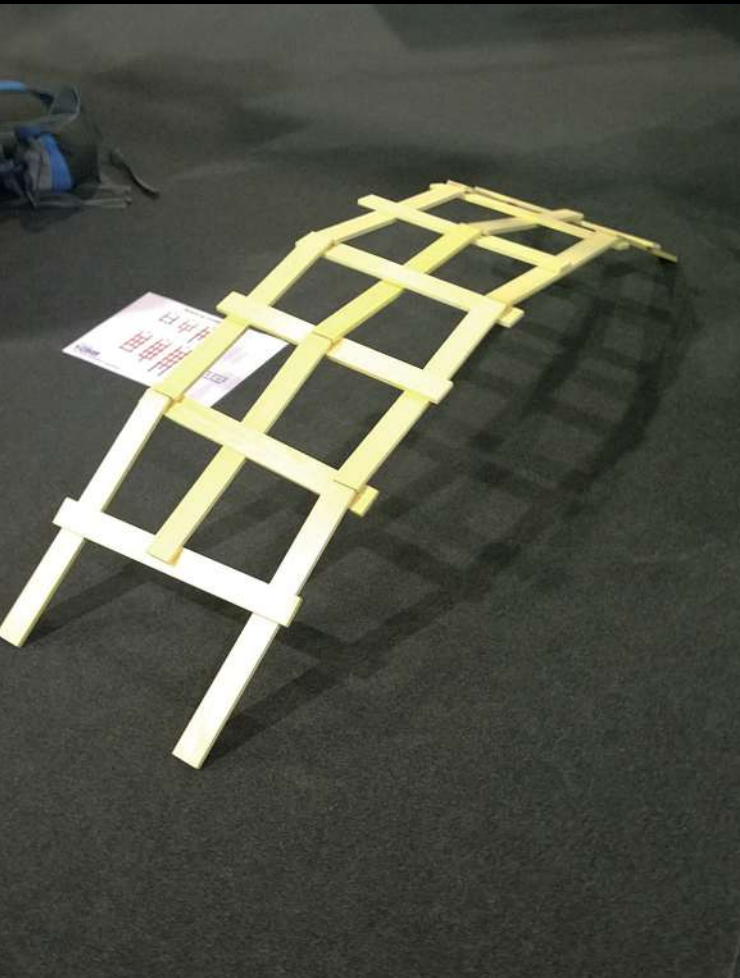


## Impressionen der Berufsmesse Zürich

Vom 18. bis 22. November 2014 fand in Zürich die Berufsmesse statt. Am SIA Stand wurde über den Beruf Zeichner EFZ im Berufsfeld Raum- und Bauplanung und den Beruf des Geomatikers informiert.

Um etwas mehr Bewegung in den Stand hineinzubringen, wurde dieses Jahr erstmals ein Wettbewerb durchgeführt. Mit Hilfe einer Anleitung konnten die Jugendlichen ein Modell der Leonardobrücke aufbauen. Der Schnellste gewann mit der sensationellen Zeit von 01:44:21 Minuten ein Samsung Galaxy Note 10.1, 2014 Edition. Spender des diesjährigen Preises war der Verein Zürcher Berufsbildner im Ingenieurbau VZBIB.

Lotti Ehrismann, F. Preisig AG, Zürich  
Fotos: F. Preisig AG, Zürich



# Umfrage zur Bildungsqualität zeigt hohe Erwartungen der Praxis

Eine Umfrage zur Bildungsqualität der Hoch- und Fachhochschulausbildung bei den usic-Mitgliedsunternehmen zeigt die Erwartungen der Praxis an die Ausbildung und inwiefern diese durch die Bildungsinstitutionen erfüllt werden. Dabei kristallisiert sich heraus, dass beide Bildungsstufen (Hochschule/Fachhochschule) diese Erwartungen in unterschiedlicher Weise erfüllen. Ein besonderer Handlungsbedarf besteht bei der Vermittlung allgemeiner betriebswirtschaftlicher Kenntnisse. Während die Hochschule mehr Wert auf die praktische Ausbildung legen sollte, verhält es sich bei der Fachhochschule genau umgekehrt.

Die Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen usic hat zwischen Oktober und November 2014 bei ihren Mitgliedern eine Umfrage über die Ausbildungsqualität von Ingenieurinnen und Ingenieuren in Planerunternehmen durchgeführt. Dabei interessierte besonders der Unterschied bei der Ausbildungsqualität zwischen Hoch- und Fachhochschulen. Insgesamt haben rund 36 Prozent aller Mitgliedsunternehmen der usic (ohne Zweigstellen) an der Umfrage teilgenommen. Die Fragen entsprachen im Wesentlichen der vom Schweizerischen Baumeisterverband und dem Fachverband Infra durchgeführten Umfrage zum selben Thema.

## Stärken und Schwächen der Bildungsstufen im Vergleich

Die Umfrageteilnehmenden wurden gefragt, welche Eigenschaften sie bei Hoch- und Fachhochschulabgängern als besondere Stärken bzw. als besondere Schwächen erachten. Dabei

zeigten sich wesentliche Unterschiede: Bei Hochschulabgängern besonders positiv hervorgehoben wurden die theoretische Fachkompetenz (28%), die vielseitige Einsetzbarkeit (14%), das analytische Vorgehen (12%) sowie die Fähigkeit zur gesamtheitlichen Betrachtungsweise (9.5%). Bei den Fachhochschulabgängern wurden die Praxisnähe (46%), die beim Stellenantritt bereits vorhandenen Vorkenntnisse (19%) sowie die theoretische Fachkompetenz (10%) als besonders positiv bewertet.

