

USIC news

N^o
03/13

Nov. 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

Linth 2000
Das neue grosse Bauwerk

USIC

www.usic.ch

Inhaltsverzeichnis

Editorial	<i>100 Jahre FIDIC und ein wachsamer Blick ins Bundeshaus</i>	01
Interview	<i>Linth 2000 – Gespräch über das neue, grosse Bauwerk</i>	02
Carte blanche	<i>Die Schweiz ist das innovativste Land</i>	08
Politik	<i>Engpässe im Nationalstrassennetz</i>	10
	<i>MWST: Die Schweiz auf dem Weg zum zweistelligen Steuersatz</i>	11
	<i>Güterverkehrskonzept Nord-Süd</i>	12
	<i>PPP: Auch in der Schweiz auf dem Vormarsch?</i>	14
	<i>Lead in der Schweizer Wirtschafts- und Finanzpolitik</i>	16
	<i>Ja zu FABI und Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes</i>	17
Recht	<i>Umstrittene Kartellrechtsrevision</i>	18
	<i>Subunternehmerhaftung im Bauhauptgewerbe</i>	20
Arbeitsrecht	<i>Zeiterfassung im Arbeitsverhältnis</i>	22
Unternehmung	<i>Zeitgeist neigt zur Regulierung</i>	24
Bauwirtschaft	<i>Schweizerische Verkehrsinfrastruktur</i>	26
	<i>Mehr Transparenz im SIA</i>	29
Umwelt/Energie	<i>Schweizer Ingenieure unterstützen die Energiestrategie 2050</i>	30
	<i>Dialog Neue Energiepolitik</i>	32
Bildung	<i>Besichtigung des Universitätsspitals</i>	34
International	<i>FIDIC Centenary Conference Barcelona</i>	36
Splitter	<i>Das Berufsfeld des Bauingenieurs korrigieren</i>	38
	<i>Abschied</i>	39
	<i>Splitter</i>	39

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: Stephanie Tremp, Ziegelbrücke

100 Jahre FIDIC und ein wachsamer Blick ins Bundeshaus

Letztes Jahr durfte unsere Vereinigung ihr 100-jähriges Bestehen feiern. Es ist erstaunlich und beachtlich, dass die usic (damals als ASIC) bereits ein Jahr nach ihrer Gründung mithilfe, in Gent die International Federation of Consulting Engineers (FIDIC) zu gründen. Diese weitsichtige Tat begingen die Schweizer Ingenieure gemeinsam mit Berufsgenossen aus Frankreich und Belgien. Heute ist die FIDIC grösser und bedeutender denn je – beinahe 100 Landesverbände sind mittlerweile Mitglied der FIDIC. In Erinnerung und Würdigung unserer Vorgänger nahm der usic-Vorstand am diesjährigen Jubiläumskongress der FIDIC in Barcelona teil. Die Schweiz demonstrierte damit, dass ihr die Internationalität der Ingenieurität nach wie vor am Herzen liegt.

Zurzeit beschäftigen uns etliche politische Dossiers: Die Revision des **Kartellgesetzes** schreitet zwar langsam, aber dennoch voran: Lesen Sie in diesem Heft die Übersicht über den aktuellen Stand der Beratung. Erfreulich ist, dass die vorberatende Kommission des Nationalrates – anders als der Ständerat – den Vorschlag für ein erweitertes sogenanntes Teilkartellverbot verworfen hat. Dieses neue Teilkartellverbot würde eine ernsthafte Gefahr für die Bildung von Arbeitsgemeinschaften darstellen und wird von uns und anderen Verbänden aktiv bekämpft. Das intensive Lobbying der letzten Monate hat sich nun vorerst ausbezahlt, indem den Parlamentarierinnen und Parlamentariern aufgezeigt werden konnte, dass ein Verbot von Arbeitsgemeinschaften in keiner Art und Weise den Wettbewerb fördern, sondern im Gegenteil diesen limitieren würde. Unsere Arbeit ist aber noch nicht beendet, noch muss das Plenum des Nationalrates im gleichen Sinne beschliessen.

Etliche weitere wichtige Geschäfte sind in Beratung oder liegen dem Volk zur Entscheidung vor. Anfangs 2014 werden wir über die wichtige **FABI-Vorlage** (Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur) abstimmen können. Mit dieser Vorlage wird die Finanzierung der Bahninfrastruktur auf neue Grundlagen gestellt, womit der weitere Ausbau der

Infrastruktur gesichert werden soll. Die usic unterstützt diese Vorlage, denn sie bildet Voraussetzung für mehr Transparenz der Mobilitätskosten und führt zu einer höheren Verlässlichkeit bei der Planung im Infrastrukturbereich der Bahn. In eine ähnliche Richtung wird die **Vorlage über die Neuorganisation der Finanzierung der Nationalstrassen** gehen – auch hier ist die Unterstützung der Ingenieurinnen und Ingenieure sowie der Planenden wichtig. Klare Strukturen der Finanzierung der wichtigen Infrastrukturen sind unerlässlich für den zeitgerechten, nachhaltigen und sinnvollen Ausbau und Unterhalt der zentralen Verkehrsinfrastrukturen in der Schweiz.

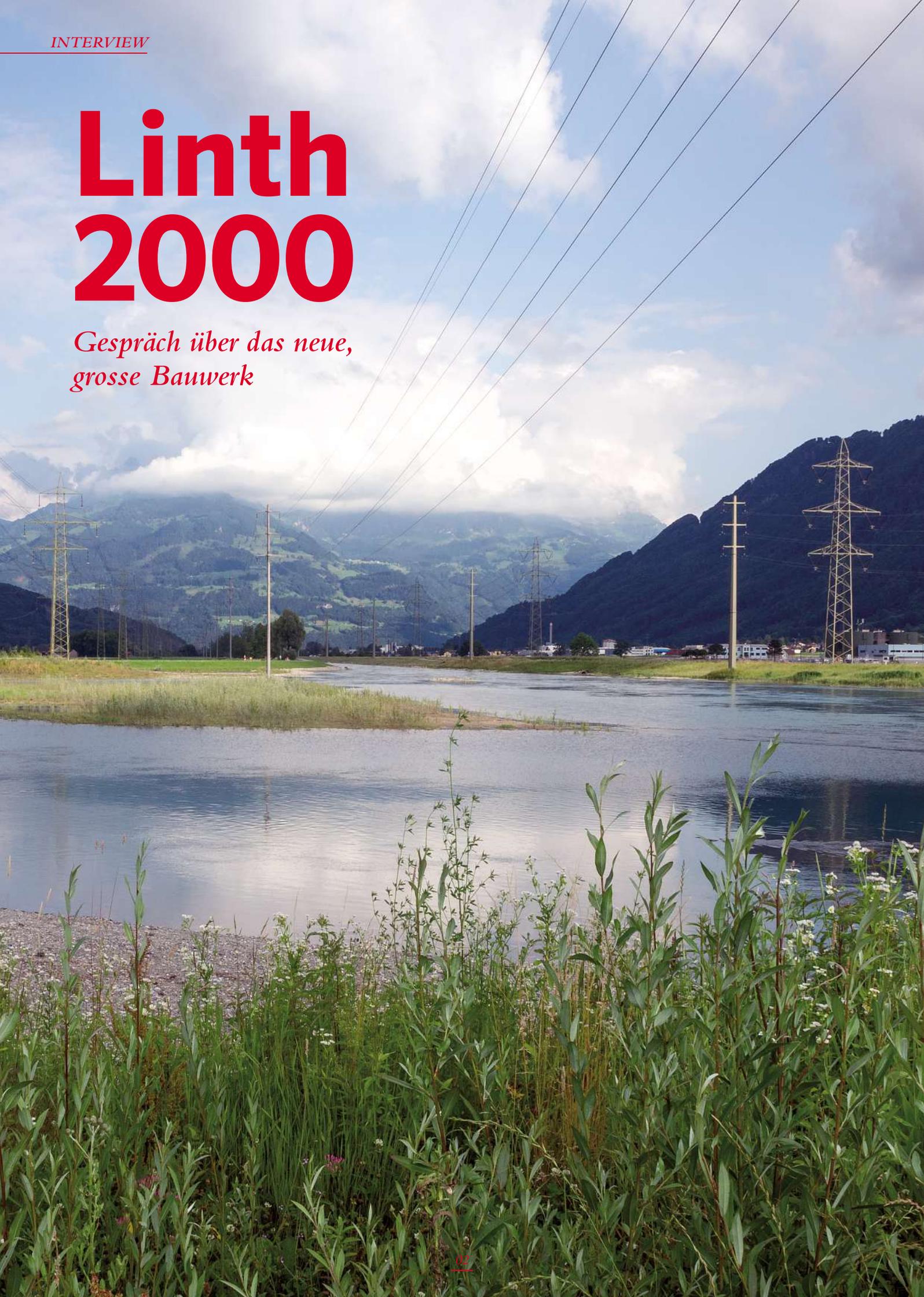
Auch im Bereich der Energiepolitik stehen wichtige Weichenstellungen an: Die **Energiestrategie 2050** des Bundes kommt in die parlamentarische Phase. Das Vernehmlassungsverfahren hat zu einigen Anpassungen der bundesrätlichen Strategie geführt. Die usic hat bei ihren Mitgliedern eine Umfrage zu den wichtigen Stossrichtungen der Strategie durchgeführt. Eine grosse Mehrheit von gut drei Vierteln der teilnehmenden Büros unterstützt die Ziele der Strategie und ist gewillt, ihren Beitrag zum Gelingen zu leisten; lesen Sie dazu mehr in diesem Heft. Dies zeigt deutlich, dass die Ingenieurbüros nicht nur an die technische Machbarkeit der Energiewende glauben, sondern darin auch eine gute Möglichkeit der eigenen Mitwirkungen sehen.

