

USIC news

N^o
02/13

Juli 2013

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



«Cargo Sous Terrain, CST»
von der Vision zum Projekt

Interview mit Yvette Körber, Projektmanagerin CST,
RVBS Partner in Aarau

www.usic.ch

USIC

Inhaltsverzeichnis

Editorial	<i>Politisches Lobbying ist nötiger denn je!</i>	01
Interview	<i>Realisierbare Vision für den Güterverkehr in der Schweiz</i>	02
Carte blanche	<i>Vertrauen quo vadis?</i>	07
Politik	<i>Kritik einer ökologischen Steuerreform</i>	08
	<i>Schuldenbremse gegen Defizitwirtschaft</i>	10
	<i>Studie zur NEAT</i>	12
	<i>Strassenfonds für alles</i>	13
	<i>Weniger Einnahmen aus der Mineralölsteuer</i>	14
	<i>Sozialplan-Vorschrift</i>	14
	<i>New Public Management des Bundes</i>	15
Recht	<i>Die revidierte SIA-Norm 118</i>	16
Arbeitsrecht	<i>Weiterbildung</i>	18
Unternehmung	<i>Mobile Arbeitsform in der neuen Berufswelt</i>	22
Bauwirtschaft	<i>Plenarversammlung bauenschweiz</i>	24
Umwelt/Energie	<i>Keine Energiewende im Alleingang</i>	26
	<i>Stiftung KliK</i>	28
	<i>Grüne Wirtschaft</i>	30
Bildung	<i>bildung news</i>	31
Versicherung	<i>Bauplatzversicherung</i>	32
	<i>Rücktritte aus dem usic-Stiftungsrat</i>	34
International	<i>FIDIC – Happy Anniversary</i>	35
Splitter	<i>Generalversammlung der usic</i>	36
	<i>Splitter</i>	38

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 | Druck & Ausrüstung: Rub Media AG, Wabern
Bild Umschlag: DesignRaum GmbH, Winterthur | CargoTube AG, Zürich

Politisches Lobbying ist nötiger denn je!

Etlche politische Geschäfte, welche auch die Branche der Ingenieur- und Planerunternehmen betreffen, werden zurzeit in Bundesbern diskutiert. Wichtig sind deshalb für jeden Verband ein vorausschauendes Polit-Monitoring, ein gutes Netzwerk zur Politik und zu Behörden sowie effiziente Strukturen für das politische Lobbying. Die usic hat in den letzten Jahren in diesen Bereichen grosse Aufbauarbeit geleistet. Bisher durften wir zwei Sessionsanlässe für eidgenössische Parlamentarier erfolgreich durchführen – der dritte Anlass folgte in der Sommersession 2013 – und wir verfügen nun nicht nur über ein standardisiertes Monitoring- und Reportingsystem, sondern auch über gute direkte Kontakte ins eidgenössische Parlament. Damit sind wir in der Lage, die Interessen unserer Mitgliedsunternehmen aktiv in die Politik einzubringen.

Dies ist auch nötig – etliche aktuelle Gesetzgebungsprojekte betreffen uns unmittelbar: Zurzeit befindet sich etwa die Revision des Kartellgesetzes in der parlamentarischen Beratung. Dieses Gesetz mag die Planerbranche auf den ersten Blick nicht sonderlich interessieren. Nachdem der erstberatende Ständerat aber ein so genanntes Teilkartellverbot beschlossen hat, welches bewährte Zusammenarbeitsformen wie Planer- und Ingenieurgemeinschaften ernsthaft in Gefahr bringt, ist höchste Aufmerksamkeit gefordert. Gemeinsam mit bauenschweiz, dem Baumeister- und dem Gewerbeverband engagiert sich die usic im Rahmen der Debatte im Nationalrat mit Nachdruck für eine Korrektur dieser für die Bauwirtschaft völlig unrealistischen und schädlichen Überregulierung. Auch andere anstehende Gesetzgebungsprojekte werden unsere Wachsamkeit erfordern: Die Energiestrategie 2050, bei welcher wir eine umfassende Vernehmlassungseingabe erarbeitet haben, kommt demnächst ins Parlament und es gilt, das Fachwissen und die wirtschaftlichen Interessen unserer Branche einzubringen. Im Bereich des Beschaffungsrechts laufen zurzeit die Vorarbeiten des Bundes und der Kantone für die Umsetzung der neuen internationalen Vorgaben. Die Arbeiten werden auf beiden Ebenen zu einer Revision der Beschaffungsgesetze

führen und es gilt auch dort, unseren Anliegen – weitgehende Harmonisierung, Transparenz, besondere Berücksichtigung intellektueller Dienstleistungen etc. – Gehör zu verschaffen. Schliesslich stehen auch im Bereich des Privatrechts Diskussionen an: Das Verjährungsrecht soll revidiert werden (mit längeren Verjährungsfristen für Haftungsansprüche?) und die Bauverträge (Werkverträge und Planerverträge) wie auch das SIA-Normenwerk stehen vermehrt unter Beschuss aus Konsumentenkreisen (z.B. Ruf nach einer Kausalhaftung des Planers).

Auch in ganz genereller Hinsicht bläst der Wirtschaft aktuell ein eisiger politischer Wind entgegen. Nach dem Ja zur Minder-Initiative scheinen bisher als unrealistisch eingeschätzte linke Anliegen Aufwind zu erhalten. Die Forderungen nach Mindest- und Maximallöhnen (1:12- sowie Mindestlohn-Initiative) und andere Formen der Umverteilung (Stichwort: Erbschaftssteuer) finden zunehmend Zuspruch. Diesen Trend haben einige Exponenten der Wirtschaft – nicht aus unserer Branche – selber begünstigt. Umso wichtiger ist es, dass nun die breite Wirtschaft, die KMU-Betriebe der Schweiz, sich bemerkbar macht und einsteht für die freiheitliche, liberale Wirtschaftsordnung, welche die Schweizer Wirtschaft so erfolgreich gemacht hat, wie sie heute noch dasteht. Auch hier müssen die usic – und vor allem ihre Mitgliedsunternehmen – vermehrt aktiv werden und dies auch bleiben. Wir danken Ihnen für Ihr diesbezügliches Engagement!

Dr. Mario Marti, Geschäftsführer usic



Interview mit

🕒 *Yvette Körber,
Managing Partner der CARGOTUBE
AG, Zürich, und Projektleiterin CST*

Realisierbare Vision für den Güterverkehr in der Schweiz

Sind Sie nicht manchmal von Zweifeln geplagt, Ihre Persönlichkeit und Ihre ganze Arbeit in ein so anspruchsvolles und unsicheres visionäres Projekt zu stecken, dessen Erfolg vielleicht noch während einigen Jahren keineswegs garantiert ist?

Ich sehe das nicht so. Zugegeben, es ist eine grosse und anspruchsvolle Herausforderung für uns Projekteigner wie auch die kleine Schweiz. Aber unsere Generation muss diese Aufgabe jetzt anpacken und umsetzen, damit die Vision zum Projekt wird. Wir haben in der Schweiz eindruckliche Beispiele und Vorbilder für die mutige Umsetzung von Visionen. Denken Sie an den weltweit bewunderten Bau der Jungfraubahn des Industriellen Adolf Guyer vor hundert Jahren oder an die Leistungen des Eisenbahnpioniers, Politikers und Wirtschaftsführers Alfred Escher im 19. Jahrhundert.

Sind Sie davon überzeugt, dass das Projekt «Cargo sous terrain» CST in der Schweiz gut aufgenommen wird?

Wir orientierten nach relativ langen, im Stillen geleisteten Vorarbeiten anfangs März 2013 erstmals die Öffentlichkeit. Wir sind sehr zufrieden, das Echo darf als wirklich gut bezeichnet werden. Es freut uns, dass ein öffentliches Interesse ausgelöst wurde. Diese positive Aufnahme ist verschiedenen Faktoren zuzuschreiben:

- Das Projekt ist ausgerichtet auf den stark belasteten Binnenverkehr, während bisher immer alle Tunnel-Grossprojekte auf den Alpen transit fokussierten.
- Wir sind in der Schweiz mit immer mehr Verkehr konfrontiert und unsere Geografie und die Topografie können wir nicht verändern.

Diese Probleme lassen sich nur mit verstärkter Verdichtung lösen. Unsere Städte werden sich nicht zu Megacities entwickeln können. Aber das Versorgen der Bevölkerung in unseren Städten mit Gütern und das Entsorgen des Konsums sind gewaltige Aufgaben, die gelöst werden müssen und gelöst werden können. Wir sind felsenfest überzeugt, diese Entwicklung wohlstandsgesichert bewältigen zu können.

Und die Devise heisst, der Güterverkehr gehört in den Untergrund?

Die Daten sprechen eine deutliche Sprache: So kann es nicht weitergehen. Auf unseren Autobahnen staute sich der Verkehr im Jahr 2011 während mehr als 19'000 Stunden, laut dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE betragen die Staukosten 1,5 Mrd. Franken pro Jahr. Experten rechnen mit einer weiteren Verkehrszunahme bis 2030 um weitere 25 Prozent, ein noch höheres Wachstum ist auf der Schiene zu erwarten.

Eine hochkarätige Projektgruppe der Wirtschaft arbeitet seit Sommer 2011 an Plänen für ein unterirdisches Güterverkehrsnetz. Soll unser Strassennetz unter den Boden gebracht werden?

Es wird sicher keine filigrane Untertunnelung unseres gesamten Strassennetzes geben. Die grossen Linien unserer Infrastruktur sind gegeben und diese werden sich durch CST nicht verändern. Wir konzentrieren unsere Anstrengungen auf eine erhebliche Verbesserung des Güterverkehrs entlang den stark belasteten Achsen.

Beeinflusst die in Aussicht gestellte Gleichstellung von Güterzügen und Personenzügen die Chancen und Szenarien von CST?

Nein, der bahnaffine Verkehr besteht aus Massengütern über lange bis mittlere Strecken, wo die Zeit nicht entscheidend ist. CST bietet eine Lösung für mittlere bis kurze Strecken an, für kleine Mengen just in time und dies auf Strecken, wo die bestehende Infrastruktur schon am Limit ist.

Welches sind die nächsten Schritte für die Umsetzung des Projektes CST?

Erste Abklärungen zeigen, dass das Projekt CST erfolgreich umgesetzt werden kann. Dimensionen der Güter und deren Bewegungen werden wir jedoch erst kennen, wenn alle Daten bei den Verkehrsträgern erfasst sind. In einem nächsten Schritt erarbeiten wir gemeinsam mit unseren potenziellen Nutzern und Partnern der Wirtschaft Bewegungsdaten, damit wir gemeinsam die optimale Konfiguration des Systems erarbeiten können. Im Zentrum steht dabei der Detailhandel. Er generiert und bewältigt das höchste Güteraufkommen. Wir brauchen Transparenz und das Wissen darüber, wie palettierte Güter wohin transportiert und wie Rückflüsse abgewickelt werden. Das Aufzeichnen dieser Bewegungen führt uns zu einem Grobüberblick der bewegten Gütervolumina. Auf dieser Grundlage können wir gemeinsam mit unseren Partnern und potenziellen Nutzern das weitere Systemdesign erarbeiten.

Das tönt noch alles ziemlich abstrakt. Können Sie unsere Vorstellungskraft für CST mit einem Beispiel etwas veranschaulichen, wir werden in der Schweiz ja nicht die einzigen sein, die über solche komplexe Aufgaben studieren und an Lösungen arbeiten?

CST verfügt bereits über eine bekannte und breit erprobte Technologie, obschon sie noch niemand in dem von uns vorgesehenen Ausmass umgesetzt hat. Wir dürfen jedoch festhalten, dass viele Unternehmen in ihrer Logistik grosse Erfahrungen mit fahrerlosen Transporten in Lagern und in Fabrikationsprozessen besitzen, was uns sehr zunutze kommt. Ausserdem gibt es in der Schweiz ein kleines und leicht nachvollziehbares Vorzeige-Beispiel: Die Gepäcksortieranlage (der Gepäckstunnel vom Dock Midfield zur Gepäcksortieranlage) in Kloten, entworfen und erstellt durch die Ingenieurunternehmung Amstein + Walthert AG Zürich, könnte in etwa einer Miniaturausgabe des durch uns geplanten Projektes CST entsprechen.

Welches sind Ihre nächsten Schritte in der Umsetzung?

Wir haben uns entschlossen, im Zusammenhang mit der ersten Etappe drei Szenarien auszugestalten. Diese werden dann miteinander verglichen und unter diesen wird die definitive Lösungsvariante ausgewählt. Kurz gesagt geht es darum, auf der Verkehrsachse einen optimalen Punkt zu finden, von dem aus das CST gestartet werden kann. Nach Meinung der Projekt-eigner drängt sich eine Streckenführung von CST teilweise unter der Nationalstrasse auf. Aber wir werden sehen, was die weiteren Untersuchungen ergeben werden.

Können Sie ein etwas konkreteres Szenario beschreiben?

Wir rechnen damit, dass der Beginn von CST im Raum Härkingen starten könnte. In diesem Umkreis befinden sich viele Zentrallager, es ist schon heute der in der Schweiz am meisten belastete Autobahnabschnitt. Für die Umsetzung der Vision CST wäre der Raum Härkingen deshalb ein interessanter Ausgangspunkt in Richtung Zürich zur Belieferung der Agglomeration. Diese Region würde uns zeigen, was alles möglich ist.

Um welche Informationen geht es vor allem?

Es geht in erster Linie darum, den gesamten palettisierten Verkehr oder andere automatisch verladbare Einheiten in ähnlicher Grösse wie z.B. Rollboxen detailliert zu beobachten. Darüber wollen wir alles wissen und in Erfahrung bringen. Daneben

gibt es natürlich auch Güter, die sich ihrer Form oder ihrer komplizierten Struktur wegen für das Palettieren nicht eignen. Mit andern Worten gilt es auch zu eruieren, wo die Grenzen des Systems liegen.

Werden Sie unterirdisch auch ausreichend neuen Raum und Platz gewinnen, um wichtige zusätzliche Infrastrukturaufträge übernehmen und anbieten zu können?

Uns interessieren Antworten auf viele Fragen. So möchten wir im Zuge der Projektumsetzung neben unserer Basisarbeit des Palett-Transportes zusätzliche Infrastrukturaufgaben anbieten und übernehmen. Da bietet sich ein weites Feld mit noch vielen Möglichkeiten an, das wir ausschöpfen möchten. Wir werden ja in der privilegierten Lage sein, keinem Nachfahrverbot unterworfen zu sein. Auch in diesem Bereich lassen sich mit kreativem Wissen und Suchen neue Chancen und Angebote zusätzlicher Infrastrukturaufgaben finden.

Gibt es Lücken, die Sie vor allem schliessen wollen?

Wir rechnen fest damit, neue Aufgaben und Aufträge im Bereich von Zusatznutzen anbieten und übernehmen zu können. Dabei denken wir vor allem daran, mit neuen Raumangeboten beispielsweise auch den Nutzern von Kabeln und Leitungen Angebote unterbreiten zu können. Allerdings setzt dies eine langfristige Früherkennung und sorgfältige Planung voraus, da solche und ähnliche Hightech-Produkte in die Fundamente eingebracht werden müssen.

Die Traktandenliste der noch offenen, unbeantworteten Fragen ist ziemlich lang. Bleiben Sie zuversichtlich, alle diese potenziellen Aufgaben und Erwartungen lösen und erfüllen zu können?

Wir waren uns im Planungsteam immer bewusst, dass es sich um eine enorm komplexe und langwierige Aufgabe handelt. Ungewissheiten liegen bei jeder visionären Zukunftsaufgabe in der Natur der Sache. Es gilt zu berücksichtigen, dass der heutige Status der Arbeiten die Detailplanung noch nicht umfasst. Eine Konkretisierung der Planung wird sich jedoch bereits im Jahr 2013 ergeben: Wir werden eine Machbarkeitsstudie präsentieren, die auf die meisten bis heute und in nächster Zeit gestellten Fragen konkrete und verbindliche Antworten geben wird. Nach Erarbeitung der Machbarkeitsstudie ist eine sechsjährige Planungs- und Bauphase für die erste Etappe vorgesehen.

→

Heisst das aber auch, dass eine zweite Etappe frühestens im Jahr 2020 gestartet werden kann oder könnte?

Ja. In der Machbarkeitsstudie wird jedoch bereits gezeigt, wie die nächsten Etappen aussehen werden. Uns ist wichtig, dass die Wirtschaftlichkeit bereits in der ersten Etappe angestrebt und nachgewiesen werden kann. Erst wenn die erste Etappe rentiert, kann die zweite Etappe in Angriff genommen werden. Uns ist die Rentabilität bereits in der ersten Etappe auch wichtig, um keinen Entwicklungsdruck für die nächsten Etappen aufzubauen.