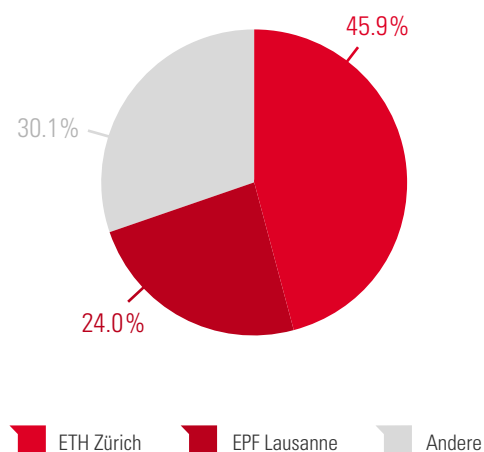
Als Schwäche der Hochschulausbildung wurde besonders die fehlende Praxiserfahrung (40%) bemängelt. Weitere Defizite werden beim fehlenden Fachwissen (12%), der Kommunikationsfähigkeit (11%) sowie der fehlenden Projektmanagementkompetenz (6%) gesehen. Eine deutliche Mehrheit von 28 Prozent ortete bei den Fachhochschulen ein grosses Defizit an fehlendem Fachwissen. Weiter kritisierte ein Grossteil der Teilnehmenden die Unzulänglichkeit gesamtheitlichen Denkvermögens (14%), die fehlende Kommunikationsfähigkeit (13%) und mangelnde Problemlösungskompetenz (8%).

## Bedürfnisse der Praxis stärker berücksichtigen

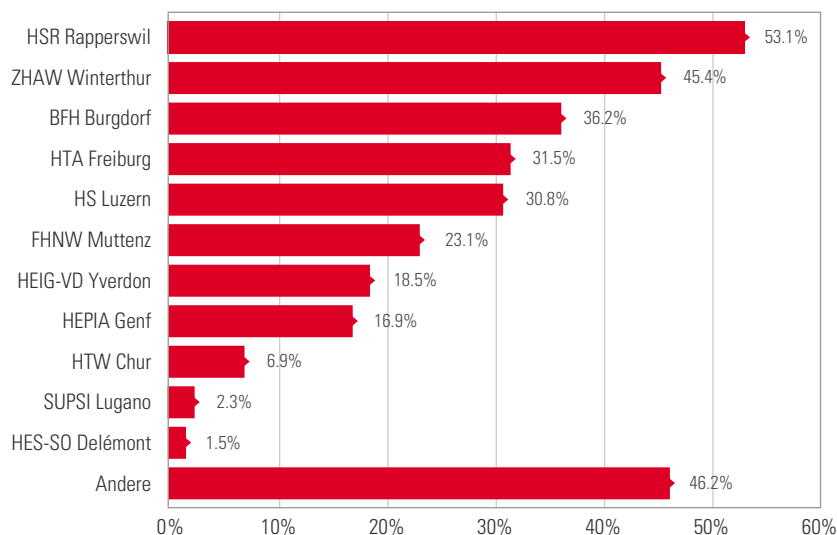
Insgesamt scheinen sowohl Hoch- als auch Fachhochschulen die Erwartungen der Praxis grundsätzlich zu erfüllen, jedoch in unterschiedlicher, teils komplementärer Weise. Besonders kleine Planerbetriebe sind auf Mitarbeitende mit interdisziplinären, über die rein fachlichen Kompetenzen hinausgehenden Fähigkeiten angewiesen, da die personellen Ressourcen für eine Spezialisierung weitgehend fehlen. Beide Bildungsstufen müssten demnach mehr in die Ausbildung von betriebswirtschaftlichen Kompetenzen investieren. Während bei Hochschulen zwar das theoretische Wissen begrüsst und die fehlende Praxiserfahrung kritisiert werden, verhält es sich bei den Fachhochschulen genau umgekehrt. Hochschulen müssten folglich mehr Wert auf die praktische Ausbildung legen, während Fachhochschulen die theoretische Ausbildung stärker betonen sollten.