Wir freuen uns über Ihre Mitarbeit und danken Ihnen für Ihr Engagement.

Dr. Mario Marti, Geschäftsführer usic

Linth 2000

*Gespräch über das neue,
grosse Bauwerk*



Historischer Rückblick

Die Linth fordert immer wieder

Der Lauf der Linth ist ein Naturraum inmitten der Zivilisation, der in der Vergangenheit immer wieder eine grosse Herausforderung darstellte. Meistens fliesst der Fluss ruhig aus dem Glarnerland in den Zürichsee, aber manchmal bringt er Gefahr für Land und Bevölkerung. So hatte der langsame Anstieg des Wasserpegels für die Landwirtschaft verheerende Folgen, denn der Boden versauerte immer mehr. Die Anschwellung des Walensees wurde zur Katastrophe auf Raten. Vor gut 200 Jahren wurden in einer Solidaritätsaktion 1'600 Linthaktien ausgegeben, die nicht zuletzt aus Mitgefühl für die Bergbevölkerung rasch gezeichnet wurden.

Vor der Linthkorrektur 1807-1822 floss die Glarner Linth in einem verzweigten, ungefähr 60 - 90 Meter breiten Bett von Näfels bis Ziegelbrücke, wo sie sich mit dem Ausfluss des Walensees vereinigte. Auf der Strecke von Ziegelbrücke zum Zürichsee mäandrierte die alte Linth in einem gesamthaft ähnlich breiten, aber teilweise mehrarmigen Bett durch die Linthebene. In der Tagsatzung konnten sich die Kantone nicht auf Hilfsmassnahmen einigen. An der Linth kamen Überschwemmungen und Versumpfungen dazu. Damals wurde die Hydrotechnik stark entwickelt. (Daniel Speich Chassé)

Die Linth vor der Korrektur

Als die Linth noch von Mollis quer zum Tal nach Niederurnen und Ziegelbrücke floss, wurde die Ebene zwischen Näfels, Weesen und Ziegelbrücke regelmässig und teilweise verheerend durch die Linth überschwemmt. Ab dem 18. Jahrhundert lagerte sich mehr und mehr Geschiebe aus den Glarner Bergen in der Linthebene ab und zerstörte grosse Kulturlandflächen. Die hohe Erosion im Glarnerland war durch die systematische Abholzung und den daraus resultierenden Murgängen bedingt. Die Ablagerung des Geschiebes in der Linthebene führte dazu, dass die Maag zurückgestaut wurde und der Spiegel des Walensees anstieg. Die betroffenen Kantone Glarus, Schwyz und St. Gallen zogen die Eidgenössische Tagsatzung zu Rate. Diese beauftragte den Berner Ingenieur Andreas Lanz mit einer Sanierung der Linth. Der Kostenvoranschlag von 90'000 Gulden schreckte aber die Tagsatzung ab.

Die Linthkorrektur

1783 gab die Tagsatzung ein Projekt für die Korrektur der Linth in Auftrag, das jedoch erst 1804 zu konkreten Bauplänen führte. Das Projekt sah die Kanalisierung der Linth ab Mollis vor. Der Kanal sollte zuerst in den Walensee geleitet werden, der als Auffangbecken für das Geschiebe vorgesehen war.

Der Lauf der Linth ist ein Naturraum inmitten der Zivilisation, der in der Vergangenheit immer wieder eine grosse Herausforderung darstellte.

Zwischen Walen- und Zürichsee sollte das Flussbett begradigt werden. Die Bauarbeiten unter der Leitung von Hans Conrad Escher begannen 1807 dank dessen guten politischen Beziehungen. Der heute als «Escherkanal» bekannte Kanalteil bei Mollis wurde 1811 eröffnet. 1816 waren auch die Arbeiten am Kanal zwischen Walen- und Zürichsee beendet. Die Zuflüsse aus dem Gaster und der March wurden in zwei Kanälen links und rechts des Hauptkanals, den Linth-Seitenkanälen gesammelt, wodurch der Kanal frei von Geschiebe gehalten wird. Durch die Linthkorrektur wurde der Wasserspiegel des Walensees um 5,5 Meter gesenkt. Die Ried- und Sumpfflächen zwischen den beiden Seen wurden bis zum Zweiten Weltkrieg zur Streugewinnung weiter kontrolliert bewässert. Die Trockenlegung durch Drainage erfolgte erst durch die Linthmelioration nach 1938 im Rahmen der so genannten «Anbauschlacht».

→

Am 27. April 2013 konnte das in 15-jähriger Planungs- und Ausführungsarbeit (inkl. Bundesgerichtsentscheid) sanierte, verstärkte und modernisierte Linthwerk durch Bundesrätin Doris Leuthard eingeweiht werden. Mit Genugtuung übergab die Vorsteherin des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK das imposante, interdisziplinäre Ingenieurwerk seinen anspruchsvollen Aufgaben: Sicherheit für eine Region, Berücksichtigung der Belange der Natur und Erholung für Mensch und Landschaft. Das Linthwerk umfasst den aus dem Glarnerland kommenden Escherkanal, der die Linth in den Walensee umleitet, sowie den Linthkanal zwischen dem Walen- und dem Zürichsee. «Linth 2000» ist eines der ersten grossen Hochwasserschutzprojekte der Schweiz, das nach dem neuen Wasserbaugesetz von 1991 erfolgreich umgesetzt werden konnte.

Sie gehören mit zu den erfolgreichen Wasserbauingenieuren, die dieses eindrückliche Bauwerk mit seiner grossen geschichtlichen Bedeutung in über zehnjähriger Planungs- und vierjähriger Ausführungsarbeit unter der Leitung des St. Galler Regierungsrats Willi Haag, Präsident der Linthkommission, geschaffen haben. Wie gross sind Genugtuung und Berufstolz?

Wir sind sehr zufrieden und schauen mit Stolz und Genugtuung auf unsere Mitwirkung, gemeinsam mit einer Vielzahl von Exponenten und Spezialisten aus den verschiedensten Fachbereichen. Es ist für uns wie für alle andern direkt am Projekt Beteiligten eine grosse Ehre, an diesem imposanten Bauwerk mitgeplant und mitgearbeitet zu haben. Erwähnenswert ist aber auch die sehr gute und angenehme Zusammenarbeit mit der Linthkommission und dem Linthingenieur Markus Jud als Bauherrschaft und den weiteren beteiligten Planern und Unternehmern, die wesentlich zum Gelingen dieses Grossprojektes beigetragen haben.

Die Projektierungs- und Ausführungsaufträge waren anspruchsvoll formuliert: Es wurde bei diesem Bau durch die Projektierung die Verbindung von Schutz und Nutzen einer Kulturlandschaft gefordert. Ist dieser Anspruch gelungen, konnte er umgesetzt werden?