Umfasst die Machbarkeitsstudie auch Aspekte, Meinungen und Pläne, die über die erste Etappe hinausgehen?

Wir werden das ganze Projekt – unabhängig von der Zusammensetzung der Geldgeber – nach streng privatwirtschaftlichen Grundsätzen leiten und umsetzen. Das Projekt ist in erster Linie getrieben von der Privatwirtschaft. Deshalb gilt der Grundsatz: Es wird nicht jeder Wunsch erfüllt, sondern es muss ein wirtschaftlicher Betrieb gewährleistet sein.

Gibt es noch andere Bereiche, in denen der Gurt eng geschnallt werden muss?

Wir versuchen, bestehende Logistikzentren mit dem System zu verbinden, sodass keine Neubauten erstellt werden müssen. Eine besondere Herausforderung liegt hier beim Be- und Entladekonzept: Die Anbindung muss möglichst direkt erfolgen, denn ein Umladen der Ware ist in der Logistik ein entscheidender Kostenfaktor. Die bestehenden und bereits funktionierenden Logistikzentren werden also ins Projekt eingebaut. Auf diese Weise können wir auch die vielen induktiven Erfahrungen aus den verschiedenen Sparten der Gütertransporte sammeln.

Was passiert jedoch in den ersten sechs Planungs- und Baujahren bei allfälligen Pannen oder Reparaturbedürfnissen an diesem unbemannten, von Geisterhand geführten Projekt?

CST ist ein ausgesprochen ökologisches und ökonomisches Projekt, das die bestehenden oberirdischen Strukturen stark entlastet:

- Erstens wegen des langsamen und immer gleichmässigen Tempos der Palettträger mit einer geringen Reparaturhäufigkeit. Die Transportfahrzeuge bewegen sich emissionslos und verkehren ohne energieintensives Beschleunigen und Bremsen mit einer konstanten Geschwindigkeit von rund 30 km/h.
- Zweitens ist vorgesehen, die Palettträger auf je einer Spur pro Richtung zu transportieren und eine dritte Spur dem Leerwagenmanagement als Pufferfläche sowie für kurzzeitige Zwischenlager und als Reparaturspur zur Verfügung zu halten und entsprechend auszurüsten.
- Drittens beruht das technische Konzept bereits darauf, dass zwei Stunden täglich für laufende Instandhaltungsarbeiten vorgesehen sind: 22/7 sozusagen.

Auf unseren Autobahnen staute sich der Verkehr im Jahr 2011 während mehr als 19'000 Stunden, so kann es nicht weitergehen.

Aber ist nicht ein ähnliches Vorhaben mit Swisstrom trotz grössten Anstrengungen gescheitert?

Die beiden Systeme können so nicht miteinander verglichen werden. Der Unterschied besteht darin, dass wir kein Technologieprojekt wie Swisstrom verfolgen. Dies war ein Projekt zur Entwicklung und zum Bau einer unterirdischen Magnetschwebebahn zur Beförderung von Personen.

Die Palettierung von ausschliesslich Gütern und deren unbemanntem Transport ist eine viel einfachere Aufgabe, die seit Jahren und täglich weltweit erprobt ist und ständig im Einsatz steht. Die Sicherheitsanforderungen an Bau und Betrieb sind signifikant niedriger als im Personenverkehr.

→

Könnte man sagen, der Verzicht auf den Personentransport sei das A und O für die erwartete Machbarkeit von CST auch auf nationaler Ebene?

Die Trennung von Gütern und Personen ist der entscheidende Vorteil von CST. Die NEAT ist unausweichlich mit Problemen des kombinierten Verkehrs konfrontiert. Da gilt es, einer Vielfalt von Schwierigkeiten und Gefahren Rechnung zu tragen, vom Versagen der Belüftung bis zum Personennotfall. Die Beschränkung auf den Güterverkehr erlaubt uns, nur die Utility Tunnel-Kosten zu berücksichtigen und dies bei einem mehrheitlich automatisierten Betrieb. Die Reparaturanfälligkeit ist erfahrungsgemäss gering.

CST könnte im Raum Härkingen starten, in diesem Umkreis befinden sich viele Zentrallager.

Wie sieht der geschätzte Kostenaufwand der ersten Etappe aus?

Wir rechnen für die besprochene erste Etappe mit Kosten von 1.8 Milliarden Franken. Wie gesagt wollen wir die Wirtschaftlichkeit schon in dieser Phase erreichen. Wenn unsere wirtschaftlichen Erwartungen mit dem Erzielen einer Rendite in der ersten Etappe erfüllt werden, können wir uns an die Umsetzung der zweiten Etappe machen.

Nach der ersten Präsentation der Vision CST wurden Fragen vor allem zu möglichen Nutzungskonflikten aufgeworfen, die durch die Projekteigner noch zu beantworten sind.

Es ist Tatsache, dass nicht alle Kantone in der Schweiz die Nutzung des Untergrundes und der damit verbundenen Rechtsverhältnisse geregelt haben. Einige Kantone haben kürzlich mit dem Bergregal-Gesetz erste Zeichen gesetzt. Rechtliche Regeln für den Untergrund fehlen aber mehrheitlich. Da drängen sich zwei Schlussfolgerungen auf: Erstens geben wir mit unserer Vision der Politik hoffentlich einen Impuls, den Rechtsraum im Untergrund jetzt zu regeln. Zweitens ist klar, dass der Rechtsraum unter den Nationalstrassen durch den Bund geregelt würde, so dass sich dort für die Einführung von CST wenig Konfliktpotenzial ergeben kann. Deshalb drängt sich nach unserer Überzeugung eine Streckenführung entlang der A1 auf, sofern die weiteren geologischen Abklärungen dies bestätigen.

Sie bearbeiten in nächster Zeit die anspruchsvolle Aufgabe, die Finanzierung sicherzustellen. Sind Sie auch hier zuversichtlich?

Tatsächlich ist die Finanzierung dieses visionären Projektes eine grosse Herausforderung. Es geht nun darum, die relevanten Stakeholder zu überzeugen. Von der Politik erwarten wir, dass sie die Voraussetzungen schafft, damit sich private Investoren für eine Realisierung des Projektes interessieren. Wir sind jedoch zuversichtlich, können wir doch davon ausgehen, dass unser Projekt Investoren eine attraktive Chance eröffnet. Deshalb werden am Gelingen auch Banken, Versicherungen, Pensionskassen und weitere Unternehmen ein Interesse haben.

Markus Kamber



► *Yvette Körber,
Managing Partner der CARGOTUBE
AG, Zürich, und Projektleiterin CST*

GLOSSAR

Projekteigner

Verantwortet das Projekt, zusammen mit den Kompetenzpartnern

Kompetenzpartner

Vertreter einer für das Projekt relevanten Fachkompetenz

Nutzer

Unternehmen, welche zukünftig in dem System Güter befördern

LINK

www.cargotube.ch/cargo-sous-terrain

Vertrauen quo vadis?

Vor kurzem habe ich von der lokalen Filiale einer Schweizerischen Grossbank eine Einladung für eine kulturelle Veranstaltung erhalten. Auf dem Anmeldetalon befand sich unterhalb der üblichen Kästchen zum Ankreuzen und den Zeilen für Name/Vorname etc. ein Absatz mit dem Titel «wichtige Information». Hier wurde ich in kleinster Schriftgrösse mit über 2'000 (!) Zeichen über die Folgen des Einsendens dieses Talons aufgeklärt: ich würde in eine Kommunikation mit der Bank über diesen Event eintreten (ok), ich würde einwilligen, dass meine Daten evtl. an einen mit dem Event beauftragten Dienstleister der Bank weitergegeben würden (soso?), man könne aus meiner Teilnahme allenfalls auf eine Beziehung zwischen der Bank und mir schliessen (ja so was!) und übrigens sei E-Mail-Verkehr nicht sicher (aha!). Im Weiteren würde ich damit bestätigen, dass ich mit meiner Anmeldung nicht gegen irgendwelche Antikorruptionsgesetze oder -vorschriften verstosse (klar?!), und dass ich auch wirklich an den Anlass kommen darf (oh!). Und dann soll ich sie doch bitte kontaktieren, wenn ich denn den Anlass doch selbst bezahlen wollte (???)

Angesichts all dieser möglichen Konsequenzen ist mir dann tatsächlich die Lust am eigentlich attraktiven Angebot vergangen und ich habe mich abgemeldet!

Aber im Grunde tun mir die Menschen leid, die bei dieser Bank arbeiten. Wenn solche Dinge so stark in den Vordergrund rücken, dann ist etwas faul im Staat! Und wo liegen die Ursachen? Sicher auch bei falschen Anreizen, aber im Wesentlichen bei fehlendem oder missbrauchtem Vertrauen!

Selbstverständlich ist jeder Art von Korruption entschieden entgegen zu treten. Selbstverständlich sind dazu Gesetze notwendig. Aber wenn die Angst und Unsicherheit zu derartigen Kontroll- und Absicherungsauswüchsen führen, dann wird eine Misstrauenskultur aufgebaut, die der Gesellschaft und der Wirtschaft enorm schadet.

Wir benötigen wieder mehr Vertrauen!

Vertrauen ist nötig, um mit Unsicherheit umzugehen. Vertrauen ermöglicht Spielräume, für einen selbst und für andere. Vertrauen heisst auch, sich festzulegen. Vertrauen kommt von Treue. Treue zu sich selbst, zu anderen Menschen, zu gemeinsamen Werten.

Auch in den usic-Mitgliedsunternehmen ist Vertrauen ein zentraler Wert. Unsere Kunden vertrauen uns ihre Fragestellungen an, wir rechtfertigen dies durch einen treuhänderischen Umgang damit. Die Zusammenarbeit mit Partnern basiert auf Vertrauen. Vieles regeln wir in Verträgen, aber Qualität in der Zusammenarbeit entsteht erst über das gegenseitige Vertrauen. Und innerhalb unserer Firmen vertrauen wir darauf, dass alle ihre Aufgaben eigenverantwortlich im Sinne des Ganzen wahrnehmen. Qualitätsmanagement ist nötig – ohne Vertrauen fehlt ihm die Seele!

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen einen schönen und beseelten Sommer.

Ihr
Bernhard Berger

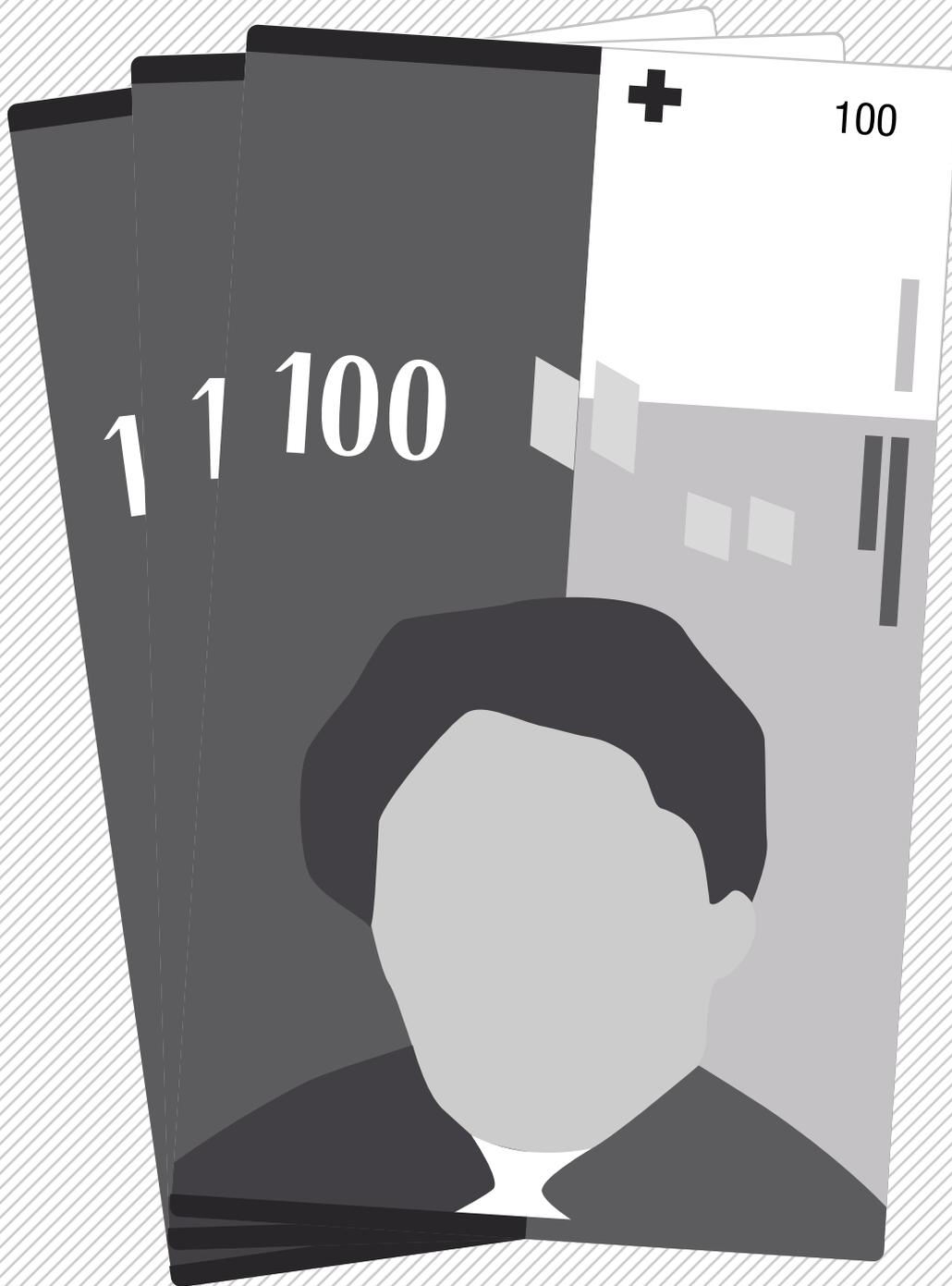


◉ *Bernhard Berger*

ZUR PERSON

Seit April 2010 Mitglied des usic-Vorstands

Mitglied des Verwaltungsrats
und CEO der Rapp Gruppe



Kritik

*einer ökologischen
Steuerreform*

«Es wäre weder dem Klima noch der Wirtschaft gedient.»

Im Rahmen der zweiten Etappe der Energiestrategie 2050 plant der Bundesrat, eine ökologische Steuerreform durchzuführen. Die Schweiz weist bereits zahlreiche Steuern und Abgaben im Umweltbereich auf. Grösstenteils dienen sie allerdings fiskalischen Zielen. Eine wahre Lenkungsabgabe setzt hingegen Fiskalquotenneutralität voraus. Selbst bei einer massiven steuerlichen Belastung der Energie könnten andere Steuern jedoch nur leicht gesenkt werden. Positive volkswirtschaftliche Effekte sind von einer ökologischen Steuerreform daher nicht zu erwarten, im Gegenteil. Grundsätzlich ist der Klimawandel ein globales Problem. Der Alleingang einer kleinen, offenen Volkswirtschaft wie jener der Schweiz macht daher keinen Sinn. Es wäre weder dem Klima noch der Wirtschaft gedient. Stattdessen würden der Energieverbrauch sowie auch Arbeitsplätze ins Ausland verlagert.

- Nach Ansicht des Bundesrates wäre zur Erreichung der Ziele der Energiestrategie 2050 ein massiver Umbau des Steuersystems nötig. Das wäre für die Wirtschaft mit hohen Kosten und Risiken verbunden.
- Eine ökologische Steuerreform führt zu unlösbaren Zielkonflikten, insbesondere zwischen dem Lenkungs- und dem Finanzierungsziel. Letztlich könnte eine ökologische Steuerreform die solide Finanzierung der Staatstätigkeit gefährden.
- Marktwirtschaftliche Mechanismen und freiwillige Massnahmen müssen gegenüber staatlicher Regulierung und Subventionen Vorrang haben.
- Anstelle einer umfassenden Steuerreform sollte eher die Überprüfung des bestehenden Ausgaben- und Steuersystems unter ökologischen Gesichtspunkten in Betracht gezogen werden.

www.economiesuisse.ch, Dossierpolitik, 28. Januar 2013
Illustration: id-k.com

Die Schuldenbremse gegen Defizitwirtschaft

► Dr. Frank Marty, *economiesuisse*

Zur Einhaltung der Schuldenbremse ist das KAP 2014 (Konsolidierungs- und Aufgabenüberprüfungspaket 2014) unverzichtbar. Das Parlament hat im Wissen um die knapper werdenden Finanzen die Entwicklungshilfe im letzten Jahr auf ein Rekordniveau aufgestockt, und auch die zusätzlichen Ausgaben bei der Bildung oder aktuell bei der Landwirtschaft und der Armee werden oder wurden unter finanzpolitischem Vorbehalt beschlossen. Wie viel der Bund in einem Jahr ausgibt, gibt letztlich die Schuldenbremse vor. Sie hat die Schweiz finanziell in eine finanzpolitisch stabile Lage gebracht, von der die meisten Länder nur träumen können. Die Einsparungen bei den Schuldenzinsen durch den Schuldenabbau (minus 20 Milliarden Franken oder ein Siebtel der Bundesschulden) haben Mehrausgaben in Milliardenhöhe ermöglicht. Nun fordert die Schuldenbremse, bei den Ausgaben für die nächsten Jahre etwas mehr Mass zu halten. Kleinere Abstriche sollen fast alle Bereiche treffen. Es geht um Korrekturen im Umfang von knapp einem Prozent des Bundeshaushalts, eine mach- und verantwortbare Vorgabe.