## Ausbildungsort der Ingenieure

Nach Hochschul- und Fachhochschulabschluss



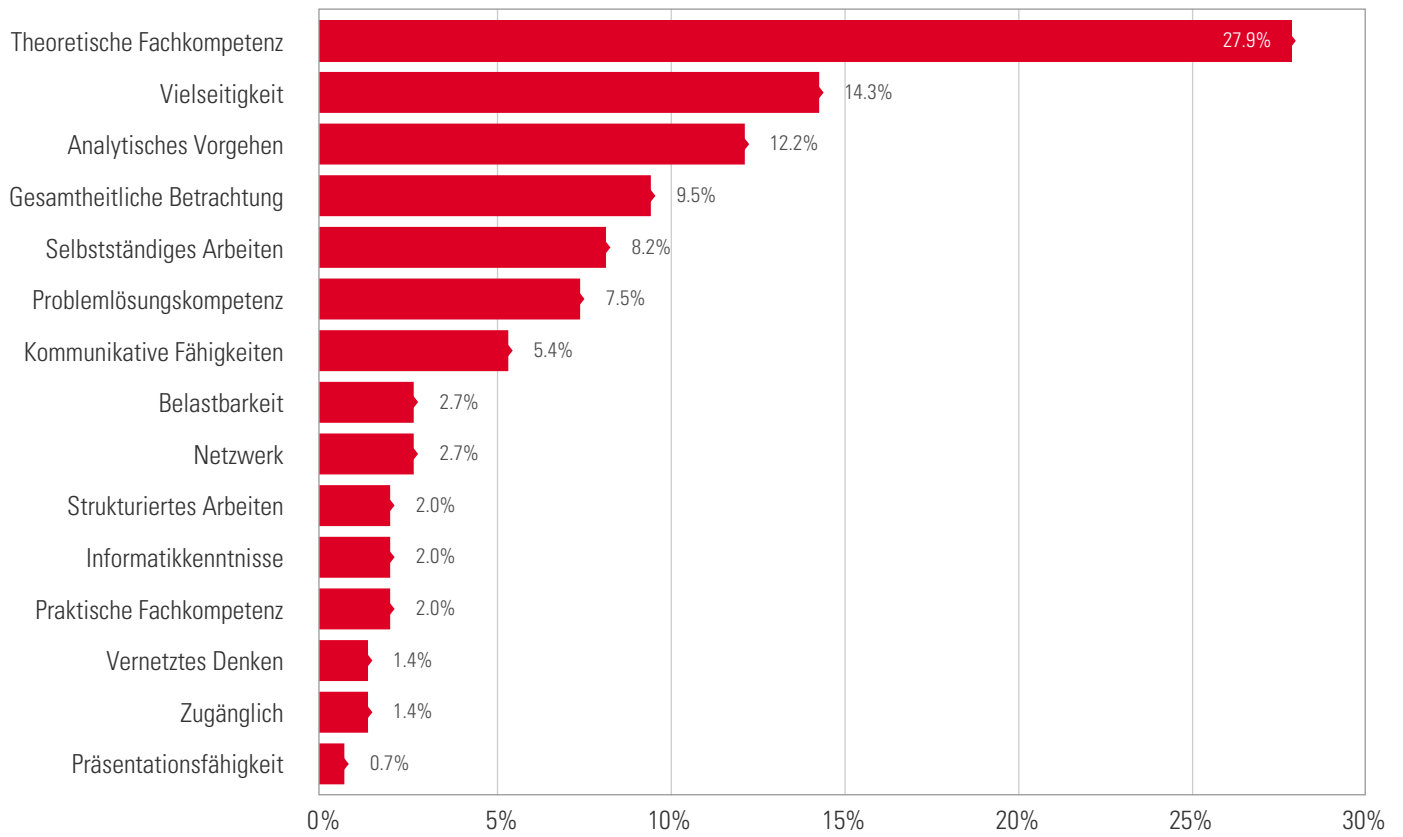
Quelle: usic



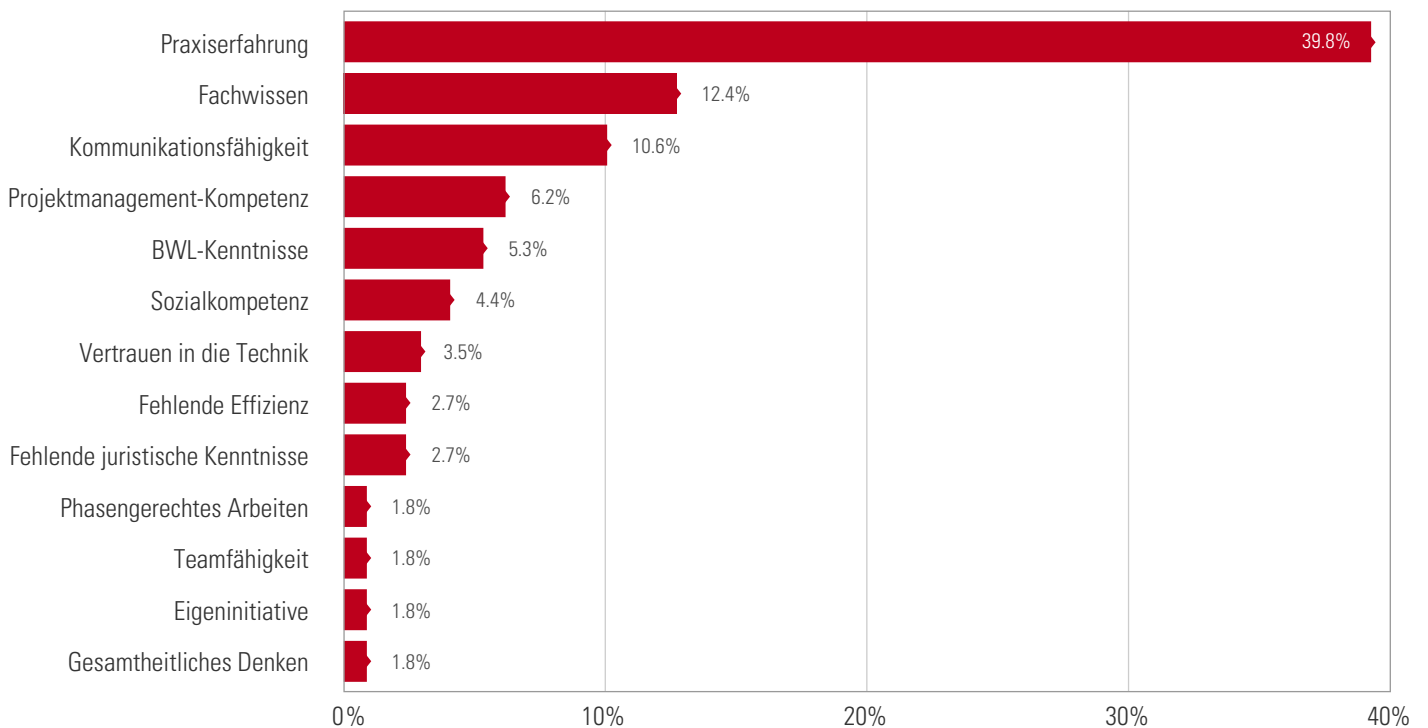