Das darf man sicher sagen. Das Bauwerk hat das Linthgebiet zwischen Zürich- und Walensee vor Hochwasser zu schützen und gleichzeitig galt es, neue Natur- und Erholungsräume zu schaffen. Die Linth hatte schon eine lange und teilweise auch sorgenvolle Geschichte geschrieben. Als sie noch von Mollis quer zum Tal nach Niederurnen und Ziegelbrücke floss,

überschwemmte die Linth die Ebene zwischen Näfels, Weesen und Ziegelbrücke regelmässig und teilweise verheerend. Es lagerte sich mehr und mehr Geschiebe aus den Glarner Bergen in der Linthebene ab und zerstörte grosse Kulturfleichen. Die darauf mit dem Projekt von Hans Conrad Escher langfristig geschützte Linthebene wurde mit umfangreichen Dammbauten gesichert, die langsam in die Jahre gekommen und zu sanieren waren. Mit der nun in jahrelanger Arbeit und unter Mitwirkung interdisziplinärer Planerteams vollzogenen Gesamtsanierung hat sich die Situation grundlegend verbessert und der sichere Hochwasserschutz für eine ganze Region ist wieder hergestellt.

Das Bauwerk nimmt eine Pionierrolle ein: Als eines der ersten grossen Hochwasserschutzprojekte unter dem Regime des neuen Bundesgesetzes über den Wasserbau.

Kommt dem Linthwerk wie schon bei seinem Bau im 19. Jahrhundert auch wieder eine Pionierrolle zu?

Von einer solchen Bedeutung dürfen wir auch beim jetzt abgeschlossenen Bauwerk ausgehen. Es nimmt erneut eine Pionierrolle ein, ist es doch eines der ersten grossen Hochwasserschutzprojekte unter dem Regime des neuen Bundesgesetzes über den Wasserbau. Die Stichworte dazu sind: Erstellung von Gefahrenkarten durch die Kantone, Schutz durch Gewässerunterhalt und Raumplanung, Differenzierung von Schutzzielen, Erstellung von Frühwarnsystemen gegen Restrisiken, Revitalisierung der Gewässer durch Verbesserung der Ökologie.

Wie kam es zu dieser erneuten Pionieraufgabe in der Linthebene?

Die in Naturereignissen aufgezeigten Sicherheitsdefizite verhalfen einer Gesamtsanierung zum Durchbruch. Die zwei Hochwasser von 1999 hatten Sicherheitslücken aufgedeckt. Schäden waren vor allem entstanden durch Ausufernde der Seen und der grossen Flüsse des Mittellandes. In der Linth stieg der Wasserspiegel mehrmals gefährlich an. Wassermassen konnten nur knapp abgeführt werden. Dämme waren stark belastet und drohten an mehreren Stellen zu brechen. Die Hochwasser von damals bestätigten die Dringlichkeit einer Gesamtsanierung.



Im Kampf gegen Hochwasser kam es 1991 zu einer Neuentwicklung des Wasserbaus in der Schweiz. Was beinhaltete diese?

1991 konnte das neue Bundesgesetz über den Wasserbau abgeschlossen und in Kraft gesetzt werden. Dieses leitete vor mehr als 22 Jahren einen Paradigmenwechsel ein, der eine Verschiebung von der eigentlichen Gefahrenabwehr zur Risikokultur bewirkte.

Welches waren die wichtigsten Ereignisse, die den Anstoss zum Handeln an der Linth gaben?

Gehandelt hatten die Behörden und die Politik bereits nach 1991 mit dem Erlass des neuen Bundesgesetzes. Die Hochwasserschutzbauten an der Linth wurden einer umfassenden Prüfung unterzogen und Sicherheitsdefizite aufgedeckt. Die grossen Wassermengen in der Linth im Jahre 1999 bestätigten dies und die Untersuchungen führten zum Hochwasserschutzprojekt Linth 2000, welches im Jahre 2003 mit der Erstellung des Bau- und Auflageprojektes weiter konkretisiert wurde. Sintflutartige Regenfälle in der Schweiz im August 2005 (mit dem Verlust von sechs Menschenleben und drei Milliarden Franken Sachschäden) bedeuteten das grösste Naturkatastrophenereignis in unserem Land. Die schweren Unwetter zu dieser Zeit mit verheerenden Überschwemmungen zeigten mit aller realistischen Deutlichkeit die Verwundbarkeit von Bauwerken. Die Linth und vor allem die Hintergräben waren von dieser Gefahr ganz besonders betroffen. Damit wurde die Dringlichkeit ihrer Sanierung nochmals eindrücklich bestätigt.

Was hatte sich gegenüber der früheren Gefahrenprophylaxe geändert?

Die Gefahrensignale waren von grundsätzlicher Bedeutung auch für die Raumplanung und die Notfallplanung und sie bestätigten die Erkenntnis: Viele Hochwasserschutzmassnahmen sind extremen Ereignissen mit grosser Wasserführung und starkem Geschiebetrieb nicht gewachsen (Überschwemmung im Urner Reusstal, Unterbruch Gotthardbahn, Unterspülung Autobahn Pfeiler Wassen).

Was bedeutete dies für die Linth?

Es war vordringlich, das Projekt Linth 2000 mit einer Verstärkung der Dämme und Elimination der Kapazitätsdefizite anzustossen und umzusetzen. Linth 2000 wurde zum ersten kantonsübergreifenden Grossprojekt unter dem Regime des

Bundesgesetzes über den Wasserbau aus dem Jahre 1991* (nachfolgend Wasserbaugesetz genannt) und damit der neuen Anforderungen an moderne Hochwasserschutzprojekte. Es bestätigte sich rasch, dass bei der Linth der Schutz nur durch eine Gesamtanierung gewährleistet werden konnte.

Welche wichtigsten Aufgaben umfasste der Auftrag?

Das Projekt Linth umfasste drei Aufgabenbereiche: Technische Massnahmen (Dammverstärkungen und Aufweitungen, Sanierung des Längsverbaus), organisatorische Massnahmen (Warnung und Alarmierung) sowie Kommunikationsmassnahmen (partizipativer Planungsprozess).

Welches sind für Sie besonders prägende Erinnerungen an dieses Projekt?

Vor und während der Ausarbeitung des Projekts haben wir sehr bewusst auf alle Vorschläge und Einwände der verschiedenen Behörden und Interessenvertreter Rücksicht genommen. Trotzdem blieb eine gewisse Opposition, die wir nicht ausräumen konnten. Bei der Bearbeitung bestätigten sich auch wieder die Einsicht und die Erfahrung, dass man nicht einfach auf dem Papier planen darf, selbst wenn diese Arbeit ausgezeichnet erledigt wird. Es bleibt eben die Tatsache, dass das Projekt und dessen verschiedenen Inhalte sehr stark von der Region getragen werden müssen.

Wie stehen Sie zum Wasserbaugesetz?

Das Bundesgesetz über den Wasserbau ist eine klare Vorgabe an Behörden und Planer, wie der moderne Hochwasserschutz umgesetzt werden muss. Diese Vorgaben sind für uns Planer klar verbindlich und erlauben, ein modernes Risikomanagement umzusetzen. Dabei sind nach Durchführung einer Gefahrenanalyse und der Definition der Schutzziele die Massnahmen unter Berücksichtigung der Technik, der Überlastbarkeit, dem Natur- und Landschaftsschutz, der Raumplanung usw. zu planen und zu realisieren. Wir als Planer haben mit dem neuen Gesetz klare Vorgaben für Planung und Realisierung von Hochwasserschutzbauten.

* Bundesgesetz über den Wasserbau vom 21. Juni 1991, 721.100

Können wir nun mit dem Wasserbaugesetz und die durch dieses implizierte Verbindlichkeit von Gefahrenkarten zuversichtlich in die Zukunft schauen?

Die Gefahrenkarten sind wertvoll, aber auch sie sind nicht in Stein gemeisselt. Der Lern- und Anpassungsprozess an die Instrumente im Wasserbaugesetz bleibt für Kantone, Gemeinden und Planer eine Daueraufgabe. Wir sind auch mit dem Wasserbaugesetz dem Credo unserer Risikokultur verpflichtet, das heisst: Risiken frühzeitig erkennen und bewerten, die Ursachen aufspüren und rechtzeitig Massnahmen einleiten. Dies sind die wichtigsten Ziele des Risikomanagements. Diese Anforderungen lassen sich umso leichter umsetzen, je weiter das Risikobewusstsein bei Bauherren und Planern bis auf die einzelnen Mitarbeitenden im Unternehmen verbreitet ist.