Die Fakten sind klar: Ohne KAP 2014 wird der Bundeshaushalt bis 2016 strukturelle Defizite aufweisen. Sie müssen bereinigt werden. Neue Ausgaben, die in der politischen Pipeline sind, können den Bereinigungsbedarf noch erhöhen. Aus heutiger Sicht erscheinen Defizite bis gegen zwei Milliarden Franken möglich. Auch der Verlauf der Konjunktur mahnt zur Vorsicht.

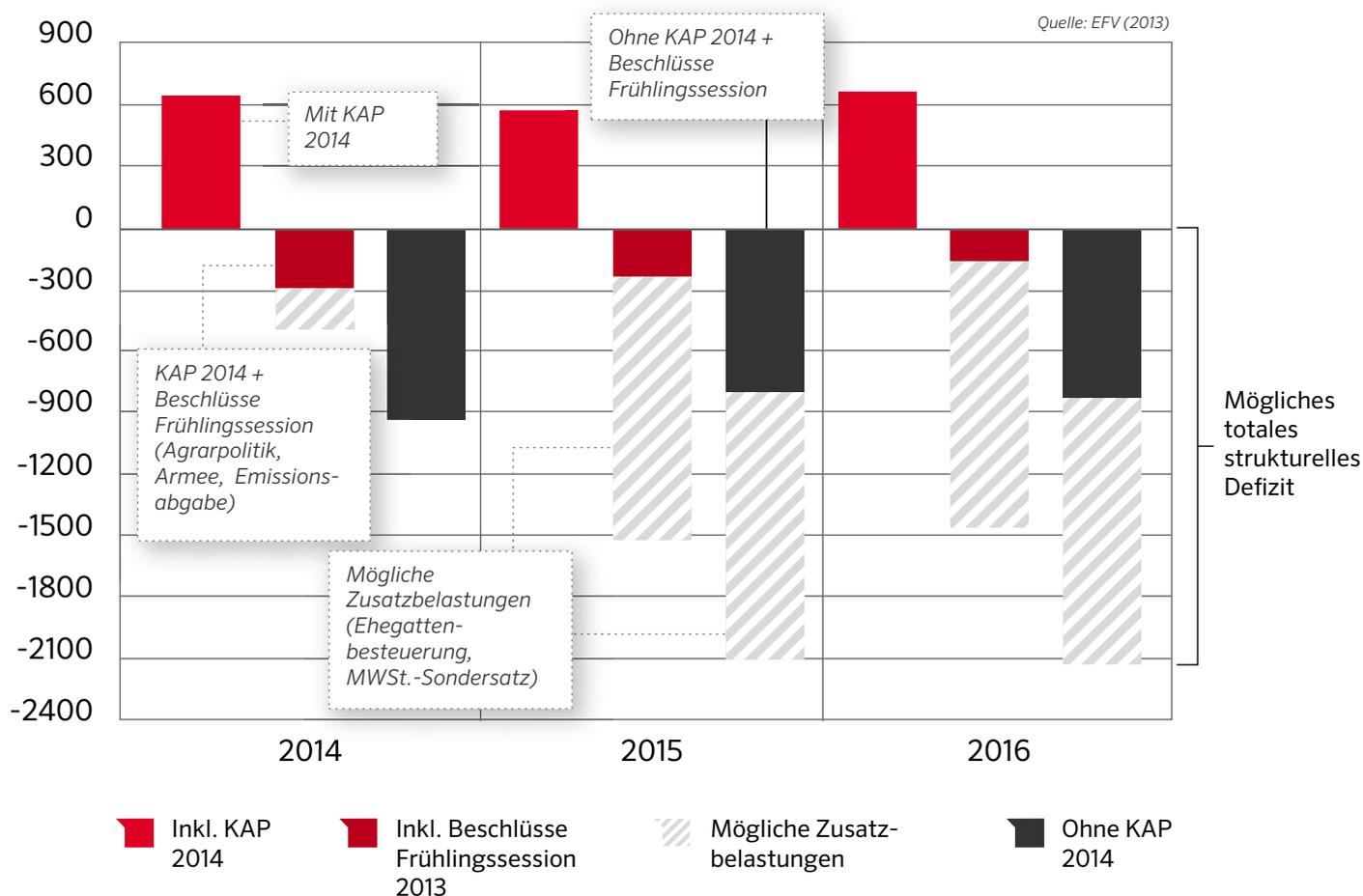
→

Handlungs- und Gestaltungsspielräume müssen künftig vor allem durch Strukturreformen geschaffen werden. Dieses Anliegen verfolgt der Bundesrat im Projekt der Aufgabenüberprüfung, einer systematischen Priorisierung der Bundesaufgaben, die auch Aufgabenreduktionen und -verzichte beinhaltet. Der Bundesrat wollte vor zwei Jahren in das Programm einsteigen, die Vorschläge wurden aber vom Parlament sisiert. Nun hat das Parlament einen neuen Anlauf genommen. Der Bundesrat schlägt im KAP 2014 entsprechende Massnahmen vor. Sie gehen in die richtige Richtung: Reformen in den Bereichen

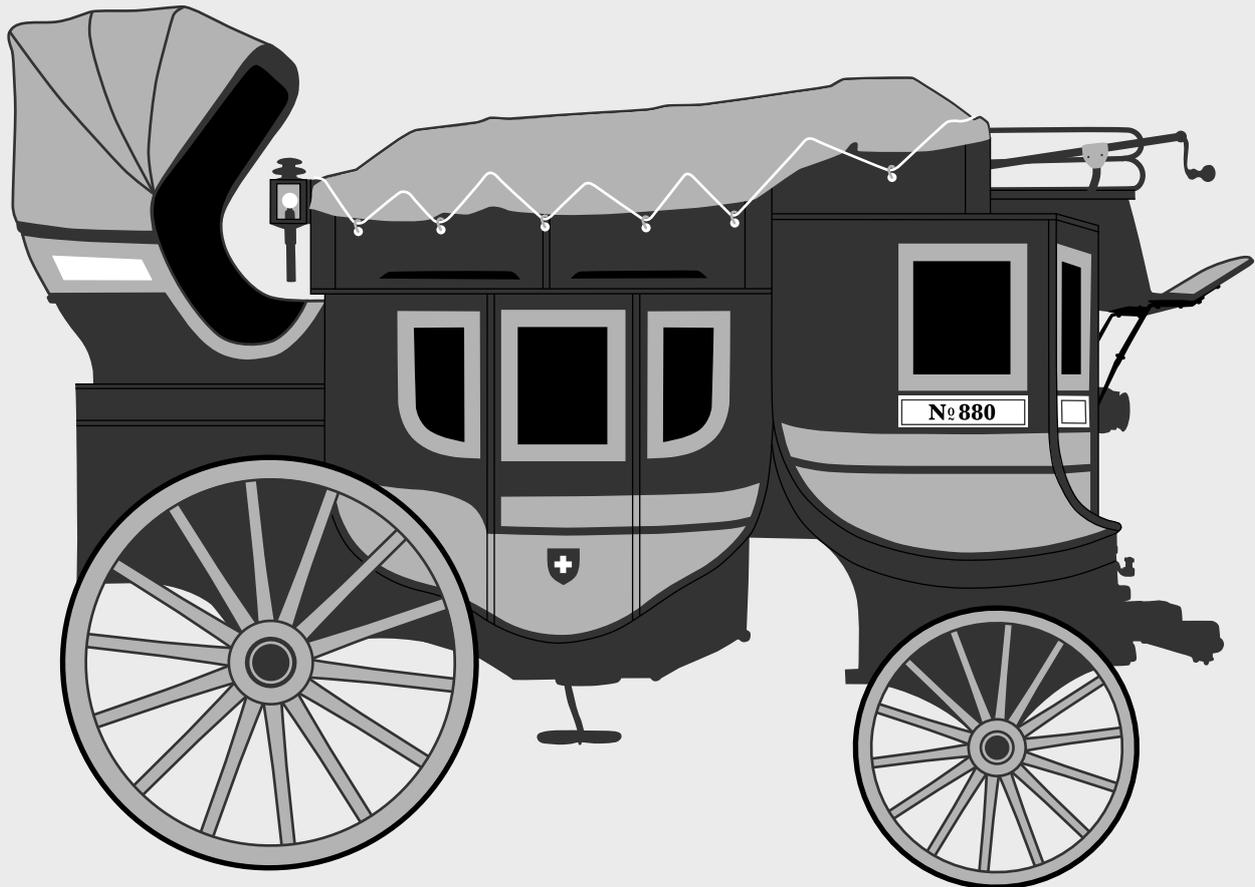
AHV, Regionalverkehr, Sicherheit und Asylwesen müssten jedoch in Anbetracht der Breite des Bundeshaushalts deutlich umfassender ausfallen. Dazu wäre eine neuerliche, systematische Aufgabenüberprüfung nötig. Die Planung der nächsten Legislatur ab 2016 böte dafür den geeigneten Rahmen. Denn klar ist eines: Ungeliebte budgetäre Konsolidierungsprogramme wie das KAP 2014 können vielleicht nie ganz vermieden werden. Strukturreformen und eine Ausgabenpolitik mit Umsicht und Augenmass würden sie aber deutlich unwahrscheinlicher machen.

www.economiesuisse.ch,
KAP 2014: Pflichtprogramm zur Einhaltung der Schuldenbremse

Bundesfinanzen: Struktureller Saldo 2014-16 (in Mio.CHF)



Studie zur NEAT - umstrittene Verkehrs- prognosen



Das Ziel, die Zahl der Lastwagenfahrten durch die Alpen auf 650'000 pro Jahr zu reduzieren, werde bis im Jahr 2030 bei Weitem nicht erreicht. Zu dieser Prognose kommt eine Studie, die vom zuständigen Bundesamt für Verkehr kürzlich im Internet veröffentlicht worden ist. Trotz Eröffnung der NEAT 2016 werde das Verlagerungsziel um rund 760'000 Fahrten verfehlt. Die Studie rechnet im alpenquerenden Verkehr mit 1,41 Millionen Lastwagenfahrten im Jahr 2030. Hauptsächlich Grund dafür ist gemäss Untersuchung die dynamische Zunahme der Gütertransporte, die durch die zusätzlichen Kapazitäten der NEAT am Gotthard nicht aufgefangen werden könne. Die lange unter dem Deckel gehaltene Studie, die bereits im Mai

2012 fertiggestellt wurde, lieferte die Grundlage dafür, dass der Bundesrat im letzten Bericht zur Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene vom Verlagerungsziel abrückte. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG erklärt sogar, die Studie sei noch zu optimistisch, weil davon ausgegangen werde, die Zulaufstrecken in Italien und Deutschland zur NEAT würden fertiggestellt. An dieser Hoffnung seien erhebliche Zweifel angebracht. Es seien noch weitere Unsicherheiten und zu optimistische Erwartungen der Studie programmiert, weshalb von einer weit geringeren Verlagerungswirkung der NEAT als in der Studie erwähnt ausgegangen werden muss.



Strassenfonds für alles plus höhere Benzinsteuern

Nach dem zu schaffenden Fonds für den Bahnausbau plant der Bund auch eine Extrakasse für die Autobahn. Die Pläne gehen auf eine Motion zurück, in der National- und Ständerat wie für die Bahn auch für die Strasse ein strategisches Entwicklungsprogramm samt dazugehöriger Finanzierung fordern.

Dem Bundesamt für Strassen ASTRA schwebt die Einrichtung eines «Nationalstrasseninfrastruktur-Fonds» (NIF) vor, aus dem künftig Fertigstellung, Betrieb und Ausbau des Autobahnnetzes finanziert werden sollen. Alimentiert werden soll dieser Fonds mit den Einnahmen aus der Autobahnvignette und der Mineralölsteuer, wobei deren Höhe aber wegen den drohenden Milliardenlöchern in der Strassenkasse nicht mehr ausreicht. Das ASTRA plant daher, den Mineralölsteuerzuschlag von heute 30 Rappen pro Liter in zwei Schritten zu erhöhen.

Verschiedene Szenarien sehen vor, dass die Abgabe vorerst auf 50 und später auf 55, 60 oder gar 70 Rappen pro Liter steigt. Längerfristig plant das Bundesamt bereits ein verursachergerichtetes Finanzierungssystem unter dem Stichwort Mobility Pricing. Diskutiert wird dabei über eine Abgabe pro gefahrenen Kilometer auf der Strasse und über den Verzicht auf Rabatte für Vielfahrer bei der Bahn, also auch auf das Generalabonnement.

Der Fonds hat sicherzustellen, dass Strasse und Schiene gleich behandelt werden (NZZ, 31. Januar 2013). Die Räte forderten im vergangenen Jahr vom Bundesrat einen entsprechenden Vorschlag. Die Bahnvorlage FABI (Finanzierung und Ausbau der Infrastruktur) soll das Pendant zum Strassenfonds bilden. Allerdings werden starke Zweifel an der Gleichwertigkeit des Strasseninfrastruktur-Fonds mit dem Bahninfrastruktur-Fonds signalisiert: Der Strasseninfrastruktur-Fonds soll nur auf Gesetzesstufe angesiedelt werden und die Mittelverwendung soll in Jahres- statt in Mehrjahrestranchen erfolgen. Der von der verladenden Wirtschaft erhoffte Befreiungsschlag drohe deshalb auszubleiben (Alt-Ständerat Rolf Büttiker und Frank Furrer im Aufsatz «Den Tatbeweis für den Güterverkehr endlich erbringen» NZZ, 18. Februar 2013).

Die Einlagen in die Fonds soll das Parlament jährlich festlegen. Ebenso kann es bestimmen, wie viel Geld jährlich entnommen wird. Der Bundesrat erhofft sich vom Strassenfonds langfristige Sicherheit bei der Planung und Realisierung von Strassenprojekten sowie mehr Transparenz.

Zwar rinnt das Bächlein der Einnahmen aus Mineralölsteuer, Treibstoffzuschlag und Vignette in die eidgenössische Strassenkasse beständig. Direkt aus ihr finanziert werden Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen. Wenn diese Mittel neu in einen Fonds geleitet werden, lassen sich dafür klare Einnahmen- und Ausgabenziele definieren.

Quellen: Cash und NZZ
Foto: felix.g aus k/photocase.com

Weniger Einnahmen aus der Mineralölsteuer

Wenn der Verbrauch fossiler Treibstoffe in einem energiepolitischen Modell sinkt, schmälern sich die Einnahmen des Bundes aus der Mineralölsteuer. Ab 2020 soll nach dem Willen des Bundesrates die Energiepolitik vom jetzigen Fördersystem zu einem Lenkungssystem umgebaut werden. Die Lenkungsabgabe müsste nach den abgegebenen Versprechen und nach ihrer Konstruktion der Bevölkerung und den Unternehmen zurück-erstattet werden. In Bern wird mit schrittweisen Preiserhöhungen auf den Treibstoffen von 50 Rappen bis 2.75 Franken gerechnet. Solche Aufschläge werden in einer Volksabstimmung nicht leicht durchzubringen sein. Deshalb wird durch die mit der Ausarbeitung der Vorbereitung des Geschäfts beauftragten Experten auch in Erwägung gezogen, über eine Erhöhung der Mehrwertsteuer zum benötigten Geld zu kommen, sobald sich die Staatseinnahmen aus der Mineralölsteuer schmälern werden. Wie der Beitrag von *economiesuisse* zeigt, reagiert der Wirtschaftsverband kritisch. Vor einer Vermischung von ökologischer Lenkungswirkung und Steuereinnahmen wird gewarnt. Es wird zur Bekräftigung der Kritik unterstrichen, dass auch die OECD derartige Zweckbindungen als problematisch erachtet.