Laurens Abu-Talib, Geschäftsstelle usic

Die komplette Umfrage kann bei [usic@usic.ch](mailto:usic@usic.ch) angefordert werden.

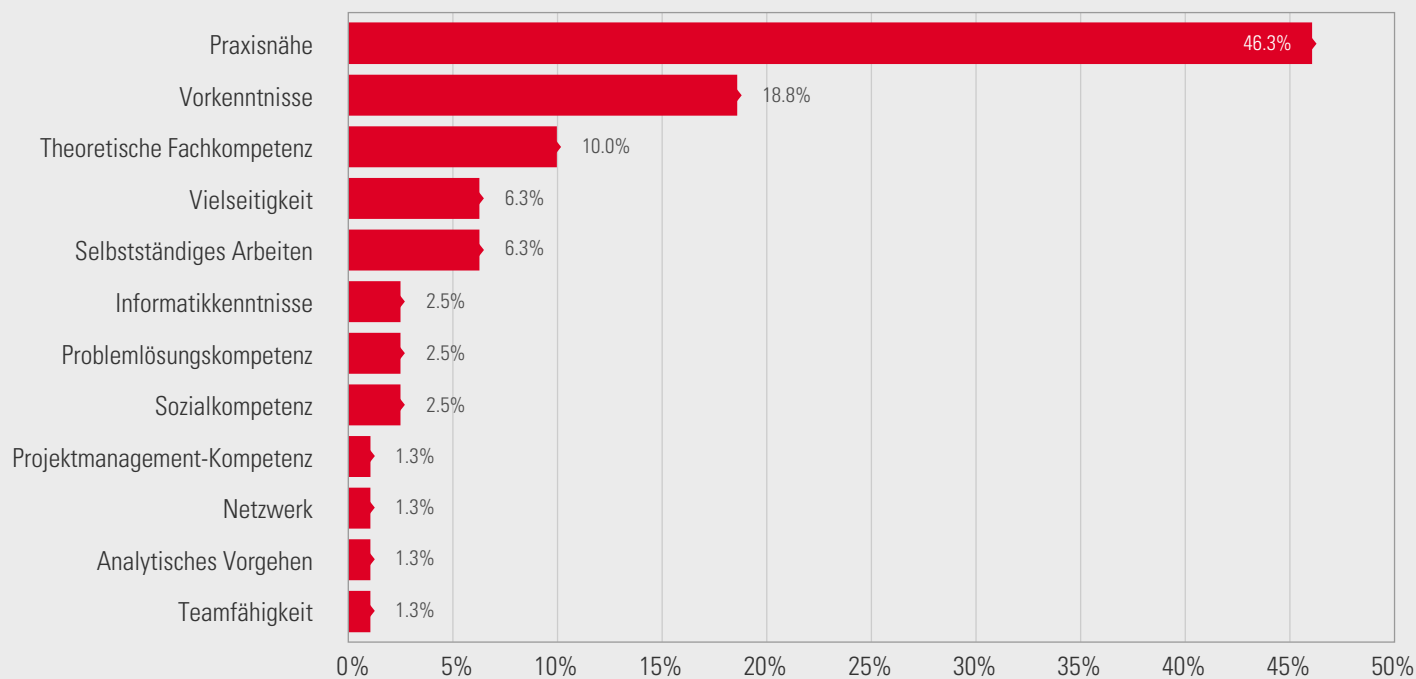
**Besondere Stärken der Hochschulabgänger**