Ist der erfolgreiche Zuschlag an Ihre Ingenieurgemeinschaft und damit an Ihre Unternehmen IUB und IM Maggia Engineering einem eingereichten, besonders günstigen Offertpreis zu verdanken?

Nein, Qualität und Erfahrung der vorgesehenen Mitarbeiter in der Projektierungsarbeit sowie die multidisziplinäre Zusammensetzung unserer Ingenieurgemeinschaft gaben den Ausschlag. Unsere aus Wasserbauingenieuren, Flussbauspezialisten, Geotechnikern, Umwelt- und Raumplanern zusammengesetzte Ingenieurgemeinschaft verfügt über viel Erfahrung in der Planung und Realisierung von grösseren Wasserbau- und Infrastrukturprojekten mit interdisziplinärem Charakter. Zu berücksichtigen ist ebenfalls, dass zur Zeit dieser Ingenieurausschreibung noch keine konjunkturelle Überhitzung herrschte, wie wir sie heute zum Teil erleben. Bei der Vergabe der Aufträge legte das Linthwerk besonders grossen Wert auf die Qualität der Planerofferten und den vorgesehenen Personaleinsatz.

Dazu kam ein spezielles Vorgehen des Auftraggebers, das unserer Gruppe entgegenkam. Die grossen Lose für Ingenieurarbeiten der Realisierung wurden nach der Genehmigung des Auflageprojektes nochmals ausgeschrieben, zusätzliche Planer wurden für diese Phase eingeschaltet und beauftragt. Unsere Ingenieurgemeinschaft wurde mit der Projekt- und Oberbauleitung für Technik und Umwelt des gesamten Projektes beauftragt. Diese im Rahmen der Bauherrenunterstützung ausgeführten Arbeiten erlaubten eine übergeordnete Koordination aller Arbeiten und eine mit den Bewilligungsbehörden abgestimmte Umsetzung der im Bau- und Auflageprojekt festgelegten Bauwerke und Umweltmassnahmen. Dieses Vorgehen wird in der Regel bei langdauernden Projekten erfolgreich angewendet.

Welche Erfahrungen hinterliessen bei Ihnen - den Bauingenieuren - den stärksten Eindruck?

Schon der Auftrag als solcher war ein besonderes Erlebnis. Den Schutz eines bestimmten Gebietes oder einer Region sicherzustellen, bedeutet eine interessante und verantwortungsvolle He-

rausforderung. Da gilt es, alles zu unternehmen, um Pannen zu vermeiden und keine gefährlichen Risiken auch während der Bauausführung einzugehen. In diesem Zusammenhang stellt die Renaturierung eine äusserst vielfältige, interessante Aufgabe dar.

Wie funktionierte die aus Vertretern aus vier Kantonen bestehende Bauherrschaft?

Es liegt nicht an uns Planern, die Arbeit der Bauherrschaft zu kommentieren. Es darf aber besonders erwähnt werden, dass beim Linthwerk die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen St.Gallen, Glarus, Schwyz und Zürich sehr gut funktioniert hat und sich alle Vertreter aus den verschiedensten Fachbereichen mit dem Projekt identifiziert haben. Die Vertretung mehrerer Kantone hat dem Projekt auch grosse Impulse gebracht, indem Erfahrungen von vier kantonalen Verwaltungen und den Fachstellen vom Bund zum erfolgreichen Gelingen des Projektes beigetragen haben.

Weshalb geriet das Projekt im Jahr 2004 in eine gefährliche Schieflage?

Obschon die Verantwortlichen die Bevölkerung laufend informierten und die Betroffenen in das Fortschreiten der Projektumsetzung miteinbezogen wurden, formierte sich unerwartet ein starker Widerstand. Kaum hatten die Planungsarbeiten am Auflageprojekt begonnen, wurde das Linthwerk in die Defensive gedrängt. Die Bevölkerung zeigte sich plötzlich unzufrieden, die Vorteile und die Notwendigkeit dieses Werks wurden nicht mehr objektiv eingeschätzt, die Leute waren verwirrt und verunsichert und die Emotionalität schien die Entscheide zu bestimmen.

Welches waren die Ursachen des plötzlichen Widerstandes?

Dieser kam von verschiedenen Seiten: Die Bauern wollten möglichst kein Land hergeben, die Bewahrer wollten an Eschers 200-jährigem Werk möglichst nichts verändern und die Naturschützer wollten möglichst viel für die Natur herausholen und am liebsten wieder den Urzustand der Linthebene herstellen. Die Menschen in der Linthebene sahen primär den Verlust des vertrauten Landschaftsbildes und der landwirtschaftlichen Böden. Die Bevölkerung hat im Rahmen dieser unzähligen Diskussionen irgendwann nicht mehr wahrgenommen, welche Perspektiven und Chancen bezüglich Ökologie und Erholung das Projekt mit sich bringen würde.

Worin bestand die Neuorientierung in der Kommunikationspolitik?

Nach Empfehlung beigezogener Spezialisten wurde die Kommunikationshoheit klar der Linthkommission als leitendem Organ zugewiesen, der Unzufriedenheit der Gegner wurde nicht mehr alleine Beachtung geschenkt, sondern es wurde vor allem auf die Erwartungen und Bedürfnisse der Bevölkerung fokussiert.

→

Eine allen bekannte Persönlichkeit wurde im neuen Kommunikationskonzept zur idealen Integrationsfigur erhoben: Es war dies ein Ingenieur und es konnte einzig Hans Conrad Escher, der geistige Vater des Linthwerks und Übervater der Linthebene, sein. Er war der kleinste gemeinsame Nenner zwischen den verschiedenen Gruppen der Gegner und der Befürworter. Die Strategie und ein ganzes Bündel von Massnahmen führten zum Ziel. Der Fokus wurde vom Linthwerk weggenommen und auf die Linthebene gerichtet. Der Meinungsumschwung wurde rasch spürbar und der harte Kern der Gegner mit ursprünglich 8'600 Petitionären schmolz auf eine kleine Gruppe zusammen.

Die jetzt in der Schweiz geltende Gesetzgebung verlangt von Hochwasserschutzbauten mehr als Gefahrenabwehr, es sind auch mögliche Risiken zu berücksichtigen und die Planung hat die ökologischen Anforderungen zu beachten. Ist die Aufgabe für die Planer schwieriger geworden?

Wir sehen der Zukunft der Planer mit Zuversicht entgegen. Es ist eindeutig, dass unsere Arbeit noch stärker interdisziplinär wird und hier helfen uns die Erfahrungen aus diesem interessanten Projekt. Die Risikokultur wird nicht neu definiert. Sie ist als Philosophie der Planer im ganzen SIA-Normenwerk enthalten. Wir werden bei jeder neuen Arbeit auch neue Erkenntnisse gewinnen und diese bei unseren weiteren Projektierungen zusammen mit unseren Mitarbeitenden berücksichtigen und anwenden.

Markus Kamber

Foto: Stephanie Trempp, Ziegelbrücke

Weitere Quellen

«Die Linth als historische Herausforderung»
von Daniel Speich Chassé

«Das Projekt Linth 2000: ein Meilenstein im integralen Risikomanagement» von Roberto Loat und Andreas Götz

«Das Projekt Linthkanal»
von Peter Billeter und Yves Keller

«Die Öffentlichkeitsarbeit, Strategie und Massnahmen»
von Esther Leuzinger und Christian Daetwyler

Linth - Wikipedia, Stand 25. Mai 2013



▶ Olivier Aebi

Dipl. Bauingenieur
FH, MBA, CEO,
Vorsitzender der
Unternehmensleitung
IUB Engineering AG,
Bern