*Davide Scruzzi
Quelle: NZZ, 26. April 2013*

SOZIALPLAN-VORSCHRIFT

Intervention ins Arbeits- und Vertragsrecht

Die Einführung einer allgemeinen Sozialplanpflicht ins schweizerische Arbeitsrecht ist unverständlich. Ein wesentlicher Trumpf des Wirtschaftsstandorts Schweiz – das liberale Arbeits- und Vertragsrecht – wird damit weiter geschwächt. Unser liberales Arbeits- und Vertragsrecht ist ein äusserst wichtiger Pfeiler der guten Rahmenbedingungen unserer Wirtschaft. Ihm gilt es entsprechend Sorge zu tragen.

Ziemlich knapp hat der Nationalrat in der Frühjahrsession 2013 bei den Beratungen zur Revision des Sanierungsrechts der Einführung einer zwingenden Sozialplanpflicht zugestimmt. Der Ständerat hat diesen ordnungspolitischen Fehlentscheid bereits in der Sommersession 2012 getroffen.

Ein derart grundlegender und weittragender Eingriff in das Arbeitsvertragsrecht im Rahmen einer partiellen Konkursrechtsrevision vorzuschlagen – noch dazu ohne jegliche Vernehmlassung –, ist nicht nachvollziehbar. Die Einführung einer allgemeinen Sozialplanpflicht bricht mit dem bewährten liberal ausgestalteten Schweizer Arbeits- und Vertragsrecht, reduziert die Flexibilität des schweizerischen Arbeitsmarktes und stellt damit eine zentrale Stärke des Wirtschaftsstandorts Schweiz generell in Frage. Gemessen am Ziel der Revision des Sanierungsrechts, nämlich der Erleichterung von Sanierungen, ist eine Sozialplanpflicht dysfunktional und äusserst kontraproduktiv: Frühzeitige aussergerichtliche Sanierungen werden gegenüber einem Insolvenzverfahren verteuert und erschwert. Dem Anliegen der rechtzeitigen Sanierung von Unternehmen und damit der langfristigen Sicherung von Arbeitsplätzen wird ein Bärendienst erwiesen.

Mit der allgemeinen Sozialplanpflicht wird das Erfolgsmodell des schweizerischen liberalen Arbeits- und Vertragsrechts weiter geschwächt, was höchst bedauerlich ist. Die eidgenössischen Räte sind aufgerufen, sich die verheerenden Auswirkungen stark regulierter Arbeitsmärkte mit ihren hohen Arbeitslosenquoten in Erinnerung zu rufen. Länder wie Frankreich, Portugal oder Spanien mit Jugendarbeitslosenzahlen von über 50 Prozent bieten traurigen Anschauungsunterricht. Unser liberales Arbeits- und Vertragsrecht ist ein äusserst wichtiger Pfeiler der guten Rahmenbedingungen unserer Wirtschaft. Ihm gilt es entsprechend Sorge zu tragen.

*Dr. Meinrad Vetter, economiesuisse
www.economiesuisse.ch*

«Die Verwaltung transparenter und wirtschaftlicher machen»

► *Markus Kamber*

Neuaufgabe von New Public Management beim Bund

In den Neunzigerjahren war New Public Management der Modebegriff für eine schlanke und bürgernahe Verwaltung. In der Schweiz haben viele Kantone die Verwaltungen entsprechend neu organisiert. Beim Bund ist es bei etwa 20 Administrativ-Einheiten geblieben, die sich nach den Regeln des New Public Managements reorganisierten.

Die beiden zentralen Neuerungen dieser Reform sind auf der einen Seite Leistungsvorgaben und auf der anderen Seite die Festlegung von Globalbudgets, mit denen die definierten Leistungen erreicht werden sollen.

In einer Interpellation aus dem Jahr 1996 stellte Nationalrat Ernst Hasler die Fragen, wer die Leistungsvorgaben formuliere und die Globalbudgets definiere, wie die Kompetenzen und Verantwortlichkeiten formuliert würden, wie die Kontrolle aussehe und auf welche Weise und mit welchen Instrumenten das Parlament die Oberaufsicht bei diesen neuen Formen wahrnehmen könne.

Der Bundesrat bescheinigte dem neuen Verwaltungskonzept schon damals recht viel Sympathie. In seiner Beantwortung der in der Interpellation gestellten Fragen war ihm wichtig, dass die nach der neuen Methode geführten Verwaltungsstellen zwar

mehr Eigenständigkeit und Freiräume erhielten, in jedem Fall jedoch in die Departementsstrukturen und in die Verwaltungsrechnung eingebunden blieben. Die mit Leistungsauftrag und Globalbudgets geführten Verwaltungsstellen würden der Kontrolle der Departemente unterstehen und die Eidgenössische Finanzkontrolle übe die Kontrolle nach den Kriterien der Ordnungsmässigkeit, Rechtmässigkeit und Wirtschaftlichkeit aus. Zuerst verschob der Nationalrat die Diskussion und die Interpellation wurde 1998 abgeschrieben, nachdem sie mehr als zwei Jahre hängig war.

Gelangt nun die fast gleiche Diskussion 15 Jahre später in eine neue Runde? Der Bundesrat will ab 2016 in der gesamten Verwaltung Globalbudgets und Leistungsvereinbarungen einführen. Das hiesse, das Parlament würde nicht mehr einzelne Budgetposten eines Bundesamtes genehmigen, sondern dem Amt würde ein Gesamtbudget zugeteilt. Mit diesen Mitteln müsste das Amt seine Aufgabe selbstständig erfüllen. Wie Markus Brotschi im «Der Bund» festhält, befürchten einige Finanzpolitiker, dadurch Einfluss auf die Verwaltung zu verlieren. Heute können die eidgenössischen Räte auf einzelne Budgetposten der Ämter Einfluss nehmen und so auch die Personalkosten beeinflussen. Es werden durch die eidgenössischen Parlamentarier die gleichen Bedenken geäussert wie vor 15 Jahren. Die eidgenössische Finanzverwaltung hält die Bedenken für unbegründet. Schliesslich gehe es darum, die Verwaltung transparenter und wirtschaftlicher zu machen. Immerhin will der Bundesrat einzelne Parlamentskommissionen zu diesen Fragen konsultieren. Bis Ende Jahr sollen die nötigen Gesetzesänderungen für die Verwaltungsreform vorliegen.

Die wohl wichtigste inhaltliche Änderung der gesamten Revision betrifft das Teuerungsabrechnungsverfahren

Die revidierte SIA-Norm 118 (2013)

An ihrer Versammlung vom 10. November 2012 haben die Delegierten des sia der Publikation der revidierten Norm SIA 118 «Allgemeine Bedingungen für Bauarbeiten» zugestimmt. Neben gewissen Anpassungen bei der Terminologie («Vertragsparteien» statt «Vertragspartner», «Rügefrist» statt «Garantiefrist») wurden auch inhaltliche Änderungen vorgenommen:

Für Planer wichtig ist, dass im Leistungsverzeichnis neu separate Positionen für baustellenspezifische Schutzmassnahmen aufzuführen sind (Art. 9 Abs. 1 SIA-Norm 118). Damit wurde die entsprechende Vorschrift aus der Bauarbeitenverordnung (Art. 3 Abs. 2 BauAV) in die SIA-Norm 118 übertragen.

Neu ist ausdrücklich vorgesehen, dass der Bauherr «die Angebote inklusive Unternehmervarianten» nicht unbefugt verwenden darf (Art. 18 Abs. 3 SIA-Norm 118).

Gemäss Art. 25 Abs. 3 SIA-Norm 118 muss der Unternehmer die bestehende Bausubstanz nur prüfen, wenn der Bauherr weder durch eine Bauleitung vertreten noch selbst sachkundig ist.

Wenn bei der Preisangabe des Unternehmers keine Mehrwertsteuer ausgewiesen ist, soll die Mehrwertsteuer nicht als eingerechnet gelten (Art. 38 Abs. 5, Art. 49 Abs. 4 SIA-Norm 118). Ob dies auch gegenüber einem «Konsumenten-Bauherrn» durchsetzbar wäre, ist aufgrund des neuen Art. 8 UWG fraglich.

→

Nach Art. 54 SIA-Norm 118 gilt weiterhin, dass ein dem Bauherrn auf feste Preise gewährter Rabatt nicht für Regiearbeiten gilt. Es wird neu aber präzisiert, dass ein «allfällig vereinbarter Skonto» auch bei der Vergütung von Regiearbeiten abgezogen werden kann.

Die wohl wichtigste inhaltliche Änderung der gesamten Revision betrifft das Teuerungsabrechnungsverfahren: Die bisherigen Art. 69–82 zum Mengennachweisverfahren wurden aufgehoben. Dieses Verfahren ist neu in der SIA-Norm 124 (2013) geregelt, die aber nur dann gilt, wenn «sie bei der Ausgestaltung des Vertrages als Vertragsbestandteil» bezeichnet wird.

In Art. 65 wird für das Bauhauptgewerbe nun auf das Verfahren mit dem Produktionskostenindex (PKI) verwiesen. Im Ausbau und im Bereich Zulieferung soll die Methode der Gleitpreisformel (GPF) zur Anwendung kommen. Auch diese wäre indessen zu vereinbaren.

In Art. 86 Abs. 5 SIA-Norm 118 steht neu, dass «die Bestimmungen der Art. 86–89» analog auch für sogenannt reine Mengänderungen gelten (also für Mengenänderungen, welche nicht auf Beststellungsänderungen zurückgehen). Kritisiert wurde diesbezüglich, dass die SIA-Norm 118 nach wie vor keine Pflicht des Unternehmers vorsieht, frühzeitig auf Mehrkosten hinzuweisen. Man kann zudem auch die Frage stellen, ob diese analoge Anwendung der Bestimmungen der Art. 86–89 auch dann angemessen ist, wenn die ursprünglichen Mengenangaben (Vorausmasse) ausnahmsweise vom Unternehmer stammen.

Auf die Sicherheit der am Bauwerk Beschäftigten ist gemäss Art. 104 SIA-Norm 118 neu auch «bei der Vertragsgestaltung» Rücksicht zu nehmen.

Hat der Unternehmer Aushub- und Rückbaumaterialien zu entsorgen, die mit Abfällen oder Schadstoffen belastet sind, so hat er gemäss Art. 121 Abs. 2 SIA-Norm 118 Anspruch auf eine zusätzliche Vergütung (sofern nichts anderes vereinbart ist).

In Art. 139 Abs. 4 SIA-Norm 118 wird neu klargestellt, dass Prüfungen und Belastungsproben am Bauwerk nicht als Abnahme nach Art. 157–164 gelten. Auch gesetzlich vorgeschriebene Prüfungen gelten nach Art. 158 Abs. 4 SIA-Norm 118 nicht als Abnahme.

Angepasst wurden (in Art. 150 Abs. 1 SIA-Norm 118) die Schwellenwerte bei der Rückbehaltsregelung: Ein Rückbehalt von 10% gilt neu bis CHF 500'000 (früher CHF 300'000).

Bezüglich der Solidarbürgschaft wurden ebenfalls die Schwellenwerte angepasst (10% bis CHF 300'000 statt wie bisher bis CHF 200'000). Ausserdem wurde in Art. 181 Abs. 3 SIA-Norm 118 klargestellt, dass die Solidarbürgschaft für die Dauer der Rügefrist (also für zwei Jahre) zu leisten ist. Falls bei Ablauf der Rügefrist aber Mängel noch nicht behoben sind, ist die Solidarbürgschaft für die Dauer bis zur vollständigen Behebung zu verlängern.

Für die Planer positiv ist immerhin, dass die nur sehr zurückhaltend revidierte SIA-Norm 118 (2013) keinen wesentlichen Umschulungsbedarf auslöst und die in der Praxis bisher verwendeten Vertragsdokumente kaum überarbeitet werden müssen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass keine fundamentalen Neuerungen zu verzeichnen sind. Dennoch wurde die Revision teilweise kritisiert. Auch die usic hatte in der Vernehmlassung gefordert, dass man die Revision zum Anlass nehmen sollte, die bekannten Unschärfen und Lücken der SIA-Norm 118 zu beheben. Die Überarbeitung hatte allerdings das erklärte Ziel, «die Gewichte nicht zu verschieben». Mehr war im Rahmen dieses eng gefassten Ziels offenbar nicht machbar. Eine verpasste Chance?

Für die Planer positiv ist immerhin, dass die nur sehr zurückhaltend revidierte SIA-Norm 118 (2013) keinen wesentlichen Umschulungsbedarf auslöst und die in der Praxis bisher verwendeten Vertragsdokumente kaum überarbeitet werden müssen.

Dr. iur. Thomas Siegenthaler,
Rechtskonsulent der usic-Stiftung

Weiterbildung

Der stetige technologische Wandel und die wirtschaftlichen Entwicklungen erfordern, dass jede und jeder sein Wissen auffrischt und sich persönlich weiterentwickelt, um nicht das Risiko einzugehen, aus dem Arbeitsprozess zu fallen. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob der einzelne oder die einzelne Arbeitnehmende einen Anspruch auf Weiterbildung im Rahmen des Arbeitsverhältnisses geltend machen kann.

«Massgebend bei der Beurteilung, ob die Weiterbildung als Arbeitszeit oder als Freizeit zu qualifizieren ist, ist der Zweck, dem die Weiterbildung dienen soll.»

1. Rechtsgrundlagen

Nach Art. 64a der Bundesverfassung hat der Bund die Grundsätze über die Weiterbildung festzulegen und die Weiterbildung zu fördern. Auf Bundesebene sind in verschiedenen Gesetzen Normen zur Weiterbildung enthalten.

Das Arbeitsvertragsrecht enthält jedoch keine allgemeine Bestimmung, welche die berufliche Weiterbildung regelt. Auf Bundesebene verfügt das Arbeitsrecht mit Art. 328 OR nämlich einzig über eine offene und flexible Bestimmung, welche der Regelung der Weiterbildung dienen kann. Art. 328 OR normiert grundsätzlich die allgemeine Fürsorgepflicht

des Arbeitgebers gegenüber seinen Arbeitnehmenden. Der Arbeitgeber hat danach die Persönlichkeit des Arbeitnehmenden zu achten und zu schützen, auf dessen Gesundheit gebührend Rücksicht zu nehmen und für die Wahrung der Sittlichkeit zu sorgen. Gestützt darauf hat der Arbeitgeber jene Massnahmen zu treffen, die nach den allgemeinen Erfahrungen notwendig und nach dem Stand der Technik anwendbar und den Verhältnissen des Arbeitsbetriebes angemessen und zudem dem Arbeitgeber auch zumutbar sind. Zu den geschützten Persönlichkeitsrechten nach Art. 328 OR zählt u.a. auch das berufliche Fortkommen des Arbeitnehmenden. Da die Norm von Art. 328 OR, wie schon erwähnt, offen resp. sehr allgemein und damit zu wenig konkret formuliert ist, kann gestützt darauf m.E. der Anspruch auf berufliches Fortkommen resp. der Anspruch auf Weiterbildung nicht wirksam durchgesetzt werden.

Folglich ist somit geklärt, dass gestützt auf die heute bestehenden Normen zum Arbeitsvertragsrecht ein Anspruch auf berufliches Fortkommen resp. ein Anspruch auf Weiterbildung nicht wirksam durchgesetzt werden kann. Es bleiben jedoch die Fragen zu klären, ob der Arbeitgeber dennoch die Kosten einer Weiterbildung zu tragen und/oder den Lohn während der Abwesenheit infolge Weiterbildung zu zahlen hat. Diese Fragen beurteilen sich nämlich nicht nach Art. 328 OR, sondern vielmehr u.a. nach Art. 327a OR. Als Vorfrage muss jedoch zuerst geklärt werden, ob die Zeit, welche für die Weiterbildung aufgewendet wird, Arbeitszeit oder Freizeit darstellt.

→

2. Arbeitszeit oder Freizeit?

Massgebend bei der Beurteilung, ob die Weiterbildung als Arbeitszeit oder als Freizeit zu qualifizieren ist, ist der Zweck, dem die Weiterbildung dienen soll.

Weder im Obligationenrecht noch im Arbeitsgesetz ist der Begriff der Arbeitszeit definiert. Einzig in der Verordnung 1 zum Arbeitsgesetz, Art. 13 Abs. 1 ArGV 1, wird der Begriff «Arbeitszeit» wie folgt definiert: «Als Arbeitszeit im Sinne des Gesetzes gilt die Zeit, während der sich der Arbeitnehmer oder die Arbeitnehmerin zur Verfügung des Arbeitgebers zu halten hat; ...».