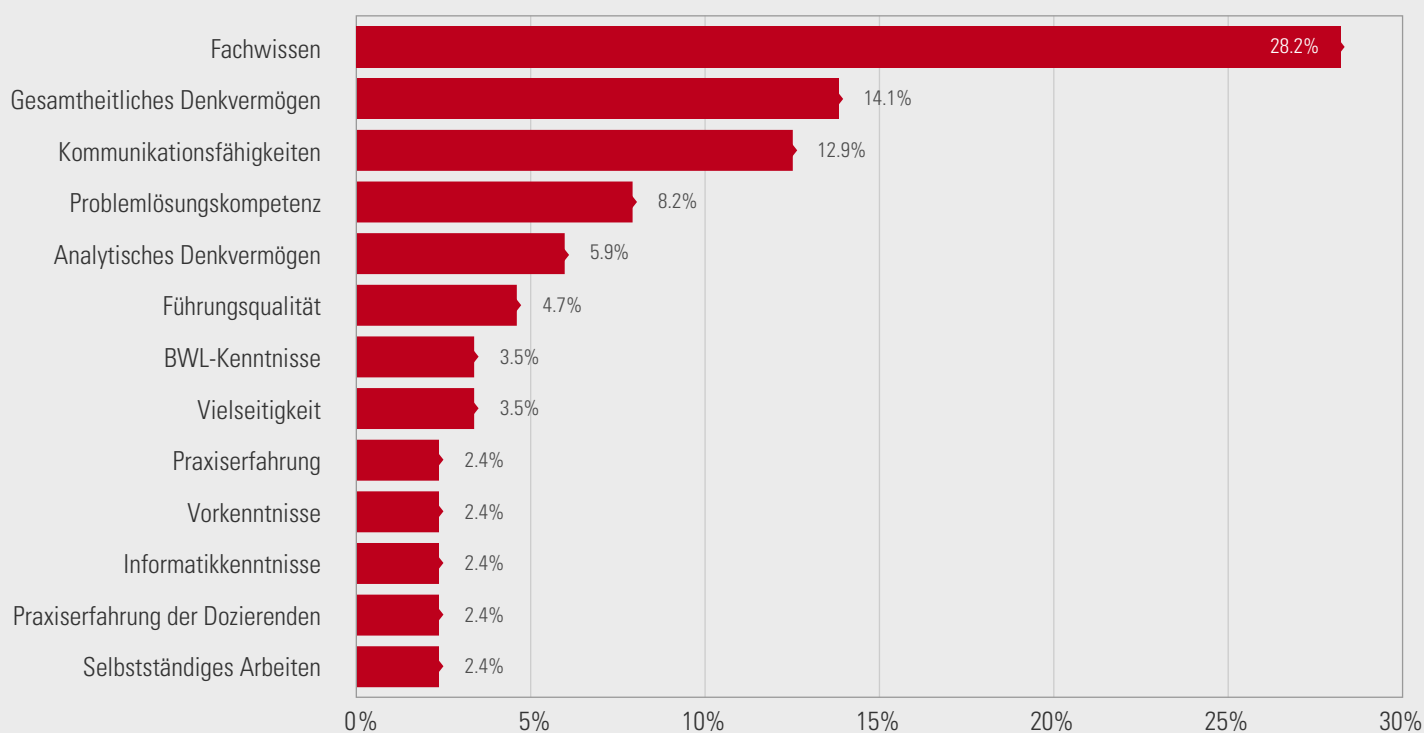
**Besondere Schwächen der Hochschulabgänger**



### Besondere Stärken der Fachhochschulabgänger



### Besondere Schwächen der Fachhochschulabgänger



Quelle: usic

# *Blick über den Zaunpfahl – mit der EFCA in Málaga*

Am 7. November 2014 trafen sich die Generalsekretäre und Direktoren der nationalen Verbände beratender Ingenieurunternehmungen zu ihrer halbjährlichen EFCA-Sitzung in Málaga. Der Erfahrungsaustausch auf internationaler Ebene ist jeweils mit einem besonderen Lerneffekt verbunden. Im Vordergrund standen dieses Mal die europäischen Entwicklungen im öffentlichen Beschaffungsrecht, die Frage nach den Bedingungen für erfolgreiche Interessensvertretung sowie die Nachwuchsförderung.

Die European Federation of Engineering Consultancy Associations EFCA ist die Stimme der beratenden Ingenieurunternehmungen Europas und vertritt ihre 24 Mitgliedsverbände gegenüber der Europäischen Union und dem internationalen Dachverband FIDIC. Die usic ist mit beiden Organisationen seit jeher eng verbunden, denn die Vorgängerorganisation der usic, die ASIC, war bei der Gründung sowohl der FIDIC als auch der EFCA aktiv beteiligt. Der regelmässige Kontakt mit Planerverbänden aus aller Welt erlaubt den Austausch von Erfahrungen und Gedanken zu aktuellen Entwicklungen in der internationalen Politik und Wirtschaft. Davon profitieren auch die Mitgliedsunternehmen der usic.

## *Europa fordert stärkere Berücksichtigung der Qualität bei öffentlichen Beschaffungen*

Auch auf europäischer Ebene dominiert das Thema des öffentlichen Vergabewesens. Die im März erlassene EU-Richtlinie 2014/24 zum öffentlichen Beschaffungswesen sieht vor, dass Mitgliedsstaaten die Möglichkeit haben, den Preis als einziges Kriterium beim Vergabeverfahren zu untersagen (Art. 90, EU 2014/24). Dadurch soll die Qualität auch bei planerischen Aufträgen wieder mehr Gewicht erhalten. Gleichzeitig bekräftigt die Richtlinie aber, dass das wirtschaftlich günstigste Angebot auf der Grundlage des besten Preis-Leistungs-Verhältnisses ermittelt werden soll.

Die Geschäftsführerinnen und Geschäftsführer der EFCA-Mitglieder zeigten sich dann auch skeptisch gegenüber der praktischen Wirkung dieser Bestimmung auf nationaler Ebene. Sie befürchten, dass öffentliche Auftraggeber von der Möglichkeit zur stärkeren Gewichtung der Qualität keinen Gebrauch machen und weiterhin den Preis als wichtigstes Kriterium zur Beurteilung von planerischen Leistungen verwenden. Deshalb wird sich die EFCA auf europäischer Ebene für die Einführung eines standardisierten Vergabeinstruments einsetzen, welches dem Verhältnis von Qualität und Preis mehr Rechnung trägt, Transparenz fördert und Vergabebehörden bei der Anwendung dennoch genügend Flexibilität erlaubt.