▶ Peter Billeter

Dr. sc. techn.,
ETH Bauingenieur,
VR-Präsident IUB
Engineering AG, Bern



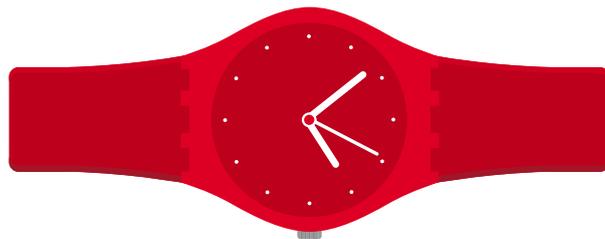
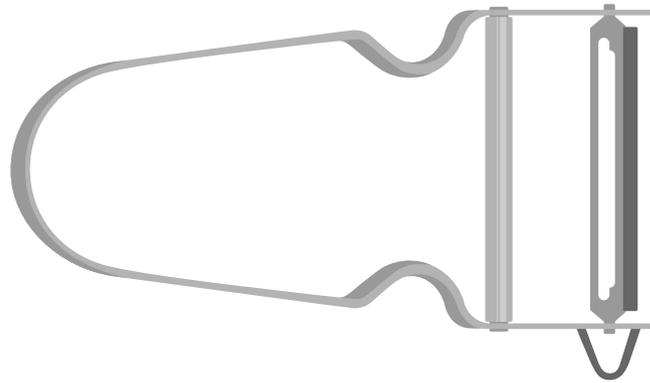
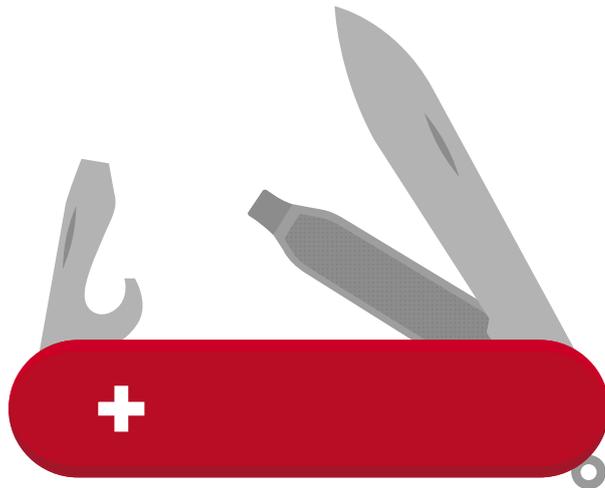
▶ Urs Müller

Dipl. Bauingenieur
ETH/SIA,
VR-Präsident und
Direktor IM Maggia
Engineering SA,
Locarno



INFOS

Die IM Maggia Engineering SA und die IUB Engineering AG sind Mitglieder der Ingenieurgemeinschaft «IG HWS Linth-Escherkanal», die aus den Firmen IM Maggia Engineering SA, Locarno; IUB Engineering AG, Bern; Hunziker, Zarn & Partner AG, Domat/Ems; ANL AG Natur und Landschaft, Aarau; Remund + Kuster AG, Pfäffikon und Dr. von Moos AG, Zürich (Mitarbeit) besteht.



*Die Schweiz ist
das innovativste Land*

Die Schweiz ist das innovativste Land der Welt und behauptet sich zum dritten Mal in Folge an der Spitze der auf Basis des Global Innovation Index erstellten Rangliste. Auf Platz 2 bleibt Schweden vor Grossbritannien. Vor allem beim Innovationsoutput (dazu gehören u. a. der Anteil an High-Tech-Firmen und -Exporten sowie die Zahl der Firmengründungen und Patentanmeldungen) liegt die Schweiz klar vorne. Aber auch die hohen Investitionen in Forschung und Entwicklung der Unternehmen sowie die enge Vernetzung zwischen den Hochschulen und der Wirtschaft sind wichtige Erfolgsfaktoren. Potenzial hat die Schweiz gemäss der Studie bei der Ausbildung. Bei den Gesamtausgaben für Bildung im Verhältnis zur Wirtschaftsleistung sowie bei der Zahl der Studierenden in Natur- und Ingenieurwissenschaften liegt die Schweiz nur im Mittelfeld. Weniger gut schneidet die Schweiz auch beim Kriterium ab, wie einfach es ist, ein Unternehmen zu gründen.

Das ist doch mal eine erfreuliche Meldung! Ich frage mich, auf welchem Platz wir wohl in 20 Jahren stehen werden? Welche Faktoren beeinflussen unser künftiges Innovationspotenzial? Einen grossen Einfluss hat zum einen sicherlich die Zahl der Studierenden in den Natur- und Ingenieurwissenschaften. Leider sieht es ja in diesem Bereich für die Zukunft nicht besonders rosig aus, aber als innovatives Land werden wir uns hier sicherlich auch weiterhin mit zusätzlichen Spitzenkräften aus dem Ausland zu helfen wissen! Sorgen macht mir eine andere Entwicklung, nämlich die zunehmend sinkende Handlungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Dynamik unseres Staates. Der Staat setzt die Rahmenbedingungen für die Wirtschaft – dazu gehört auch die Infrastruktur. Sind wir in der Lage, die für die sich immer rasanter verändernde Welt erforderlichen Entscheide zeitnah herbeizuführen und umzusetzen? Während wir uns in der Schweiz während Jahrzehnten damit befassen, ob nun beispielsweise

eine zweite Röhre am Gotthard gebaut werden soll und danach, wenn überhaupt, ebenso lange planen und Bewilligungen einholen, ist in Ländern wie Singapur die für die Entwicklung des Landes erforderliche Infrastruktur längst gebaut und in Betrieb. In Singapur (ca. drei Mal so gross wie der Kanton Zug) sind zurzeit wahrscheinlich mehr Tunnelbohrmaschinen im Einsatz als in ganz Europa! Während unsere Politiker ihre Kräfte für die Erhöhung der Autobahnvignettengebühr verausgaben, rollt der Verkehr eben in Singapur über neue Strassen, Brücken und durch Tunnels und wird mittels elektronischem Mautsystem finanziert, gelenkt und dosiert.

Am Ende von langen und kräfteaubenden politischen Auseinandersetzungen kommt bei uns in der Regel im besten Fall ein gutbürgerlicher Kompromiss zu Stande. Kompromisse genügen aber nicht, um an der Spitze zu bleiben. Kompromisse genügen für ein stabiles Mittelfeld und dorthin werden wir unweigerlich abrutschen, wenn wir nicht fundamental die Handlungsfähigkeit unseres Landes verbessern und es damit wieder möglich wird, übergeordnete Bedürfnisse zeitnah umzusetzen. Nur mit mehr Pioniergeist und Mut können wir es schaffen, auch in 20 Jahren noch ganz weit vorne auf der Liste der innovationsstärksten Länder der Welt zu stehen.

Illustration: id-k.com 



► Jürg Büchler

ZUR PERSON

Seit März 2006 Mitglied des usic-Vorstands

CEO Basler & Hofmann Innerschweiz AG

Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und Freigabe der Mittel

bauenschweiz begrüsst das zweite Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und die Freigabe der notwendigen Mittel.

Grundzüge der Vorlage

Ein gut ausgebautes und funktionierendes Verkehrssystem ist Voraussetzung für eine prosperierende Wirtschaft und ein wichtiger Standortfaktor. bauenschweiz begrüsst, dass die vorliegenden Vorschläge zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz auf einer Gesamtschau basieren, die alle Verkehrsträger und -mittel einbezieht. Die Nationalstrassen bilden ein Kernelement der Infrastruktur, und die Beseitigung der bereits heute bestehenden und in Zukunft absehbaren Engpässe muss ohne Verzug angegangen werden.

Grundsätzlich darf es nicht darum gehen, einfach möglichst vielen regionalpolitischen Partikularinteressen das Wort zu geben. Aufgrund einer gesamtpolitischen Würdigung, welche die Lage der öffentlichen Haushalte und der finanziellen Belastung der Verkehrsteilnehmer nicht ausblenden darf, sollen diejenigen Kapazitäten geschaffen bzw. erweitert werden, bei denen die Nachfrage zweifelsfrei ausgewiesen ist. Die Grundlagen für die Zuteilung der Projekte zu den einzelnen Modulen in der Vernehmlassungsvorlage erscheinen plausibel.

Die im Infrastrukturfonds für die Engpassbeseitigung vorhandenen finanziellen Mittel genügen bei Weitem nicht, so dass zusätzliche Finanzierungsquellen gesucht werden müssen. Angesichts der zahlreichen weiteren Projekte, die für die Sicherstellung eines auch in Zukunft funktionsfähigen Nationalstrassennetzes unerlässlich sind – es ist davon auszugehen, dass sich die Stausituation auf den Nationalstrassen weiter verschärfen wird –, muss dies ohne Verzug geschehen.

Dies ist auch aus bauwirtschaftlicher Sicht geboten, denn die Verstetigung der Investitionstätigkeit ist wichtig. Weder sollen Bauinvestitionen lediglich kurzfristig aufgebläht werden, noch wenige Jahre später wegen der Haushaltslage wieder massiv eingeschränkt werden. Die Unternehmen sind aus betriebswirtschaftlichen Gründen vor allem auf ein konstantes, zuverlässiges Bauvolumen der öffentlichen Bauherren über die Zeitachse angewiesen. Das bedingt, dass auch die jeweiligen Planungsarbeiten intensiv vorangetrieben werden. Denn nur wenn die Projekte baureif sind, können sie auch realisiert werden.