Demgemäss gilt einerseits jene Zeit als Arbeitszeit, während der ein Arbeitnehmender unter Weisungsgewalt des Arbeitgebers steht (Art. 321d OR), sich also im engen Wortsinn «zur Verfügung des Arbeitgebers hält». Andererseits gilt jedoch jede Zeitspanne, die der Arbeitnehmende mit Willen des Arbeitgebers in dessen hauptsächlichem Interesse verbringt, als Arbeitszeit, denn er hält sich und seine Zeit während dieser Periode zu dessen wirtschaftlicher Verfügung. Als Arbeitszeit gilt auch jene Zeit, die der Arbeitnehmende z.B. zuhause mit Willen und im hauptsächlichem Interesse des Arbeitgebers, aber ausserhalb von dessen unmittelbarer Weisungsgewalt, verbringt. Gemäss Art. 13 Abs. 1 ArGV 1 ist die Arbeitszeit keine örtlich oder durch die eingesetzten Mittel bestimmte Grösse und als im Betrieb oder unter Verwendung von Betriebsmitteln des Arbeitgebers verbrachte Zeit zu definieren. Dies u.a. auch deshalb, weil die Leistung von Arbeitszeit kein Tätigsein voraussetzt, denn der Arbeitnehmende hält sich auch z.B. in einem Bereitschaftsdienst oder durch untätige Präsenz im Betrieb zur Verfügung des Arbeitgebers (vgl. auch VON KAENEL, Stämpflis Handkommentar Arbeitsgesetz, N 5 ff. zu Art. 9 ArG).

Gestützt auf die Definition in Art. 13 Abs. 1 ArGV 1 stellt somit Fort- und Weiterbildungszeit nur dann Arbeitszeit dar, wenn sich der Arbeitnehmer auf Anordnung des Arbeitgebers oder aufgrund seiner beruflichen Tätigkeit bestehender, gesetzlicher Pflicht weiter- oder fortbildet. Insofern ist grundsätzlich auch die berufliche Ausbildungszeit im Betrieb Arbeitszeit, obwohl dies in Art. 13 Abs. 4 ArGV 1 nicht explizit erwähnt wird (vgl. auch VON KAENEL, Stämpflis Handkommentar Arbeitsgesetz, N 16 f. zu Art. 9 ArG; betreffend Lernende ist dies explizit vorgesehen, vgl. dazu Art. 31 Abs. 1 ArG). Im Gesamtarbeitsvertrag oder im Einzelarbeitsvertrag können davon jedoch abweichende Vereinbarungen getroffen werden, insbesondere auch bezüglich der Frage der Entlohnung (vgl. RUDOLPH/VON KAENEL, Aktuelle Fragen zur Arbeitszeit, in: AJP 2012, S. 197 ff., S. 199). Vorbehältlich anderer privatrechtlicher Regelung ist die Frage der Kostenübernahme und der Lohnfortzahlung durch den Arbeitgeber einzig bei Qualifikation der Fort- oder Weiterbildungszeit als Arbeitszeit zu klären.

3. Kostentragung und Lohnfortzahlung?

Gemäss Art. 327a Abs. 1 OR hat der Arbeitgeber dem Arbeitnehmenden sämtliche Auslagen zu ersetzen, die durch die Ausführung der Arbeit notwendigerweise entstehen. Diese Pflicht zum Auslagenersatz stellt einen Aspekt der allgemeinen Fürsorgepflicht (Art. 328 OR) des Arbeitgebers dar (vgl. BSK-OR I, 5. Aufl., PORTMANN, N 1 zu Art. 327a).

Notwendig können Auslagen aus drei Gründen sein: Die Weiterbildung ist dann notwendig, wenn sie gesetzlich vorgeschrieben ist, etwa in Bereichen, in denen der Gesetzgeber zum Schutze von Dritten oder der Öffentlichkeit eine dauernde Weiterbildung vorschreibt. Zu denken ist hierbei etwa an den Bereich der Luftfahrt und die Medizinalberufe. Die Weiterbildung ist jedoch auch dann notwendig, wenn der Arbeitgeber sie für die Ausübung der konkreten Tätigkeit vorschreibt oder verlangt. Notwendigkeit besteht auch dann, wenn die Verbände gewisser Berufe Standards festlegen, diese sodann als allgemein anerkannt betrachtet werden und diese Standards eine stete Weiterbildung erfordern. In all diesen Fällen besteht Notwendigkeit resp. die im Zusammenhang mit der Weiterbildung anfallenden Kosten sind sog. notwendige Auslagen im Sinne von Art. 327a Abs. 1 OR und die Kosten sind durch den Arbeitgeber zu ersetzen. Im Weiteren ist auch zu beachten, dass Art. 328 Abs. 2 OR den Arbeitgeber ausdrücklich auch zu jenen Vorkehren verpflichtet, «die nach der Erfahrung notwendig» sind, und nicht nur zu den gesetzlich vorgeschriebenen; d.h. auch die in diesem Zusammenhang anfallenden Kosten sind zu decken.

→

Basierend auf dieser Pflicht zum Auslagenersatz des Arbeitgebers ist bei Ausbildungskosten bezüglich der Frage der Ersatzpflicht zu unterscheiden, ob es sich um eine Ausbildung zu Einarbeitungszwecken oder um eine eigentliche Weiterbildung handelt. Kosten für die Einarbeitung hat der Arbeitgeber zu tragen; Weiterbildungskosten gehen grundsätzlich jedoch zulasten des Arbeitnehmers, es sei denn, der Arbeitgeber habe diese angeordnet (vgl. oben). Im letzteren Fall hat nämlich wiederum der Arbeitgeber die Kosten zu tragen, da diese als sog. notwendige Auslagen zu qualifizieren wären.

Dient die Weiterbildung oder Ausbildung primär den Interessen des Arbeitgebers und ist das Erlernte nur teilweise resp. kaum bei einem anderen Arbeitgeber verwertbar, so sind die damit zusammenhängenden Kosten wiederum als notwendige Auslagen im Sinne von Art. 327a OR durch den Arbeitgeber zu ersetzen.

Der Arbeitgeber hat dem Arbeitnehmenden sämtliche Auslagen zu ersetzen, die durch die Ausführung der Arbeit notwendigerweise entstehen.

Handelt es sich hingegen um eine Weiterbildung, welche auch bei einem anderen Arbeitgeber verwertbar ist, so kann sich der Arbeitgeber – beispielsweise weil er sich aufgrund der erlernten Kenntnisse einen Nutzen verspricht – an den Kosten beteiligen. Im Fall der späteren Auflösung

des Arbeitsverhältnisses kann der Arbeitgeber je nachdem die bezahlten Kosten zurückverlangen. Der Arbeitnehmende muss aus einer Weiterbildung, deren Kosten zurückgefordert werden können, jedoch einen dauerhaften Nutzen erlangen können, der losgelöst vom konkreten Arbeitsverhältnis besteht. Dies ist erfüllt, wenn der Arbeitnehmende ein Ausbildungsziel erreichen kann, das er auf dem Arbeitsmarkt entsprechend verwerten kann.

Will der Arbeitgeber sich die Rückzahlung der Weiterbildungskosten vorbehalten, so muss er hierfür eine entsprechende Vereinbarung mit dem Arbeitnehmenden treffen. Diese Vereinbarung muss der Arbeitgeber vor Beginn der Weiterbildung mit dem Arbeitnehmenden abschliessen; die Vereinbarung hat neben dem zurückzuerstattenden Betrag auch den Zeitraum festzulegen, innert welchem eine Kündigung die Rückzahlungspflicht auslösen würde. Die Rückzahlungsverpflichtung pro rata temporis ist längstens auf drei Jahre zu begrenzen (vgl. auch Art. 340a Abs. 1 OR). Diese Begrenzung ist deshalb notwendig, weil die Kündigungsfreiheit des Arbeitnehmenden nicht übermässig eingeschränkt werden darf und der Arbeitnehmende infolge der Sonderleistung einen bleibenden Vorteil erhalten muss. Bei der Kündigung durch den Arbeitgeber muss unter Berücksichtigung von Art. 340c Abs. 2 OR ein begründeter Anlass bestehen; kündigt der Arbeitnehmende, so darf insofern kein vom Arbeitgeber zu vertretender Anlass vorliegen, das Arbeitsverhältnis aufzulösen (Entscheidung des Kantonsgerichts Graubünden, II. Zivilkammer, vom 24. Februar 2012 [KZ 2 12 2, Erw. 3.b.]).

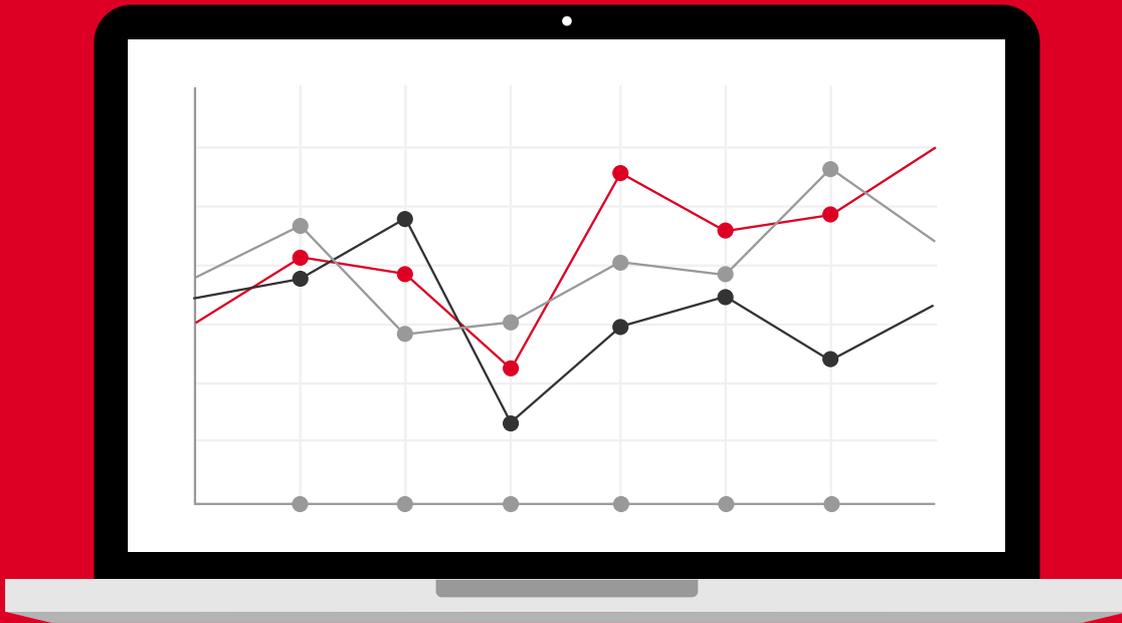
Hat ein Arbeitnehmender während des Anstellungsverhältnisses eine Fort- oder Weiterbildung zu besuchen und wird diese Fort- oder Weiterbildungszeit als

Arbeitszeit qualifiziert (vgl. dazu oben), so ist zu beachten, dass einerseits die Zeit, innert der die Fort- oder Weiterbildung stattfindet, und andererseits auch die notwendige Vor- und Nachbereitungszeit als Arbeitszeit zu qualifizieren und zu entschädigen sind. D.h. für diese gesamte Zeit wird neben dem Auslagenersatz (Kosten der Weiterbildung) auch der Lohn zu zahlen sein. Dabei ist unerheblich, ob diese Zeit innerhalb der normalen Arbeitszeit liegt oder aber ausserhalb; die Arbeitsleistung im Arbeitsvertrag ist immer entgeltlich. Umfangmässig kann es sich um Überstunden handeln, die mit einem entsprechenden Zuschlag (vorbehaltlich einer anderen Regelung) zu entschädigen sind, sofern kein Ausgleich durch Freizeit stattfindet.

Ist hingegen die Weiterbildung weder gesetzlich vorgeschrieben noch vom Arbeitgeber angeordnet und dient sie somit nicht primär den Interessen des Arbeitgebers, so wird deshalb die dafür aufzuwendende Zeit nicht als Arbeitszeit, sondern als Freizeit qualifiziert. Der Arbeitnehmende hält nämlich in dieser Zeit seine Arbeitskraft dem Arbeitgeber nicht zur Verfügung und steht ebenfalls nicht unter dessen Weisungsmacht. Diese Zeit ist somit grundsätzlich nicht zu entschädigen, es sei denn, privatrechtlich wäre etwas anderes zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmenden vereinbart.

Die obigen Ausführungen zum Thema Weiterbildung erheben keinesfalls den Anspruch, eine abschliessende und umfassende Zusammenstellung wiederzugeben.

Bei konkreten Fragen bietet die Rechtsberatungsstelle der usic ihren Mitgliedsunternehmungen ihre kostenlose Unterstützung an.



Mobile Arbeitsform in der neuen Berufswelt

Was früher Heimarbeit hiess, wird heute verständlicherweise Arbeit im Home Office genannt, denn es geht ja nicht mehr darum, im eigenen Heim zu klöppeln oder zu nähen, sondern das Home Office kann dank der heutigen Digitaltechnik eine gut eingerichtete und effizient-wirtschaftlich betriebene Dienstleistungsstelle sein.

Am 13. Juni 2013 wurde der Home Office Day in der Schweiz zum fünften Mal durchgeführt. Vor noch nicht allzu langer Zeit wurde die durch Unternehmen gewissermassen ausgegliederte und im trauten Heim von Mitarbeitenden geleistete Arbeit hoch gelobt. In der Zwischenzeit hat sich die Einstellung zum Home Office etwas verändert, weil sich immer mehr auch kritische Fragen stellten: Jean-Martin Büttner fasst diese kurz zusammen (Der Bund, 11.03.2013): Nützt die Heimarbeit? Und wenn ja, wem nützt sie mehr, dem Chef oder den Angestellten? Arbeitet man zu Hause mehr, besser, beides oder keines von beidem? Zahlt der Heimarbeiter drauf, während die Firma spart? Stimmen die Behauptungen, wonach immer mehr Menschen lieber daheim arbeiten, oder handelt es sich um Propaganda derer, die sie im Büro wegsparen wollen?

Der kürzlich durchgeführte nationale Home Office Day hebt die regelmässige Arbeit zu Hause als wesentlichen Fortschritt in unserer Arbeitswelt hervor, denn Home Office und mobile Arbeitsformen würden einen wichtigen Beitrag zu einer besseren Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Freizeit leisten. Darüber hinaus werde die Produktivität der Unternehmen erwiensermassen erhöht. Gleichzeitig werde der Pendlerverkehr mit entsprechend geringerem CO₂-Ausstoss reduziert.

In dieses Lob mag die Präsidentin und CEO des Yahoo Internetunternehmens, die 38-jährige amerikanische Informatikerin Marissa Mayer, nicht mehr einstimmen. Sie hat ihren Mitarbeitenden die Heimarbeit verboten. Damit will die Chefin Marissa Mayer die Unternehmenskultur stärken und die Innovationen fördern. Sie hat mit ihrem Verbot allerdings in ein Wespennest gestochen und auch im eigenen Unternehmen eine Welle der Empörung ausgelöst. Früher, als sie noch bei Google arbeitete, hatte es anders getönt: Einige der besten Entscheide und Einsichten ergäben sich aus Diskussionen im Korridor und in der Cafeteria.

Die Frage des richtigen Weges für den Einsatz und die Wertschätzung des Home Office ist allerdings in einer komplexen Wirtschaft mit vielfältigen Formen und einer Vielzahl von unterschiedlichen Bedürfnissen sowohl der Unternehmungen als auch der Mitarbeitenden nicht einfach und sicher nicht pauschal zu beantworten.

→

Es wird vor allem die berufliche und soziale Isolation als belastend empfunden.

► Markus Kamber

Matthias Müller listet in seinem Artikel «Home Office hat Licht- und Schattenseiten» Vor- und Nachteile dieser neuen Form der Arbeitserledigung auf (NZZ, 07.03.2013): Rückgang des täglichen Stroms von Pendlern mit mehr Platz auf den Strassen und weniger Schadstoffemissionen. Höhere Arbeitsmotivation der von zu Hause aus Arbeitenden, die flexibler, produktiver und mit ihrer Arbeit zufriedener seien. Den Vorteilen stehen aber auch Nachteile gegenüber. So wird vor allem die berufliche und soziale Isolation als belastend empfunden. Auch die Produktivität des Teams leide unter dem Fehlen der Kolleginnen und Kollegen am Arbeitsplatz. Kommt dazu, dass das Home Office das Führungspersonal vor neue Herausforderungen stellt: Wie können Mitarbeitende ausser Haus bewertet, gelobt und kritisiert werden?