## *Do's und Don'ts für erfolgreiches politisches Lobbying*

Des Weiteren beschäftigten sich die Teilnehmenden mit der Frage, welche Strategien und Mittel geeignet sind, um die Branchen Anliegen erfolgreich auf politischer Ebene zu vertreten. Anhand von Praxisbeispielen aus mehreren europäischen Ländern wurde ersichtlich, dass es hierfür keine allgemeingültige Formel geben kann. Erfolgreiches Lobbying bedeutet immer auch die Berücksichtigung lokaler Gegebenheiten. Von öffentlichkeitswirksamer, medialer Provokation zu zwischenmenschlicher Kontaktpflege, bis hin zu einer ansprechenden Präsentation nach aussen sind die Spannweite der verfügbaren Massnahmen beinahe unerschöpflich und deren situationsbezogene Anwendung eine entsprechende Herausforderung für jede Organisation. Der Austausch über die jeweiligen Strategien der EFCA-Mitglieder war einer der fruchtbarsten Momente dieses Treffens.

## *Nachwuchsförderung als Schlüssel für die Zukunft*

In Anbetracht des chronischen Fachkräftemangels im Ingenieurwesen kommt der Nachwuchsförderung eine besonders wichtige Rolle zu. Entsprechend gross war das Interesse nach der Antwort auf die Frage, wie die nationalen Verbände das Thema der Young Professionals handhaben. Auch hier führten zahlreiche praktische Beispiele zu einem konstruktiven Dialog mit entsprechendem Lerneffekt. So sind Nachwuchsförderprogramme besonders dort erfolgreich, wo die Berufseinstiegsinnen und -einsteiger einen breiten Rückhalt bei den Mutterunternehmungen geniessen und aktiv in den Entscheidungsprozess der nationalen Verbände integriert werden. Die Mischung aus Netzwerk, Berufseinstieg und Freizeitaktivitäten führt zu einem ertragreichen Austausch zwischen den Generationen und fördert die Attraktivität des Berufsstandes.

## *Heilsamer Blick über den Zaunpfahl*

Für die usic hat die Teilnahme an Treffen der EFCA einen besonders hohen Stellenwert, weil die Schweiz nicht Mitglied der EU, aber dennoch Teil Europas ist. Somit ist die Schweiz von den Entwicklungen in Europa zwar betroffen, sie hat aber kein formales Mitspracherecht. Zudem erlaubt der Blick über den Zaunpfahl Einsicht in die Arbeitsweisen anderer Verbände mit unterschiedlichen nationalen Rahmenbedingungen. Dies dient nicht nur der Horizonterweiterung, sondern fördert auch die Ausarbeitung von Best Practice Lösungen.



## Schweizer Ingenieurbüros gut vertreten im International Sector Review

Im Dezember 2014 wurde der aktuelle Sector Review der Swedish Federation of Consulting Engineers and Architects publiziert. Der Sector Review listet gesondert den aktuellen Stand und die Entwicklungen des schwedischen, des skandinavischen sowie des internationalen Marktes für Ingenieurdienstleistungen auf. Aus Schweizer Sicht ist die Darstellung des internationalen Marktes für Ingenieur- und Architekturdienstleistungen wiederum sehr interessant. In der Liste der «European top 300 consulting engineering and architectural groups» befinden sich nunmehr zwölf Schweizer Unternehmen. Davon sind zwei reine Architekturbüros (Herzog & de Meuron Architekten AG auf Position 146 und Burckhardt+Partner AG auf Position 170), die übrigen zehn Schweizer Vertreter sind Ingenieurbüros, allesamt Mitglieder der usic. Es sind dies

Name	Rangierung	Anzahl Mitarbeitende	Umsatz in Mio. EUR
Gruner Gruppe	82 (Vorjahr 89)	1'000	120.0
Amstein + Walthert AG	99 (Vorjahr 102)	650	77.2
BG Ingenieure & Berater AG	100 (Vorjahr 114)	630	70.7
Emch + Berger Gruppe	107 (Vorjahr 109)	570	70.3
Basler & Hofmann AG	115 (Vorjahr 115)	500	k.A.
Ernst Basler & Partner AG	118 (Vorjahr 161)	500	k.A.
CSD Ingenieure AG	123 (Vorjahr 122)	476	56.1
Rapp Gruppe	129 (Vorjahr 140)	450	55.3
Amberg Engineering AG	137 (Vorjahr 138)	400	k.A.
B + S Ingenieure AG	220 (Vorjahr 216)	200	k.A.

Die in der Schweiz ebenfalls stark präsente Pöyry-Gruppe (sie wird im Review als finnisches Unternehmen geführt) liegt auf Rang 24 (Vorjahr 20) mit 5'889 Mitarbeitenden, davon 713 in der Schweiz, und global 650.8 MEUR Umsatz, davon 88.3 MEUR in der Schweiz.

Die Angaben basieren auf Selbstdeklarationen der angefragten Unternehmen, teilweise auf Zahlen aus früheren Jahren.