Für die Strasse fehlt im Gegensatz zur Bahn allerdings ein langfristiges und nachhaltiges Finanzierungskonzept. Die Strassenfinanzierung muss unbedingt auf sichere und solide Beine gestellt werden. Dazu gehört auch eine auf Verfassungsebene verankerte Fondslösung, wie sie für die Bahn mittlerweile von der Bundesversammlung beschlossen wurde und die Definition der Herkunft der Mittel.

*Hans Killer und Charles Buser, bauenschweiz
www.bauenschweiz.ch*

Mehrwertsteuer:

Auch die Schweiz auf dem Weg zum zweistelligen Steuersatz

Die schweizerische Mehrwertsteuer ist wie im europäischen Ausland zur indirekten Steuer par excellence geworden. Der Bund erhebt sie auf der Grundlage von Artikel 130 der Bundesverfassung. Sie löste am 1. Januar 1995 die bis damals erhobene Warenumsatzsteuer ab. Die Planerwirtschaft fand bei der Einführung wenig Gefallen an dieser zusätzlichen staatlichen Belastung. Aber richtig zur Wehr setzten sich damals die Planerverbände nicht, denn die neue Steuer wurde ihnen als moderne Konsumsteuer verkauft, die nicht mit den gleichen Mängeln behaftet war wie die damalige Warenumsatzsteuer, wurde sie doch als Allphasensteuer mit Vorsteuerabzug ausgestaltet.

Die Mehrwertsteuer hat sich rasch zur beliebtesten Steuer der Politiker, Behörden und Ämter, aber vielerorts vor allem bei den KMU auch zur verhassten und kostspieligen Administrativbürde entwickelt. Nun ist sie bald 20 Jahre in Kraft. Sie scheint auch in der Schweiz wie im Ausland einem Dauerwachstum unterworfen zu sein. Immer wieder hat sie neue Begehrlichkeiten zu bedienen. Marcel Amrein von der NZZ qualifiziert die Mehrwertsteuer der Schweiz denn auch als Füllhorn für alle Fälle. Ob Altersvorsorge, öffentlicher Verkehr oder Abschaffung der Heiratsstrafe, wo immer sich Finanzlöcher öffneten, möchten die Politiker sie mit neuen Mehrwertsteuerprozenten stopfen (NZZ 09.09.2013). Der Druck für Sparschnitte scheint heute noch zu fehlen, so dass das enorme Kostenwachstum der schweizerischen

Mehrwertsteuer nicht erstaunen kann. Mit Wehmut erinnert man sich an die anfängliche Belastung von 6,5 Prozent im Jahr 1996 und schaut kritisch auf die hektische Ausgaben- und Belastungsentwicklung.

Schon auf den 1. Oktober 1996 folgt die Einführung des Sondersatzes Beherbergung.

Am 1. Januar 1999 werden die Mehrwertsteuersätze zugunsten von AHV und IV erhöht, am 1. Januar 2001 zur Finanzierung der Eisenbahnprojekte und am 1. Januar 2011 zugunsten der IV. Der Normalsatz liegt nun bei 8,0 Prozent, der reduzierte Satz bei 2,5 Prozent (alltägliche Güter wie Grundnahrungsmittel) und der Sondersatz für Beherbergungsleistungen bei 3,8 Prozent.

Entsprechend wachsen auch die Einnahmen aus der Mehrwertsteuer. Betragen diese 1998 noch 13,2 Milliarden Franken, waren es 2005 schon 18,1 und 2012 gar 22,1 Milliarden Franken. Die Mehrwertsteuer macht heute rund einen Drittel der gesamten Bundeseinnahmen aus. Ein Ende dieser Ausgaben- und Steuerbelastungs-Entwicklung ist nicht abzusehen, sollen doch die Abschaffung der Heiratsstrafe, die Konsequenzen eines durch die EU diktierten Verbots von Steuerprivilegien für Spezialgesellschaften sowie die Deckung von AHV-Defiziten und die wahrscheinliche Fortführung des bis 2017 befristeten Zuschusses für die defizitäre IV ebenfalls aus dem Topf der Mehrwertsteuer finanziert werden.

Begleitet wurde die fiskalische Entwicklung der schweizerischen Mehrwertsteuer durch eine Reihe von Reformbemühungen, die indessen alle im Sand verliefen. Der Bundesrat hatte 2008 eine radikale Reform mit einem Einheitsatz von 6,5 Prozent (anstelle der drei Sätze 8 Prozent Normalsatz, 3,8 Prozent Hotellerie und 2,5 Prozent für Güter des täglichen Bedarfs unter gleichzeitiger Abschaffung der dreissig Ausnahmen von der Steuerpflicht) beantragt. Die usic unterstützte diesen Vorschlag. Dem Nationalrat jedoch war der Vorschlag zu ambitioniert und die Vorlage wurde Ende 2011 an die Regierung zurückgewiesen, mit dem Auftrag, ein neues Modell mit zwei Steuersätzen auszuarbeiten. Es zeigte sich aber rasch, dass es unmöglich war, ein überzeugendes Modell mit zwei Sätzen auszuarbeiten, denn damit opferte man erstens die gesuchte radikale Vereinfachung des Steuersystems und zweitens hätte die Kompensation der Steuerausfälle (Mehrbelastung der Lebensmittel und Medikamente) das Gesundheitswesen massiv verteuert, was politisch aussichtslos erschien.

Markus Kamber



Güterver- kehrskonzept Nord-Süd

Ständerat Markus Stadler reichte am 3. Juni 2013 folgenden Text ein: «Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament ein der Nachhaltigkeit verpflichtetes Güterverkehrskonzept Nord-Süd für den Zeitraum bis etwa 2030 vorzulegen, das die nationalen und internationalen rechtlichen und finanziellen bzw. baulichen und betrieblichen Voraussetzungen aufzeigt, um die verkehrspolitischen Ziele der Schweiz, mit eingeschlossen die gesetzlich vorgeschriebene Verkehrsverlagerung, umzusetzen und den verbleibenden Handlungsbedarf in den grossen Belangen abzuleiten.»

Begründung: Zur Verlagerungspolitik ist Artikel 84 der Bundesverfassung wegleitend. Zwischen Wirklichkeit und Verfassungsbestimmung besteht bekanntlich nach wie vor eine grosse Lücke. Es ist vorgesehen, dass nach dem Lötschberg- in den nächsten Jahren der Gotthard- und der Ceneri-Basistunnel eröffnet, der 4-Meter-Korridor auf der Gotthardlinie erstellt, der Ausbau verschiedener SBB-Strecken wie jene entlang dem Zugersee durchgeführt und einige Jahre später erste Elemente aus dem FABI-Beschluss (Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur) umgesetzt sein werden.

Man wird sich in nächster Zeit mit den Ergebnissen und Folgerungen aus dem Interreg-Projekt zum Transportkorridor Rotterdam-Genua (Code 24) befassen, den Fortschritt im südlichen und im nördlichen Nachbarland hinsichtlich der Ausbaustrecken und Verladeterminals näher beurteilen, den Ausbau der schweizerischen Strecken für längere und schwerere Züge prüfen und den nationalen und internationalen Willen zur Umsetzung einer (Variante der) Alpentransitbörse in Erfahrung bringen können.

Weitere Themen werden der Umgang mit den Trassenpreisen bei der NEAT und die Zukunft der Betriebssubventionen, der Ausbau der Kapazitäten und die Priorisierung des Güterverkehrs auf den Schweizer Bahn-Achsen, die Zukunft der Gotthard-Bergstrecke, der Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels oder der Zusammenhang mit den strassenseitigen Ausbauten sein.

Mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels werden sich verstärkt die Fragen nach der Trassenverfügbarkeit für den Personen- bzw. Güterverkehr und jene nach der Kapazitätsgrenze der Zufahrtsstrecken stellen. Dazu gehört auch jene nach dem denkbaren Verdrängen des Regionalverkehrs von der Schiene auf die Strasse bzw. der örtlichen Trennung von Güter- und Personenverkehr oder die Reduktion der Geschwindigkeiten der Züge des Personenfernverkehrs in den Basistunnels aus Kapazitätsgründen.