Höhere Anforderungen werden auch von den zu Hause Mitarbeitenden erwartet. Können sie mit der neu gewonnenen Freiheit umgehen, werden sie von der Arbeit abgelenkt, können sie Berufliches und Privates trennen? Und wie steht es um das Argument, die Heimarbeit sei ein Karrierekiller (Tages-Anzeiger, 10.01.2013)?

Gemäss einer britischen Studie von Dan Cable werden Mitarbeitende im Home Office seltener befördert als ihre Kollegen, die jeden Morgen im Büro erscheinen. Zudem scheint eine gewisse Karrieregefahr darin zu bestehen, dass ein Home-Arbeiter schnell in Vergessenheit gerät und durch den ständigen Small Talk per E-Mail sogar negativ auffällt.

Als Lösung dieser Problematik schlägt Arnd Albrecht, Professor für Personalwesen an der Munich Business School, vor, die Mitarbeitenden bei Team-Meetings physisch dabei zu haben und bei Sitzungen über Webcam oder Videokonferenz einzubinden.

Sicher ist, dass sich Arbeitgeber und Arbeitnehmer darüber verständigen müssen, ob die betrachteten Stellen sich für eine Erledigung zu Hause überhaupt eignen und ob dort die erforderlichen technischen Einrichtungen vorhanden sind.

Illustration: id-k.com 

PLENARVERSAMMLUNG BAUENSCHWEIZ IN GENÈVE

Zahlreiche Delegierte fanden am 7. Mai 2013 den Weg nach Genf an die Frühjahrs-Plenarversammlung von bauenschweiz. Die Fédération genevoise des métiers du bâtiment FMB gewährte der Frühjahrsversammlung an ihrem Geschäftssitz in Petit-Lancy Gastrecht. Alfred Squaratti, Präsident der usic, wurde neu in den Vorstand von bauenschweiz gewählt.



Präsident und Nationalrat Hans Killer bedankte sich bei den Genfer Freunden für die Gastfreundschaft. In seiner Begrüssungsansprache freute er sich, auf ein erfolgreiches Verbandsjahr zurückblicken zu können.

Die statutarischen Geschäfte wurden allesamt einstimmig verabschiedet. Die drei wieder zu wählenden bisherigen Vorstandsmitglieder wurden ohne Gegenstimmen in ihrem Amt bestätigt. Alfred Squaratti stand für das scheidende Vorstandsmitglied Gabriel Barrillier zur Wahl und wurde ebenfalls einstimmig in den Vorstand gewählt. Squaratti ist Ingenieur und Präsident der Schweizerischen Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen usic. Als perfekt zweisprachig geniesst der Walliser den breiten Rückhalt gerade auch der Westschweizer Verbände.

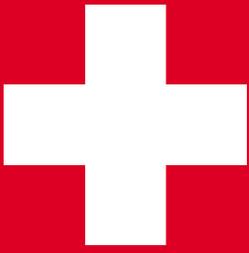
Im Rahmen der statutarischen Geschäfte wurde das langjährige Vorstandsmitglied Gabriel Barrillier verabschiedet. Hans Killer sowie Direktor Charles Buser bedankten sich bei Gabriel Barrillier für sein verdienstvolles Engagement zu Gunsten der Bauwirtschaft und bauenschweiz. Nicht zuletzt als ausgezeichnete Brückenbauer nahm Gabriel Barrillier eine für den Verband äusserst wichtige Funktion wahr.

Alfred Squaratti, Präsident der usic, wurde neu in den Vorstand von bauenschweiz gewählt.

Nach dem statutarischen Teil begrüsst Regierungsrat François Longchamp, Vorsteher des Departementes für Stadtplanung des Kantons Genf, die Plenarversammlung. Danach richtete Gabriel Barrillier in seiner gegenwärtigen Funktion als Grossratspräsident des Kantons Genf sein Wort an die Zuhörerschaft. Er freute sich, dass die diesjährige Plenarversammlung in «seinem» Genf stattfand. René Leutwyler, Kantonsingenieur, informierte über die Bahnverbindung CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse) und brachte der Versammlung das eindruckliche S-Bahn-Projekt «Gross-Genf» näher. Isabel Girault, Generaldirektorin des Amtes für Raumentwicklung und Städtebau stellte die sich rund um Genf befindenden neuen Trendgebiete Praille-Acacias-Venets, Lancy-Pont-Rouge vor.

www.bauenschweiz.ch

Foto: designmaniac.com 



Keine Energiewende im Alleingang

Wie die Schweiz mit Ökostrom und Kapazitätsmärkten umgehen soll

Das neue Diskussionspapier von Avenir Suisse analysiert die Auswirkungen einer parallelen Förderung von erneuerbaren Energien und konventionellen Kraftwerken in Europa.

Die wachsende Einspeisung erneuerbarer Energien in Europa stellt die Wirtschaftlichkeit von konventionellen Kraftwerken zunehmend in Frage. Genau diese konventionellen, steuerbaren Kraftwerke sind jedoch als Back-up dringend nötig, um die fluktuierende Produktion erneuerbarer Energien auszugleichen. Immer mehr Länder erwägen daher die Einführung sogenannter Kapazitätsmärkte bzw. -mechanismen, also eine finanzielle Förderung der Bereitstellung von Kraftwerkskapazitäten (siehe Abbildung auf folgender Seite).

Enge Vernetzung

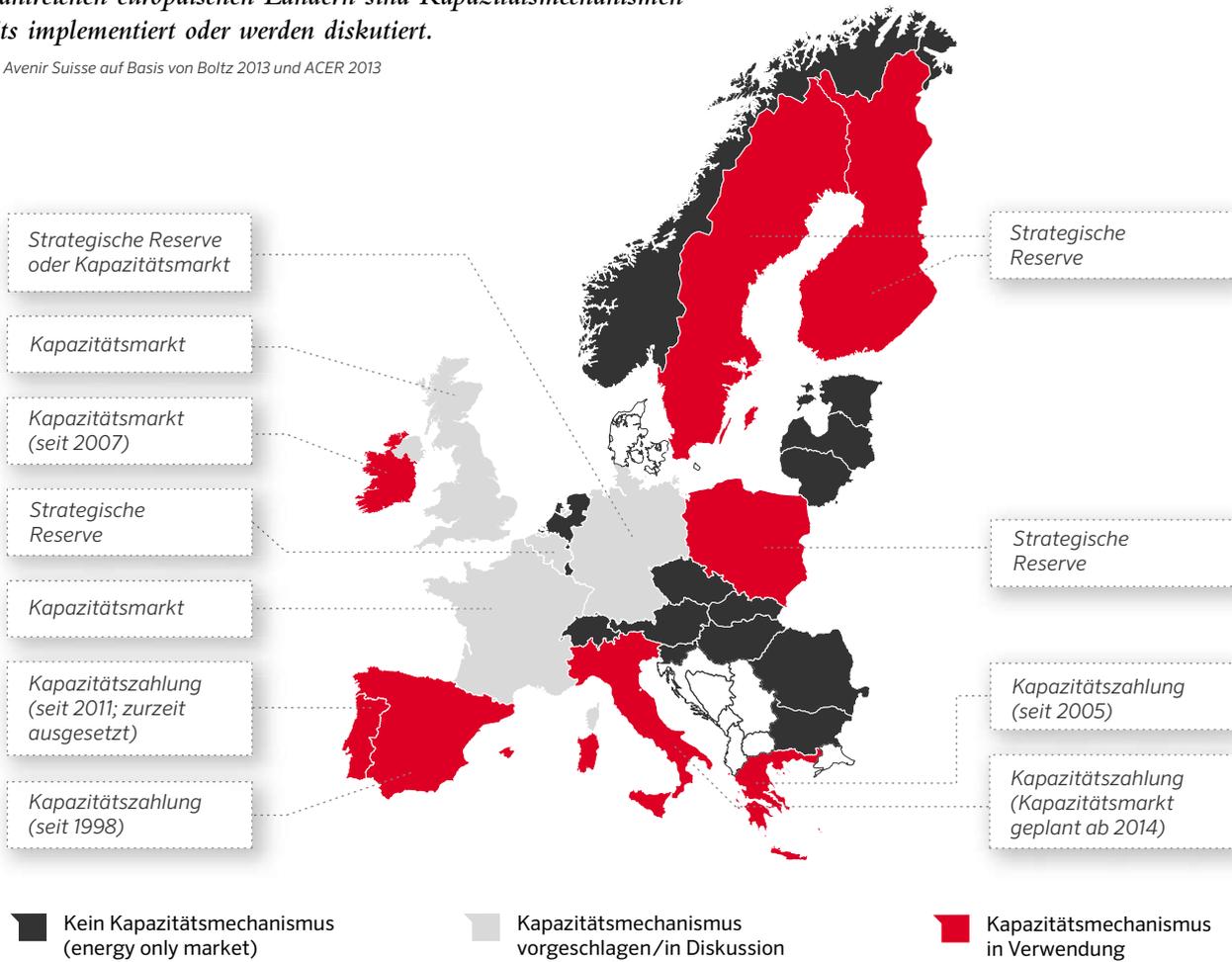
Die Schweiz ist wegen ihrer engen Vernetzung mit den Nachbarländern und der hohen Bedeutung des Stromhandels von den Entwicklungen in Europa direkt betroffen. Sie «importiert» nicht nur die von den subventionierten erneuerbaren Energien verursachten Marktverzerrungen, sondern auch die potenziell preissenkenden Effekte allfälliger Kapazitätsmechanismen. Deshalb wäre es für die Schweiz wohl ziemlich schwierig, bei einer allgemeinen Einführung von Kapazitätsmechanismen in den Nachbarländern abseits zu stehen. Zwar könnten inländische Verbraucher von durchschnittlich tieferen Marktpreisen

→

Entwicklung in Europa – eine Übersicht

In zahlreichen europäischen Ländern sind Kapazitätsmechanismen bereits implementiert oder werden diskutiert.

Quelle: Avenir Suisse auf Basis von Boltz 2013 und ACER 2013



profitieren, doch würden gleichzeitig die Erträge der Stromproduzenten unter Druck geraten. Längerfristig könnte die Versorgungssicherheit gefährdet werden, da der Bau neuer Kraftwerke im Inland weniger attraktiv würde. Umgekehrt wäre die unilaterale Einführung eines Fördermechanismus für konventionelle Kraftwerke in einem kleinen Land wie der Schweiz wegen der engen Vernetzung mit den Nachbarn wenig sinnvoll und nur begrenzt funktionsfähig. Die inländischen Verbraucher würden die Kosten tragen, hätten aber keinen Gegenwert in Form tieferer Grosshandelspreise oder geringerer bzw. seltenerer Preisausschläge (Knappheitspreise). Zudem wäre ein auf die Schweiz beschränkter Kapazitätsmarkt aufgrund der hohen administrativen Aufwendungen, der fehlenden Liquidität und des mangelnden Wettbewerbs beim Kraftwerksangebot auf jeden Fall ineffizient. Eine enge Koordination mit den Nachbarn wäre daher fast zwingend.

Handlungsempfehlungen

Die Schweiz sollte somit hinsichtlich der Förderung der Bereitstellung von Kraftwerkskapazitäten keinen vorschnellen Alleingang wagen, sondern vorsichtig abwarten. Das kann sie

sich auch leisten, da auf absehbare Zeit kein akuter Mangel an Kraftwerkskapazität im Inland besteht. Ferner sollte die Schweiz den wachsenden Marktverzerrungen durch fluktuierende Energien auf der Nachfrageseite begegnen. Das setzt voraus, dass die Verbraucher bedeutend stärker als heute auf kurzfristige Preisveränderungen reagieren, was vor allem durch den kombinierten Einsatz von Smart Metering und marktnahen Tarifen ermöglicht werden könnte. Derzeit werden solche Lösungen jedoch durch das Fehlen der Marktöffnung bei kleineren Verbrauchern behindert. Schliesslich zeigt die Analyse, dass ein anhaltender Ausbau der Subventionierung von erneuerbaren Energien im Rahmen der Kostendeckenden Einspeisevergütung (KEV) nicht nachhaltig ist. Die KEV verschärft nicht nur das Investitionsproblem bei den konventionellen Kraftwerken, sondern sie wird bei wachsender Einspeisung der erneuerbaren Energien auch immer ineffizienter. Will die Politik unbedingt an einer expliziten Förderung festhalten, dann müsste diese grundsätzlich neu konzipiert und dabei enger am Markt ausgerichtet werden.

Urs Meister
Quelle: Avenir Suisse, April 2013

Stiftung KliK

Die Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation KliK investiert pro Jahr bis zu 125 Mio. Franken in Klimaschutzprojekte in der Schweiz – ein breites Betätigungsfeld für Planer, Ingenieure und Klimaschutzexperten.

Die Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation KliK erfüllt für die Treibstoffimporteure deren gesetzliche Pflicht, einen Teil der CO₂-Emissionen aus dem Verkauf von Benzin und Dieselöl mit Klimaschutzprojekten in der Schweiz zu kompensieren. Bis 2020 werden für die Kompensation von über sechs Millionen Tonnen CO₂ bis zu einer Milliarde Franken eingesetzt. Die Erarbeitung von Konzepten sowie die Planung und die Ausführung der zu realisierenden Projekte und Programme stellen ein interessantes Betätigungsfeld für Planer, Ingenieure und Klimaschutzexperten dar.

CO₂-Kompensation in der Schweiz als neue Herausforderung

Die Schweiz will die Treibhausgasemissionen bis 2020 gegenüber dem Niveau von 1990 um 20 Prozent senken. Das CO₂-Gesetz verlangt für den Treibstoffbereich, dass ein Teil der entstehenden CO₂-Emissionen im Inland kompensiert wird. Der Kompensationssatz steigt dabei von zwei Prozent im Jahr 2014 auf zehn Prozent im Jahr 2020. In absoluten Zahlen bedeutet dies für den gesamten Zeitraum die Pflicht zur Kompensation von rund 6,5 Mio. Tonnen CO₂.

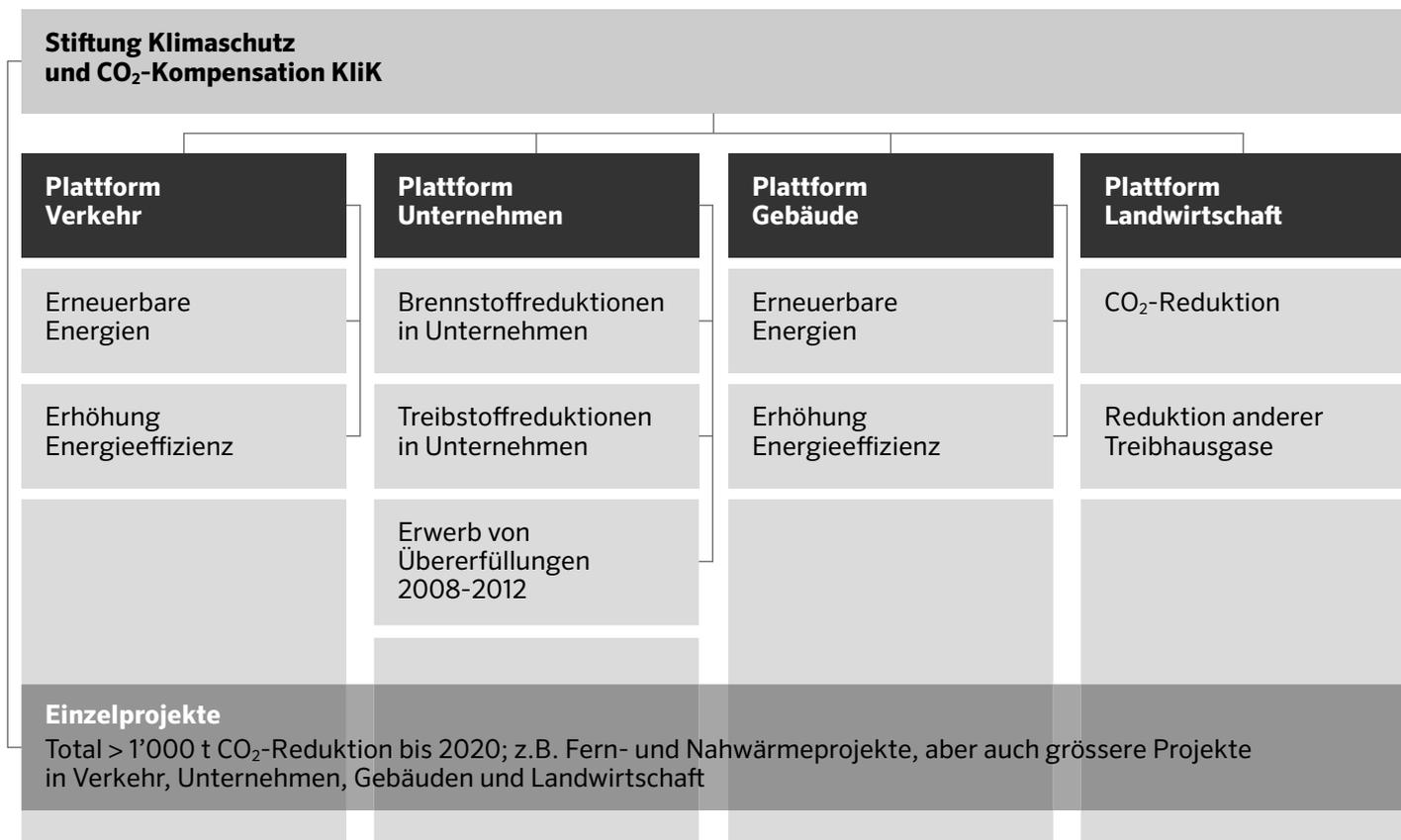
Die Kompensation hat mittels sogenannten Bescheinigungen zu erfolgen. Diese werden vom Bundesamt für Umwelt (BAFU) für verifizierte Treibhausgas-Emissionsreduktionen aus genehmigten Klimaschutzprojekten ausgestellt.