Auch 2014 haben die vier erstrangierten Schweizer Vertreter gegenüber dem Vorjahr allesamt Ränge gutgemacht. Auf den restlichen Plätzen hingegen ist das Bild uneinheitlich. In den Top 100 der europäischen Planungsunternehmen sind neu zwei Schweizer Unternehmen vertreten. Die Royal Imtech aus Holland hat die Arcadis Group (ebenfalls NL) vom Spitzenplatz der Statistik verdrängt. Sie beschäftigt 26'168 Mitarbeitende bei einem Jahresumsatz von 4'936.3 MEUR.

► Dr. Mario Marti, Geschäftsführer usic

### LINK

Der vollständige Bericht ist online nicht verfügbar, kann aber beim schwedischen Verband bezogen werden.

[www.std.se/in-english/sector-review](http://www.std.se/in-english/sector-review)



## Erfolgreiche CEO-Konferenz 2014

Die CEO-Konferenz 2014 war wie bereits im Vorjahr ein voller Erfolg. Rund 90 Personen fanden sich im Hotel Schweizerhof in Bern ein. Auch Nationalrätin Ursula Schneider Schüttel sowie Nationalrat Hans Grunder wohnten dem zweiten, öffentlichen Teil bei.

### *Rück- und Ausblick*

Der erste Teil der CEO-Konferenz stand ganz im Zeichen des Rückblicks auf die zahlreichen Verbandsprojekte. Dabei zeigte sich, dass die herrschende Tiefpreispolitik bei den Auftraggebern sowohl der öffentlichen Hand wie von Privaten den Planungs- und Ingenieurunternehmen weiter zusetzt. Mit dem Ziel, dem zu begegnen, hat der Verband verschiedene Massnahmen in die Wege geleitet, welche 2015 greifen und für die Thematik sensibilisieren sollen. Zudem wurden die beiden neuen Mitarbeitenden der usic-Geschäftsstelle vorgestellt: Laurens Abu-Talib hat am 1. September 2014 seine Stelle angetreten, Lea Kusano am 1. November. Zusammen mit den beiden neuen Mitarbeitenden ist es nun das Ziel, die usic zukünftig noch klarer zu positionieren und politisch vermehrt Einfluss zu nehmen.

### *Öffentlicher Teil*

Der zweite, öffentliche Teil widmete sich dem Thema «Herausforderung Unterhalt der Infrastruktur». 3'500 Franken pro Einwohner werden in der Schweiz in die technische Infrastruktur investiert. Bis 2030 sind für den geplanten Erhalt und Ausbau der Infrastruktur rund 28 Milliarden Franken vorgesehen. «Ein hoher Betrag, der jedoch längst nicht ausreichend ist, um die Funktionsfähigkeit und Sicherheit der Strassen, Bahnen sowie der Versorgung und Entsorgung im Land lückenlos sicherzustellen», warnte Hans-Rudolf Schalcher, emeritierter ETH-Professor und führender Experte auf diesem Gebiet. Insbesondere bei den Gemeindestrassen sei die Finanzierung langfristig nicht sichergestellt. Zu gross sei der Verteilungskampf um die Mittel der Gemeinden, denn Themen wie Arbeitslosigkeit, Alter, Gesundheit und Bildung stehen in direkter Konkurrenz zum Bau und Erhalt der Infrastruktur. Die warnenden Worte stiessen an der gut besuchten CEO-Konferenz der usic auf Gehör. Markus Geyer, Leiter Projekte Infrastruktur SBB und Mitglied der Geschäftsleitung, zeigte, wie die Schweizerischen Bundesbahnen ihre Infrastruktur unterhalten und ausbauen. Die für 2016 geplante Eröffnung der NEAT ist dabei nur ein Element. «Die Herausforderung ist, unsere Bahninfrastruktur laufend zu erneuern, ohne den Betrieb zu beeinträchtigen», brachte Markus Geyer seine Ausführungen auf den Punkt.

→



### *Aufruf gegen die Ecopop-Initiative*

Der usic-Präsident Heinz Marti nutzte die nationale Plattform der CEO-Konferenz, um seine Mitglieder aufzurufen, die Ecopop-Initiative klar abzulehnen. «Die Initiative schadet der Schweiz und unserer Branche, denn damit würde es noch schwieriger, genügend Fachkräfte für die wachsenden Herausforderungen beim Infrastrukturerhalt in unserem Land zu finden», warnte der usic-Präsident die anwesenden CEOs der wichtigsten Ingenieur- und Planungsunternehmen der Schweiz. In einer im Frühjahr 2014 veröffentlichten Umfrage zeigte die usic, dass allein in der eigenen Branche jährlich rund 800 zusätzliche ausländische Spezialisten benötigt werden. Die Annahme der Ecopop-Initiative, so Marti, würde dies weiter erschweren, wenn nicht sogar verunmöglichen.