Es ist angezeigt, dass der Bundesrat diese und weitere damit zusammenhängende Fragen für alle Achsen nicht im Einzelsprung, sondern konzeptionell angeht und im Lichte der Möglichkeiten bzw. der sich abzeichnenden Varianten beantwortet, dass er auch die daraus sich ableitenden Schlüsse zuhanden des Parlaments zieht. Gefragt ist also nach der Definition der Ziele und der Kongruenz der eingeleiteten und vorgesehenen Mittel und Verfahren, allenfalls der verbleibenden Lücken.

Aus heutiger Sicht ist anzunehmen, dass die Sanierung der bestehenden Gotthard-Strassenröhre – die je nach Ausgestaltung längerfristig einen grossen Einfluss auf Art und Umfang des Güterverkehrs Nord-Süd haben kann – durch eine Volksabstimmung zu entscheiden sein wird. Die Umsetzung dieses Entscheides dürfte bis 2030 erfolgt sein. Mit dem Postulat wird erwartet, dass das geforderte Güterverkehrskonzept in einer ersten Fassung bis Ende 2014, also bereits vor dem allfälligen Datum der genannten Volksabstimmung, vorliegen wird. Denn die einzelnen Elemente der Verkehrspolitik sind möglichst aufeinander abzustimmen. Ein Güterverkehrssystem Nord-Süd muss schweizerische und europäische Vorstellungen, Schiene und Strasse, wirtschaftliche, verkehrstechnische und Schutzbedürfnisse umfassen, also nachhaltig sein.

Zurzeit liegt dem Parlament keine Übersicht vor, wie nach der Inbetriebnahme des Gotthard- und des Ceneri-Basistunnels die Transitkapazitäten im Sinne der Verlagerung gehandhabt werden, welche Randbedingungen und Hindernisse dabei zu berücksichtigen, welche Koordinationsaufgaben zu beachten sind und wie das Ganze kohärent auf einer Zeitachse abzubilden ist. Was fehlt, ist ein Etappenplan zum Güterverkehr Schiene-Strasse Nord-Süd.

Das Konzept soll dem Parlament und der Öffentlichkeit für das mittlerweile sehr komplexe Dossier als Informationsquelle und Entscheidungsgrundlage dienen.

Stellungnahme des Bundesrates vom 21. August 2013: «Das Bundesgesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterschwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene (GVVG; SR 740.1), in Kraft seit dem 1. Januar 2010, legt die Zielsetzungen und Massnahmen der schweizerischen Verlagerungspolitik als Ausführungsgesetz zu Artikel 84 der Bundesverfassung fest.» Gemäss Artikel 4 GVVG überprüft der Bundesrat regelmässig die Wirksamkeit dieses Gesetzes und hat rechtzeitig alle Massnahmen in seiner Zuständigkeit zu treffen, die für die Erfüllung des Zwecks und die Erreichung des Verlagerungsziels erforderlich sind. Ebenso erstattet der Bundesrat der Bundesversammlung alle zwei Jahre Bericht und unterbreitet Vorschläge und Anträge zu Zwischenzielen und Massnahmen. Dieser gesetzlich festgelegte Evaluationsprozess hat den Charakter einer rollenden Planung. Er stellt sicher, dass bei der Weiterentwicklung der Verlagerungspolitik der jeweilige aktuelle und zukünftig erwartete Zielerreichungsgrad sowie verkehrstechnische, politische und wirtschaftliche Entwicklungen im In- und Ausland angemessen berücksichtigt werden können. Ebenso ermöglicht er den eidgenössischen Räten, an der Weiterentwicklung mitwirken zu können.

Im Anschluss an den Verlagerungsbericht 2011 hat das Parlament mit den Motionen 12.3330 und 12.3401 dem Bundesrat weitreichende Aufträge zur Weiterentwicklung der Verlagerungspolitik gegeben. Über die Umsetzung dieser Aufträge wird der Bundesrat im Verlagerungsbericht 2013 berichten und gegebenenfalls weitere Massnahmen vorschlagen. Diese umfassen einen Grossteil der in der Begründung des Postulates genannten Themenbereiche, u.a. die Fragen der Kapazitätssicherung für den Schienengüterverkehr, der Fortführung der finanziellen Förderung des alpenquerenden kombinierten Verkehrs, der Schaffung zusätzlicher Terminalkapazitäten im kombinierten Verkehr sowie den aktuellen Stand der internationalen Diskussion zur Einführung von Schwerverkehrsmanagement-Instrumenten. Somit wird bereits mit dem Verlagerungsbericht 2013 eine Gesamtschau über die verschiedenen verlagerungspolitischen Massnahmen, die Einflussfaktoren im Verlagerungsprozess und den erwarteten Grad der Zielerreichung bis ins Jahr 2030 gegeben.

Vor diesem Hintergrund erachtet es der Bundesrat als nicht zielführend, ein zusätzliches Konzept für den Güterverkehr auf den Nord-Süd-Achsen durch die Schweiz in Erwägung zu ziehen.

Public Private Partnership:

Auch in der Schweiz auf dem Vormarsch?

► Markus Kamber

PPP-Modelle sind in der schweizerischen Praxis noch immer umstritten und haben keinen leichten Stand. Es ist zwar fallweise des öfters von der Anwendung des PPP-Modells bei diesem oder jenem Bauprojekt die Rede, aber die effektive Umsetzung der PPP ist selten. Fast immer wird PPP zum Thema, wenn es um Vorhaben geht, die umstritten sind (z.B. Fussballstadien), oder um Projekte, die im Kampf um öffentliche Mittel einen schweren Stand haben.

Der Kanton Bern hat das Bauprojekt «Zeughausareal Burgdorf» in der Stadt Burgdorf als erstes PPP-Projekt der Schweiz über einen öffentlichen mehrstufigen Projektwettbewerb ausgeschrieben. Es ging um die Planung und den schlüsselfertigen Neubau eines kantonalen Verwaltungszentrums inklusive Strasseninspektorat und Werkhof sowie eines Regionalgefängnisses mit 110 Haftplätzen im Rahmen eines PPP-Projektes. Den Auftrag für die Planung, die schlüsselfertige Errichtung, den Betrieb und die Finanzierung erhielt die Bietergemeinschaft bestehend aus Marti Generalunternehmung AG und BAM Deutschland AG in Zusammenarbeit mit BAM PPP. Die Finanzierung übernahm die UBS, für den Betrieb war und ist die Hälg Facility Management AG zuständig. Die Projektlaufzeit ist für 25 Jahre mit einer Verlängerungsoption angesetzt. Das Gesamtprojekt gliedert sich in drei Planungseinheiten und vier Bauteile. Die Planungseinheit 1 umfasst das Regionalgefängnis mit 110 Haftplätzen sowie die Staatsanwaltschaft. Die Planungseinheit 2 besteht aus dem Tiefbauamt mit Strasseninspektorat und Werkhof und die Planungseinheit 3 beinhaltet ein Zentrum für kantonale Verwaltungseinheiten mit Restaurant. Das haustechnische

Konzept entspricht den schweizerischen Anforderungen gemäss Minergie P-Eco. Bauherr ist der Kanton Bern (vertreten durch das Amt für Grundstücke und Gebäude).

Kürzlich hat der NZZ-Redaktor Paul Schneeberger dieses realisierte PPP-Bauprojekt unter dem Titel «Bei öffentlichen Bauten über Legislaturperioden hinaus denken» (NZZ 12. September 2013) analysiert und kommt zum Schluss, die Realisierung dieses Bauvorhabens mache deutlich, wie vielschichtig Vor- und Nachteile von PPP seien. Den grossen Nutzen bei der Realisierung des Zeughausareals Burgdorf – da sind sich die öffentlichen und privaten Partner einig – brachte dieses Vorgehen in Bezug auf Effizienz und Nachhaltigkeit, weil sich die Partnerschaft nicht nur auf den Bau, sondern auch auf den Betrieb bezog. Der Autor des NZZ-Artikels attestiert der gewählten Lösung eine respektable Wirtschaftlichkeit für den Zeitraum von 25 Jahren von fünf Prozent gegenüber einer konventionellen Lösung mit Bau und Betrieb durch den Staat. Die reinen Baukosten fielen um 18 Prozent günstiger aus, die Betriebskosten gar um 42 Prozent, unter anderem weil die Betreiber frühzeitig im Hinblick auf ihre Bedürfnisse Einfluss auf die bauliche Gestaltung nehmen konnten. Die Finanzierung für die PPP war demgegenüber um sieben Prozent teurer, weil der Staat Geld zu günstigeren Konditionen aufnehmen kann. Auch bei den Versicherungskosten schneidet die PPP-Lösung schlechter ab als die staatliche. Die teurere Mittelbeschaffung und die umfangreichen rechtlichen Absicherungen, um zu vermeiden, dass die Privaten den Profit vor die Dienstleistungsqualität stellen, erachtet der Verfasser des NZZ-Artikels wohl grundsätzlich als die beiden Pferdefüsse der PPP.