Das CO₂-Gesetz sieht eine Sanktion von 160 Franken pro fehlende Tonne CO₂ vor und zusätzlich die Nachreichung einer entsprechenden Menge ausländischer Zertifikate, was de facto einer Preisobergrenze entspricht.

Erdöl-Vereinigung gründet Stiftung KliK

Die Erdöl-Vereinigung gründete Ende November 2012 die Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation KliK mit dem Zweck, als Kompensationsgemeinschaft der betroffenen Mineralölgesellschaften, diesen ihre Kompensationspflicht für CO₂-Emissionen abzunehmen. Dafür werden der Stiftung KliK über die Laufzeit von acht Jahren bis zu 1 Milliarde Franken zufließen.

→



Konzentration auf vier thematische Plattformen

Aufgrund des erwarteten zu kompensierenden Volumens, muss die Stiftung KliK eine grosse Anzahl Projekte auslösen, um die benötigte Menge an Bescheinigungen zu erhalten. Ein innovativer Ansatz besteht darin, ähnlich gelagerte Projekte in Programmen zusammenzufassen. Dank einheitlichen Anforderungen und Regelwerken unterstützen Programme die effiziente Abwicklung einer grossen Zahl kleiner und kleinster Emissionsreduktionsaktivitäten, für deren Umsetzung die Stiftung KliK mit geeigneten Partnern zusammenarbeitet. Ausserhalb von Programmen fördert die Stiftung zudem grössere oder komplexere Einzelprojekte, für deren Akquisition und Implementierung sie mit ausgewählten Intermediären zusammenarbeitet.

Projektanträge und Finanzierung

Wer ein Projekt oder Programm plant, das Emissionen von Treibhausgasen vermindert und die vom Bund vorgegebenen Kriterien erfüllt, kann sich bei der Stiftung KliK um Förderbeiträge bewerben, welche für die erzielten Bescheinigungen ausgeschüttet werden.

Um die Bearbeitung von Anträgen zu vereinfachen, stellt die Stiftung KliK ab diesem Juli eine Web-Applikation (www.klik.ch) zur Verfügung, die eine standardisierte, IT-gestützte Abwicklung der Gesuche ermöglicht.

Chance für Ingenieure, Planer und Klimaschutzexperten

Die Konzeptionierung der Programme sowie die Identifizierung, Planung und Durchführung der Einzelprojekte stellen ein interessantes Betätigungsfeld für Ingenieure, Planer und Klimaschutzexperten dar, da nun neu über die Stiftung KliK bisher unwirtschaftliche Projekte und zu Programmen gebündelte Kleinmassnahmen finanziert werden. Somit entsteht ein neues Auftragspotenzial, welches die angesprochenen Firmen nutzen können.

Grüne Wirtschaft: Ziele, Rolle des Staates und wirtschaftspolitische Relevanz

Das Konzept «Grüne Wirtschaft» schlägt eine Brücke zwischen wirtschafts- und umweltpolitischen Zielsetzungen. Eine effiziente und gleichzeitig naturverträgliche Nutzung der natürlichen Ressourcen soll die langfristige wirtschaftliche Leistungsfähigkeit gewährleisten und die Wohlfahrt stärken. Der Bundesrat zeigt dazu in seinem Bericht die Rolle des Staates auf und stellt die ihm zur Verfügung stehenden Instrumente dar. Er stellt fest, dass kurzfristig von diesen Massnahmen kein höheres Wirtschaftswachstum zu erwarten ist.

Der Bundesrat hat kürzlich den Bericht zur Beantwortung des Postulats Bourgeois (10.3373) zum Thema Grüne Wirtschaft verabschiedet. Grüne Wirtschaft bedeutet eine wirtschaftlich effiziente und gleichzeitig naturverträgliche Nutzung der natürlichen Ressourcen. Der Bericht zeigt auf, dass der Staat dort, wo Märkte versagen, eine wichtige Rolle einnehmen muss. Dazu stehen ihm verschiedene Instrumente zur Verfügung: Er kann durch preisliche Anreize (beispielsweise Umweltabgaben) die Kostenwahrheit fördern oder durch Produktinformationen die Konsumenten bei der freiwilligen Wahl umweltfreundlicher Produkte unterstützen. Durch Ge- und Verbote kann er direkt unerwünschte Verhaltensweisen unterbinden. Schliesslich kann er die Grundlagenforschung oder subsidiär die anwendungsnahe Forschung fördern. Im Bericht werden diese Instrumente anhand verschiedener Kriterien beurteilt. So werden beispielsweise die Kosteneffizienz oder die Frage diskutiert, ob die Instrumente Innovationen auszulösen vermögen.

Bei internationalen Herausforderungen ist von der Tatsache auszugehen, dass die Schweiz die Lösung des Problems nicht alleine herbeiführen kann. Die Handlungsoptionen des Staates sind entsprechend eingeschränkt. Die Schweiz engagiert sich aktiv bei Verhandlungen zu globalen Umweltabkommen. Ebenso unterstützt sie Umwelthanliegen in anderen Ländern im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit.

Die wirtschaftspolitischen Vorteile einer Grünen Wirtschaft kommen erst langfristig zum Tragen. Der naturverträgliche Umgang mit natürlicher Ressourcen soll langfristig die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit gewährleisten und die Wohlfahrt möglichst stärken. In der kurzfristigen Perspektive führen die besprochenen staatlichen Massnahmen hingegen zu zusätzlichen Kosten und es sind kein höheres Wirtschaftswachstum wie auch keine höhere Beschäftigung zu erwarten. Damit negative Effekte auf die Wirtschaft möglichst vermieden werden, sollte der Staat einen nicht-diskriminierenden, für alle Branchen gleichermaßen günstigen Rahmen setzen und nur dann intervenieren, wenn ein Marktversagen besteht.

Quelle: Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung EVD

News von **bildung** der Schweizerischen Stiftung zur Förderung des Ingenieurnachwuchses im Bauwesen

Verleihung «Silberner Zirkel 2013»

An der Generalversammlung der usic vom 12. April 2013 in Luzern hat die Stiftung *bildung* zum dritten Mal den «Silbernen Zirkel» verliehen. Mit diesem Preis sollen Mitgliedsunternehmen und Persönlichkeiten ausgezeichnet werden, die sich in besonderem Masse für die Förderung junger Nachwuchskräfte stark machen. Der «Silberne Zirkel 2013» wurde an Anita Lutz, Zürich, verliehen. Sie ist ein sehr engagiertes Mitglied der usic und der Schweizerischen Vereinigung der Ingenieurinnen SVIN, das auf verschiedenen Ebenen und an diversen Fronten aktiv ist. Durch ihr grosses Engagement ist Anita Lutz gerade auch ein Vorbild für Mädchen und junge Frauen.

Sonderschau tunBern, 3.-12. Mai 2013

Vom 3. bis 12. Mai 2013 fand in Bern im Rahmen der BEA die Erlebnisschau «tunBern» (Nachwuchsförderung in Technik und Naturwissenschaften) statt. Kinder und Jugendliche aller Schulstufen konnten an den einzelnen Ständen selber ausprobieren, experimentieren und forschen. Am Gemeinschaftsstand der Stiftung *bildung*/usic/sia Sektion Bern/Berner Fachhochschule versuchten sich die jungen Besucherinnen und Besucher im Bau einer Leonardobrücke. Als Erinnerung gab's eine persönliche Urkunde, zusammen mit acht kleinen Hölzli und einer Bauanleitung, damit sie die Brücke auch zuhause nachbauen konnten.

Schwerpunkthemen 2013

Ingenieur-Award

Die Ingenieurberufe der Baubranche nehmen in allen Baubereichen eine tragende Rolle ein, sie werden aber oft zu wenig wahrgenommen. So sind kaum je Ingenieurinnen und Ingenieure die Gefeierte, wenn es um die mediale Präsenz bemerkenswerter Bauten in Printmedien oder Fernsehen geht. Im Rampenlicht stehen vielmehr Architektinnen und Architekten, ihnen eifert der Berufsnachwuchs nach. Dieser Umstand macht deutlich, wie wichtig die Inszenierung der eigenen, auch gesellschaftlichen Leistungen eines Berufsstandes ist. Die Stiftung *bildung* will mit einem Ingenieur-Award die Ingenieurleistungen speziell hervorheben und die Ingenieurin und den Ingenieur auf den roten Teppich bringen. Bei dieser Imagekampagne sollen gleichzeitig die Zukunftsaussichten dieses Berufes aufgezeigt werden. Der Award soll alle zwei Jahre verliehen werden, erstmals im Frühling 2015.

Motivationskampagne für Ausbildungsbetriebe

Bei diesem Projekt sollen die Ingenieurbüros über eine längere Zeit begleitet und in Bezug auf die Ausbildung von Lernenden



Urs von Arx, Präsident *bildung*, Anita Lutz, Gewinnerin «Silberner Zirkel» und Alfred Squaratti, Präsident usic

unterstützt werden. Um konkrete Massnahmen planen und umsetzen zu können, wird zurzeit eine Situationsanalyse erstellt, anhand derer Handlungsempfehlungen abgeleitet und konkrete Massnahmen festgelegt werden. Ziel ist es, die Zahl der Lernenden von aktuell rund 10 Prozent auf 15 Prozent zu erhöhen.

Veranstaltung für Berufsberaterinnen und Berufsberater

Die Berufsberaterinnen und Berufsberater, später auch die Jugendlichen, sollen die Berufswelt aktiv erleben können, ohne dafür viel Zeit und Aufwand investieren zu müssen. Um diesem generellen Wunsch und Bedürfnis gerecht zu werden, wird die Stiftung *bildung* die Berufsberatungen (vorerst beschränkt auf die Deutschschweiz) zu einem «Erlebnistag» einladen, um die Planerberufe an einem konkreten Beispiel vorzustellen.

Frauenförderung/Zusammenarbeit mit SVIN

Die Stiftung *bildung* will sich im Zusammenhang mit der Frauenförderung vermehrt einbringen und enger mit der Schweizerischen Vereinigung der Ingenieurinnen SVIN zusammenarbeiten. Eine der Massnahmen ist die Unterstützung des Projektes «KIDSinfo – Mädchen und Technik», indem *bildung* ein Einführungsseminar für junge und jung gebliebene Frauen (Ingenieurinnen, Studentinnen) organisiert, welche sich für einen möglichen Einsatz als Referentinnen interessieren. Weitere Informationen zu diesem Projekt: www.kidsinfo.ch.

Neue Website

Die Website der Stiftung wird in den kommenden Monaten aktualisiert, um den Ansprüchen gerade jüngerer Zielgruppen an eine moderne Informations- und Kommunikationsplattform vermehrt gerecht zu werden.

Die neue usic-Bauplatzversicherung: Trend nutzen und Kosten sparen!

Die Baubranche wird je länger je mehr durch Generalunternehmer/Totalunternehmer geprägt. Diese Entwicklung hat massive Auswirkungen für alle Involvierten. Und dabei ist nicht nur das Kerngeschäft betroffen. Der dominierende Einfluss der GU/TUs ist auch auf Nebenschauplätzen zu spüren, oft mit weitreichenden Konsequenzen, gerade auch für Planerinnen und Planer und Ingenieurinnen und Ingenieure.

Ein solcher Nebenschauplatz ist die Versicherung baulicher und planerischer Risiken. Unter dem Einfluss der GU/TUs hat sich mittlerweile der Trend zur Bauplatzversicherung durchgesetzt. Die üblichen Lösungen berücksichtigen dabei in erster Linie die Interessen der GU/TUs. Andere Beteiligte haben keine Mitsprachemöglichkeit und müssen oft nachteilige Konditionen akzeptieren, um einen Auftrag nicht zu gefährden.

Besonders ärgerlich an dieser Tatsache ist der Umstand, dass durch die Bauplatzversicherung unter Federführung der GU/TUs versicherungstechnische Doppelspurigkeiten für die anderen Projektpartner entstehen. Aufgrund der meist unvorteilhaften Konditionen von Bauplatzversicherungen sind beispielsweise usic-versicherte Mitglieder dazu gezwungen, zur Deckung ihrer Risiken die bestehende Pflichtversicherung der usic-Stiftung heranzuziehen. Im Klartext: doppelte Versicherung, doppelte Prämienkosten. Diese Kröte musste bis anhin schlucken, wer eine Auftragsvergabe nicht gefährden wollte.

Die usic-Stiftung hat jetzt eine Lösung für dieses Dilemma gefunden. Ab sofort bietet sie ihren Mitgliedern eine eigene Bauplatzversicherung an. Eine Versicherung pro Baustelle, die alle beteiligten Planer und Architekten, Unternehmer sowie die Bauherrschaft einschließt. Einzige Bedingung: Unter den Versicherten muss mindestens ein Planer/Ingenieur sein, der bereits über die Berufshaftpflichtversicherung der usic-Stiftung versichert ist. Bei Abschluss einer Bauplatzversicherung erhalten usic-versicherte Unternehmen exakt die gleiche Deckung wie in der Pflichtversicherung der usic-Stiftung. Entscheidend dabei: usic-versicherte Mitglieder bezahlen keine doppelten Prämien und können so massiv Kosten sparen.

Ein weiterer, entscheidender Vorteil, den usic-versicherte Mitglieder mit dieser Lösung für sich nutzbar machen können: Sie geben dem Bauherrn proaktiv eine einfache, transparente Versicherungslösung an die Hand. Das schafft Vertrauen und ist ein starkes Argument bei der Auftragsvergabe.



Die bisherigen Einzellösungen:

Bauwesen	Bauherrenhaftpflicht	Berufshaftpflicht	Betriebshaftpflicht
Alle am Bau beteiligten Unternehmen	Bauherr	Planer (Ingenieure und Architekten)	Unternehmer und Lieferanten
Sachschäden	Personen- und Sachschäden sowie Vermögensschäden	Personen- und Sachschäden, Anlage- und Baumängel sowie reine Vermögensschäden	Personen- und Sachschäden

Die neue Gesamtlösung:

Bauplatzversicherung			
Bauwesen	Bauherrenhaftpflicht	Berufshaftpflicht	Betriebshaftpflicht
Alle am Bau beteiligten Unternehmen	Bauherr	Planer (Ingenieure und Architekten)	Unternehmer und Lieferanten
Sachschäden	Personen- und Sachschäden sowie Vermögensschäden	Personen- und Sachschäden, Anlage- und Baumängel sowie reine Vermögensschäden	Personen- und Sachschäden

Die neue Bauplatzversicherung der usic-Stiftung deckt von Grund auf die folgenden Risiken:

- Bauwesenversicherung
- Bauherrenhaftpflicht-Versicherung
- Berufshaftpflicht Planer
- Betriebshaftpflicht Unternehmer
- Garantien der Unternehmer gegenüber der Bauherrschaft
- Besucherunfall

So versicherte Projekte können von bestehenden Haftpflichtversicherungen ausgenommen werden.

Weitere Vorteile:

- Garantiesumme Planer:
CHF 30 Mio. für Personen- und Sachschäden
CHF 15 Mio. für Bauten- und reine Vermögensschäden
- Garantiesumme Übrige: wählbar CHF 10/20/30 Mio.