*Lea Kusano, Geschäftsstelle usic*  
*Fotos: Laurens Abu-Talib, Geschäftsstelle usic* 

## *Kultur-Wegweiser, das neue Impulsprogramm zur Steigerung des Frauenanteils in technologiebasierten Unternehmen*

Die Schweizerische Vereinigung der Ingenieurinnen SVIN entwickelt für Frauen in MINT-Berufen (Mathematikerinnen, Informatikerinnen, Naturwissenschaftlerinnen und Technikerinnen bzw. Ingenieurinnen) und für technologiebasierte Unternehmen das Impulsprogramm «Kultur-Wegweiser». Damit reagiert die SVIN auf eine frühere Studie des Nationalen Forschungsprogramms NFP-60 «Frauen in Ingenieur-Berufen – gesucht und respektiert?», die aufzeigt, dass Ingenieurinnen nicht nur generell in den Unternehmen der Schweizer Industrie unterrepräsentiert sind, sondern auch in den Führungsetagen von Unternehmen. Sie legt weiter dar, wie Unternehmens- und Geschlechterkulturen mit Praktiken der Personalrekrutierung und -entwicklung in den Unternehmen zusammenhängen und den Berufseinstieg bzw. den beruflichen Aufstieg von Ingenieurinnen schwierig machen.

Das Impulsprogramm «Kultur-Wegweiser» wird vom Eidgenössischen Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann finanziert. Mittel- bis langfristig will das Impulsprogramm dazu beitragen, den Anteil Frauen in leitender Funktion zu erhöhen und mehr Frauen für MINT-Berufe zu gewinnen. Kurzfristig setzt das Programm an, einerseits Ingenieurinnen bzw. MINT-Frauen bei der Planung und Verfolgung ihrer beruflichen Perspektiven in der Industrie zu helfen und andererseits Unternehmen zu unterstützen, Handlungsstrategien, Arbeitsbedingungen und Laufbahnperspektiven von MINT-Stellen so zu gestalten, dass sie attraktiver werden.

Weitere Informationen finden sich unter [www.svin.ch](http://www.svin.ch)

*Brigitte Manz-Brunner, Geschäftsführerin SVIN*

## Die NPK-Datenbibliothek wurde erweitert

*Seit Januar können die Anwender des Normpositionen-Kataloges NPK für die Beschreibung von Leistungen auf zwei komplett neue Kapitel zurückgreifen: Leistungen im Zusammenhang mit der temporären Verkehrsführung können mit dem NPK 125 beschrieben werden und für Photovoltaik- und thermische Solaranlagen steht neu der NPK 368 zur Verfügung.*

Die temporäre Verkehrsführung auf Autobahnen ist nicht mehr nur Sache der Gebietseinheiten, sondern kann auch an andere Unternehmer vergeben werden. Im neu erarbeiteten NPK-Kapitel 125 wurden alle Leistungen im Zusammenhang mit der temporären Verkehrsführung zusammengestellt. Das Kapitel kann sowohl für die Ausschreibung von Planungsleistungen, die im Abschnitt 100 aufgeführt sind, als auch für die Realisierung (Abschnitte 200 bis 600) angewendet werden.

### *Normpositionen für die Beschreibung von Photovoltaik- und thermischen Solaranlagen*

Im Zusammenhang mit der Energiestrategie des Bundes, die auch auf eine verstärkte eigene Energieerzeugung der Gebäude setzt, nimmt die Bedeutung der Energiegewinnung auf Dach und Fassade zu. Damit die Anwender bei der Leistungsbeschreibung auch in diesem Bereich Normpositionen einsetzen können, haben die Vertreter der zuständigen Verbände und Interessengruppen den NPK 368 erarbeitet. Der Erarbeitungsprozess war, wie der Autor des Kapitels betont, äusserst anspruchsvoll, hat aber zu einem guten Ergebnis geführt. Das Kapitel hat eine klare Struktur: Nach den Bedingungen und Vorarbeiten sind die Befestigungssysteme aufgeführt. Anschliessend folgen die Abschnitte für Photovoltaikmodule, thermische Solar- und Hybridkollektoren und dann jene für Spenglerarbeiten und die Instandsetzung von Deckungen, Bekleidungen und Blitzschutz sowie für die Komponenten. Damit ist es einerseits möglich, mit dem Kapitel eine ganze Photovoltaik- und thermische Solaranlage inklusive aller Nebearbeiten zu beschreiben. Andererseits kann man sich aber auch dafür entscheiden, nur die Befestigungssysteme, die Photovoltaikmodule und die thermischen Solarkollektoren mit dem neuen NPK 368 zu beschreiben und für die weiteren Arbeiten wie gewohnt die spezifischen Gebäudehülle- und Gebäudetechnikkapitel einzusetzen.

Weitere Informationen zur gesamten NPK-Datenbibliothek, zur NPK-Ausgabe 2015 sowie zu den Angeboten für NPK-Lizenznehmer gibt es unter [crb.ch](http://crb.ch).

Gaby Jeffries, CRB

## 25 Jahre Marquart Elektroplanung + Beratung AG

Mit Stolz und Freude steht die Marquart AG in ihrem 25. Geschäftsjahr. In den vergangenen Jahren wurden durch das Team Marquart über 4'000 Projekte bearbeitet. «Die zahlreichen Erfahrungen, Begegnungen und Herausforderungen sind für uns wertvoll und kostbar», schreibt Urs Marquart, Inhaber und CEO der Marquart Elektroplanung + Beratung AG, Buchs.

Zum Jubiläum hat das Unternehmen die Vergangenheit mit den Zielen für die Zukunft in ein aktuelles Erscheinungsbild gebündelt und in einer neuen Firmenbroschüre zusammengefasst. Diese zeigt auf, welche Grundhaltung das Schaffen der Marquart Elektroplanung + Beratung AG antreibt und was sie von anderen Unternehmen unterscheidet.

Link: [www.maq.ch](http://www.maq.ch)