- Schadenverhütungskosten
- Rechtsschutz im Strafverfahren
- einfache Administration
- hervorragende Konditionen
- transparenter Prämienverteilschlüssel für alle Beteiligten

Für Bauprojekte mit Bausummen von 10 bis 50 Mio. Franken existiert eine einfache Standardpolice. Gerne erarbeitet Ihnen die Geschäftsstelle der usic-Stiftung unverbindlich eine Offerte zu Händen der Bauherrschaft. So profitieren alle Beteiligten!

Ergänzende Informationen zur neuen Bauplatzversicherung finden sich online unter www.usic.ch. Interessierten steht die Geschäftsstelle der usic-Stiftung gerne mit Rat und Tat zur Seite.

*Hans Abicht, Präsident der usic-Stiftung
Hansjörg Hader, Stiftungsrat der usic-Stiftung*

Merci! Danke! Grazie!

Rücktritte aus dem usic-Stiftungsrat

Pius Schuler und Dr. Dieter Schmid

Zwei langjährige Mitglieder des Stiftungsrates der usic-Stiftung verlassen das Gremium:

- Pius Schuler war Gründungsmitglied und einer der Initianten der usic-Stiftung. Mit viel Engagement und Überzeugungskraft setzte er sich 1982 für die Gründung der usic-Stiftung ein. Es ist massgeblich sein Verdienst, dass es damals gelang, ein einmaliges Versicherungsmodell für die usic-Ingenieurbüros zu schaffen, welches zu massiv günstigeren Prämienätzen führte. Pius Schuler präsierte die Stiftung während 23 Jahren und trat nach weiteren sieben Jahren im Stiftungsrat der usic-Stiftung zurück. Die usic ist Pius Schuler für seine Pionierarbeit und seinen engagierten Einsatz beim Aufbau und der Entwicklung der Stiftung zu grossem Dank verpflichtet.
- Dr. Dieter Schmid wurde 1991 in den Stiftungsrat gewählt und diente der Stiftung in dieser Eigenschaft während 22 Jahren. Er hat sich über all die Jahre mit grossem Eifer für die Schadenprävention und die Qualitätssicherung eingesetzt. Dr. Dieter Schmid wirkte darüber hinaus massgeblich an den Verhandlungen mit den Versicherungen mit. Auch ihm danken die usic und die usic-Stiftung herzlich für sein Engagement.

Dr. Mario Marti

usic – Swiss Association of Consulting Engineers
 Effingerstrasse 1
 P.O. Box 6916
 CH-3001 Bern
 Switzerland

usic

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

Happy Anniversary from a Founding Member

April 30, 2013

Engineers shaping our future – 100 years ago, in 1913, the International Federation of Consulting Engineers (FIDIC) was founded to represent the engineering society and to improve the general quality of life. The federation was based on three major concerns of the consulting engineering industry: quality, integrity, and sustainability. As the world is becoming smaller and life is getting ever faster, none of these topics have lost any of their importance. Nowadays, the engineering profession is in great demand and indispensable when it comes to providing solutions for the major challenges of our society.

The Swiss Association of Consulting Engineers (usic), as one of the three FIDIC founding members, is proud to be part of the 100 years of FIDIC history. usic, which had been founded only one year before, in 1912, realized early on the importance and opportunities of an international association for the consulting engineering industry: a platform to share knowledge and insights, a platform to connect companies and engineers across countries and continents. As the headquarters of FIDIC are located in our country, in Geneva, usic feels all the more closely connected to the international federation. What FIDIC represents in a global context is equal to the role usic plays for Switzerland. usic is the nationally recognized voice of consulting engineering and planning companies in Switzerland. At the end of 2012, usic had 430 member companies totaling over 11,000 employees and an annual fee turnover in excess of 1.9 billion Swiss francs. The usic member companies cover all engineering-related activities in the construction sector: civil engineering, building-services engineering, electrical engineering, geology and geotechnics, environmental engineering and geomatics, spatial and landscape planning.

On account of its globally well-known projects – such as the Gotthard base tunnel or the Swiss railroad system – Switzerland can be justly described as a country with a long-standing engineering tradition. Nevertheless there is a lot of work ahead to continue this tradition. The image of the profession in society must be cultivated and constantly improved to ensure a steady supply of young professionals needed to address and overcome our future challenges.

On the occasion of the FIDIC centenary, usic wishes to thank FIDIC for its numerous achievements in the infrastructure industry and its untiring efforts to improve the general quality of life.

Alfred Squaratti
 President

Dr Mario M. Marti
 Secretary

www.usic.ch

@usic_ch

FIDIC – Happy Anniversary

Die FIDIC – Fédération Internationale des Ingénieurs-Conseils – feiert ihr 100-jähriges Bestehen anlässlich der FIDIC World Consulting Engineering CENTENARY CONFERENCE im September 2013 in Barcelona. Zum Jubiläum wird die FIDIC die «Centenary Commemorative Publication» herausgeben. In diesem Heft gratulieren diverse Organisationen

(wie NASA, U.S. Department of Transportation etc.) zum Jubiläum. Die usic, als eines der Gründungsmitglieder der FIDIC, stand dabei nicht abseits und gratuliert mittels oben abgedrucktem Schreiben.

Dr. Mario Marti



► Dr. Mario Marti/Christian Gfeller

Generalversammlung 2013 der usic in Luzern

An der diesjährigen Generalversammlung der usic, die am 12. April 2013 in Luzern stattfand, blickte usic-Präsident Alfred Squaratti auf ein erfolgreiches Jahr zurück, welches durch verschiedene Verbandsaktivitäten im Rahmen des 100-Jahre-Jubiläums geprägt war. Die Wahl des amtierenden usic-Vizepräsidenten Heinz Marti zum neuen Präsidenten ab GV 2014 wurde von den Mitgliedern einstimmig bestätigt.

Alfred Squaratti eröffnete die diesjährige usic-Generalversammlung im Kultur- und Kongresszentrum Luzern (KKL). Mit Stolz blickte er auf das vergangene Jahr und das 100-Jahre-Jubiläum zurück. Highlight war die Jubiläumsfeier im Mai 2012, die im Anschluss an die Generalversammlung in Bern stattfand und für deren Festansprache Bundesrätin Doris Leuthard gewonnen werden konnte. Auch die Ausstellungsreihe «Unter uns – Parmi nous – Tra noi», die in Lausanne, Zürich und Basel haltmachte und mit Arbeiten der Schweizer Künstler Annaïk Lou Pitteloud, Martin Stollenwerk und Jules Spinatsch auf die Thematik der Ingenieurskunst aufmerksam machte, darf als Erfolg bezeichnet werden. Die Ausstellung lockte zahlreiche interessierte Besucher an und die gezeigten Werke vermochten der breiten Öffentlichkeit die oft unsichtbaren Leistungen der Ingenieure zu vermitteln.

→

Nach einem spannenden Rückblick auf das vergangene Jahr standen diverse Wahlen auf der Traktandenliste der GV. Der seit 2010 amtierende Vizepräsident Heinz Marti wurde vom Vorstand zur Wahl als neuer Präsident ab GV 2014 portiert. Die anwesenden Verbandsmitglieder stimmten diesem Wahlvorschlag einstimmig zu. Heinz Marti ist seit vielen Jahren im Verband aktiv und Delegierter des Verwaltungsrates der TBF + Partner AG. Nach acht Jahren im Vorstand der usic tritt Joseph von Aarburg statutenkonform von seinem Amt zurück. Als Nachfolger wurde Dr. Uwe Sollfrank, Vorsitzender der Geschäftsführung der Holinger AG, von den anwesenden Verbandsmitgliedern einstimmig gewählt. Dr. Dieter Schmid und Pius Schuler treten aus dem Stiftungsrat der usic-Stiftung aus. Pius Schuler war einer der Gründer der usic-Stiftung und wurde, wie auch Dr. Dieter Schmid, in einer Laudatio von Alfred Squaratti für sein Engagement geehrt und gebührend verabschiedet. Sämtliche verbleibenden Stiftungsratsmitglieder der usic-Stiftung wurden für die nächste Amtsdauer von zwei Jahren wiedergewählt.

Der Aufbau der Fachgruppen «Mobilität & Infrastruktur» und «Energie & Umwelt» im letzten Jahr war ebenfalls ein Erfolg, wie auch das erste Treffen des usic-Beirats und die Vergabe des zweiten usic Best Practice Awards. Weitere Highlights waren die verstärkten politischen Engagements des Verbandes, wie der Sessionsanlass 2012, die zahlreichen Behördengespräche sowie die CEO-Konferenz zum Thema «Tiefpreisproblematik». Auch die Aktivitäten der Young Professionals stiessen im vergangenen Jahr auf grosses Interesse. So besuchten über 80 interessierte junge Ingenieurinnen und Ingenieure das Seminar im Prime Tower in Zürich.

Der Fokus der Aktivitäten im laufenden Jahr liegt vor allem auf der politischen Arbeit, welche die usic in diesem Jahr verstärkt fortführen will. Unter diesem Aspekt fand am Mittwoch, 19. Juni 2013 bereits der dritte Sessionsanlass der usic zum Thema «Mobilität» statt. Des Weiteren plant der Verband vermehrt mit Botschaftern im Parlament in Kontakt zu treten und mit diversen Positionspapieren der einzelnen Fachgruppen sowie ausgewählten Anlässen zu politischen Themen sein Engagement als Stimme der Schweizer Ingenieurunternehmungen zu vertiefen.

Die Wahl des amtierenden usic-Vizepräsidenten Heinz Marti zum neuen Präsidenten ab GV 2014 wurde von den Mitgliedern einstimmig bestätigt.

Dr. Renzo Simoni durfte als Gastreferent an der diesjährigen GV in Luzern begrüsst werden und gewährte in seinem Referat vertiefte Einblicke in das Projekt NEAT-Achse am Gotthard. Neben den gewaltigen Projektdimensionen zeigte der Vorsitzende der Geschäftsleitung der AlpTransit Gotthard AG die konzeptionellen, logistischen und geologischen Herausforderungen am Bau des längsten Eisenbahntunnels der Welt eindrücklich auf. Die usic ist stolz, dass diverse Mitgliedsunternehmen an diesem Jahrhundertprojekt mit internationaler Ausstrahlung mit ihren Ingenieurleistungen beteiligt sind. Im Nachgang zur Generalversammlung folgte eine Apéropfahrt mit dem Motorschiff Cirrus auf dem Vierwaldstättersee, bevor im Restaurant Hermitage zum gemeinsamen Abendessen und Beisammensein eingeladen wurde.

Foto: usic 

Splitter

Gemeinsam. Mit Kopf und Herz

Zum 50. Geburtstag hat die Basler & Hofmann AG ein Jubiläumsbuch herausgegeben. In grossformatigen Bildern wird die Vielfalt ihrer Aufgaben dokumentiert und es wird die Hoffnung ausgedrückt, dass mit den erzählerischen Bildbeschreibungen das eine oder andere Nachwuchstalente begeistert werden kann.

Zusammenschlüsse

Stucky SA, Renens, ist neues Mitglied der Gruner Gruppe
Mitte Februar 2013 orientierten die vorerwähnten Firmen über «den zukunftsweisenden Schritt», resp. den strategischen Zusammenschluss der Gruner AG und der Stucky SA. Das erfolgreiche Ingenieurunternehmen Stucky SA mit Hauptsitz in Renens/VD und den Auslandsgesellschaften in Serbien, Georgien, Portugal und der Türkei stärkt und ergänzt die Beratungs- und Ingenieurleistungen der Gruner Gruppe in den Spezialgebieten Talsperren, Wasserkraftanlagen, Wasserbau und Energie. Die Verwaltungsräte und die Geschäftsleitungen beider Firmen sind überzeugt, dass die zwei traditionsreichen Schweizer Ingenieurunternehmen mit ihrem strategischen Zusammenschluss bestens aufgestellt sind, die kommenden Herausforderungen im Energie- und Infrastruktursektor in der Schweiz wie auch international erfolgreich zu bewältigen.

kbm SA, Sitten, verstärkt die Pini Gruppe
Ebenfalls im Februar orientierten die Pini associati ingegneri, dass sie sich dank der Übernahme des Ingenieurbüros kbm SA, Sitten, weiter verstärken konnten. Mit dieser Fusion dehnt die Gruppe Pini associati ihre Aktivitäten in die Deutschschweiz (Neueröffnung einer Niederlassung in Zürich) wie auch in die Westschweiz aus. Referenzen wie der AlpTransit Lötschberg Basistunnel und das sich zurzeit im Bau befindliche Pumpspeicherkraftwerk Linth-Limmern verstärken bei den Pini associati ingegneri insbesondere die Bereiche Tunnelbau und Bau von Wasserkraftanlagen.

Architekturpreis des Deutschen Architekturmuseums an Max Dudler

Der Schweizer Architekt Max Dudler hat mit dem Umbau des Hambacher Schlosses bei Neustadt an der Weinstrasse in Rheinland-Pfalz einen geschichtsträchtigen Ort überzeugend restauriert. Einstimmig wurde dieser Umbau für den diesjährigen Architekturpreis des Deutschen Architekturmuseums in Frankfurt ausgewählt.

Die Berner Nydeggbrücke

Als bautechnische Pionierleistung beschreibt Bauingenieur Urs Emch in seinem Buch den Bau der Nydeggbrücke, dem Wahrzeichen der unteren Altstadt Berns. Dem Bau ging eine Aus-

einandersetzung über den Standort voraus. Gemäss einer Verkehrszählung passierten in den 1830er-Jahren 6'000 Personen die Untertorbrücke, dazu 600 Fuhrwerke, 1'060 Pferde und 250 Stück Horn- und Kleinvieh, die vor der Nydeggbrücke den ganzen Verkehr in die untere Stadt zu tragen hatte. Heute darf die Nydeggbrücke dank ihrer Standfestigkeit als Erfolgsgeschichte bezeichnet werden. Den Aktionären, die den Bau finanzierten, hat sie allerdings kein Glück gebracht. Den Kosten von 1,25 Mio. Franken standen nur 0,9 Mio. Franken Aktienkapital gegenüber.

Neuer CRB-Direktor

Die Schweizerische Zentralstelle für Baurationalisierung CRB verbindet seit über fünf Jahrzehnten Planer, Unternehmer und Lieferanten sowie – über den Planer- und Werkvertrag – auch die Bauherren mit einer gemeinsamen Sprache, gemeinsamen Strukturen und Prozessen. Die CRB-Produkte schaffen Klarheit, Transparenz, Nachvollziehbarkeit und Sicherheit in den Kernbereichen von Planung, Realisierung, Bewirtschaftung und Erneuerung, in der Leistungspezifikation, der Kostenermittlung und im Kostenmanagement. Damit CRB ihr Ziel, die Verständigung aller Bauschaffenden zu fördern, auch erreichen kann, braucht es die Unterstützung der Branchenverbände. Anfang Mai 2013 hat Thomas Pareth sein Amt als CRB-Direktor übernommen. Nachdem er seine vorherige Aufgabe als Leiter Realisierung des grossen Strassenbauprojektes «Entlastung Region Olten» erfolgreich beendet hat, wartet nun eine neue Herausforderung auf ihn. So sieht Thomas Pareth seine Hauptaufgabe im Organisieren, Pflegen und Intensivieren von Zusammenarbeit. Es wird dabei in erster Linie darum gehen, die sich wandelnden Probleme und Bedürfnisse der Partner und Kunden im Themenspektrum der CRB zu erkennen, sie zu verstehen und idealerweise sogar zu antizipieren.

CRB-Generalversammlung 2013

Präsident Max Germann begrüsst die Mitglieder und Freunde von CRB zur 51. ordentlichen Generalversammlung in Zürich. Bevor er auf das vergangene Jahr zurückblickte, wurde Thomas Pareth als neuer Direktor von CRB vorgestellt, der seit Mai im Amt ist. Die schnelle Neubesetzung dieser zentralen Funktion mit einem in Projektierungs- und Bauleitungsaufgaben erfahrenen Bauingenieur bewertete er als positives Zeichen für die Zukunft, ebenso die Tatsache, dass das Betriebsergebnis im vergangenen Jahr trotz verschiedenen Schwierigkeiten positiv ausfiel. Damit CRB seine Kernaufgabe, die Verständigung zwischen den Bauschaffenden zu fördern, auch in Zukunft erfüllen könne, werde es darum gehen, in erster Linie Bewährtes zu pflegen und zu komplettieren.

Max Studer, der die Geschäftsstelle seit September ad interim leitete, unterstrich, in erster Linie müssten die Bedürfnisse der Kunden aufgenommen und die Produkteplanung entsprechend angepasst werden. Mit dem Umzug der Geschäftsstelle CRB Suisse romande nach Freiburg und einem neu zusammengesetzten Comité Suisse romande konnten beste Voraussetzungen geschaffen werden, um in der Westschweiz noch stärker wahrgenommen zu werden.