→



economiesuisse ist im Vergleich mit der NZZ ganz deutlich für die Förderung von PPP

Das Strassennetz stösst besonders in den Agglomerationen an seine Grenzen. Es sind aber nicht genügend finanzielle Mittel vorhanden, um alle notwendigen Verbesserungsprojekte zu verwirklichen. Deshalb müssen andere Auswege aus der Sackgasse gesucht werden. Eine Finanzierung in Form einer öffentlich-privaten Partnerschaft (PPP wie im Ausland gang und gäbe) bilde eine vielversprechende Alternative.

Eine öffentlich-private Partnerschaft kann zur schnelleren Realisierung von Verkehrsinfrastrukturen beitragen und den Bau- und Unterhaltsprozess optimieren.

Dies hat eine im Auftrag von economiesuisse zusammen mit Partnern durchgeführte Studie zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels bereits 2012 gezeigt. Eine im 2013 veröffentlichte Studie, die ebenfalls zusammen mit Partnern in Genf und auf nationaler Ebene durchgeführt wurde, betrifft ein aktuell gewordenes Grossprojekt im urbanen Raum: die Seeüberquerung bei Genf. Wie die Studie zeigt, erfüllt dieses Bauwerk alle Voraussetzungen für eine Finanzierung mittels einer PPP. Für die öffentliche Hand und für die Benutzer sind damit grosse Vorteile verbunden.

Grundsätzliche Stellung von economiesuisse

Bei den Verkehrsinfrastrukturen besteht ein klarer Verbesserungsbedarf, besonders in den Agglomerationen. Weil die Budgets begrenzt sind, muss jeder investierte Franken möglichst viel Wirkung erzielen. Die Regionen mit den gravierendsten Engpässen sollen Priorität erhalten. Die Projekte, die im Programm zur Beseitigung der Engpässe nicht berücksichtigt wurden, müssen vom künftigen Fonds für Nationalstrassen übernommen werden. Eine öffentlich-private Partnerschaft kann zur schnelleren Realisierung von Verkehrsinfrastrukturen beitragen und den Bau- und Unterhaltsprozess optimieren.

Foto: view7/photocase.com 

Lead in der Schweizer Wirtschafts- und Finanzpolitik

Die eidgenössische Volksinitiative gegen die Abzockerei wurde 2005 vom inzwischen für den Kanton Schaffhausen in den Ständerat gewählten Drogisten und Unternehmer Thomas Minder lanciert. Die Initiative war eine Reaktion auf die als exorbitant empfundenen Vergütungen einzelner Manager in grossen Schweizer Unternehmen und Banken, wobei die teilweise unverständlichen Entlohnungen und Abfindungen zu Beginn im Kontext des Swissair-Untergangs standen. Die Ziele und Forderungen der Initianten waren von Anfang an weitgehend: Verbot von Abgangsentschädigungen und Vorauszahlungen für Verwaltungsräte börsenkotierter Unternehmen, Verbot des Organ- und Depotstimmrechts und Sicherstellung, dass die Pensionskassen im Sinne ihrer Mitglieder an den Generalversammlungen abstimmen müssen sowie jährliche Wahl des Verwaltungsrats-Präsidenten und der einzelnen Verwaltungsratsmitglieder.

Die Abzocker-Initiative kam am 3. März 2013 zur Abstimmung und wurde mit einem Ja-Stimmenanteil von 67,9 Prozent angenommen. Das war die dritthöchste Zustimmungssparole zu einer Volksinitiative in der Schweiz. Fast drei von vier Abstimmenden haben zu dieser Vorlage Ja gesagt.

In den Reihen der bürgerlichen Politiker kam schon am Anfang des Abstimmungskampfes Unruhe auf. Geplante Aktionen von *economiesuisse* und der von ihr eingesetzten Werbeagentur wurden geändert oder gänzlich abgesetzt. Dennoch deuteten Zeichen auf eine bürgerliche Schlappe hin, die dann auch in einem bislang unbekanntem Ausmass eintrat. *economiesuisse* (früher Schweizerischer Handels- und Industrieverein, Vorort) war sich das Siegen in politischen Auseinandersetzungen gewohnt, entschied die Organisation während Jahrzehnten doch etwa 90 Prozent ihrer Kampagnen für sich. Verständlich, dass diese überdeutliche Ablehnung aufschreckte. Das Volksverdikt über die Abzockerinitiative hat den stolzen Verband gründlich durchgeschüttelt. Wie sollte *economiesuisse* diese Niederlage überwinden, wie sollte der so mächtige Wirtschaftsverband wieder schlagkräftig werden? *economiesuisse* handelte rasch und radikal: Die Verbandsspitze wurde ausgewechselt, Präsident Rudolf Wehrli und Geschäftsführer Pascal Gentinetta nahmen

ihren Abschied. Der Vorstand verlangte von *economiesuisse* für politische Kampagnen mehr Bescheidenheit. Unterschiedliche Auffassungen über die strategische Ausrichtung des Verbandes wurden eingehend diskutiert. Wenn auch Fehler gemacht und eingeräumt wurden, bleibt die Erkenntnis bestehen: Die Diskrepanz zwischen der globalisierten Wirtschaft und der Gesellschaft mit ihrer in der Schweiz verhafteten Identität wirft einen Graben auf, den es zu überbrücken gilt, was eine Neupositionierung von *economiesuisse* erforderlich mache (Rudolf Wehrli). Am «Tag der Wirtschaft» von Ende August 2013 debattierte *economiesuisse* über Erfolgsfaktoren und die Frage, wie der mächtige Wirtschaftsverband seine Aufgaben in Zukunft lösen will.

Die Initiative war eine Reaktion auf die als exorbitant empfundenen Vergütungen einzelner Manager in grossen Schweizer Unternehmen und Banken.

Am Tag der Wirtschaft 2013 fand auch die Stabsübergabe des Präsidiums von Rudolf Wehrli an Heinz Karrer statt. Der Vorstand von *economiesuisse* hat Heinz Karrer einstimmig zum neuen Präsidenten des Wirtschaftsverbandes gewählt. Er ist seit fünf Jahren Mitglied des Vorstandes und kennt *economiesuisse* auch durch seine Tätigkeit in verschiedenen Ausschüssen sowie als langjähriger CEO des Energiekonzerns Axpo. Er wird den eingeleiteten Repositionierungsprozess des Wirtschaftsdachverbandes weiterführen. Seine Fähigkeiten zum Dialog hat Heinz Karrer bereits vielfach bewiesen. Es wird sich zeigen, ob die Ablösung des harten Politauftritts durch mehr Bereitschaft zum Dialog erfolgreich zum Ziel führen wird.

Markus Kamber

Die usic sagt Ja zum Bahninfrastrukturfonds und zur Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes

Die usic unterstützt die Bahninfrastruktur-Vorlage FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) in der Ende 2012 vom Ständerat verabschiedeten Fassung sowie die Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes zur Preiserhöhung der Autobahnvignette.

Die usic begrüsst den Willen, die Finanzierung der Bahninfrastruktur in der Schweiz auf eine solide Basis zu stellen und hierfür mit dem vorgesehenen Bahninfrastrukturfonds ein einzelnes Gefäss ohne zeitliche Begrenzung einzusetzen. Mit dieser wichtigen und richtigen Lösung wird ein Beitrag zu mehr Transparenz der Mobilitätskosten und zu einer höheren Verlässlichkeit bei der Planung im Infrastrukturbereich der Bahn geschaffen. Die usic unterstützt auch die vom Ständerat beschlossene und von der Verkehrskommission des Nationalrates mitgetragene Aufstockung der Gesamtsumme des ersten Ausbauschnitts auf rund 6.4 Mrd. Franken. Die usic fordert aber, dass bei der Verteilung dieser Gelder und damit bei der Festlegung der zu finanzierenden Projekte volkswirtschaftliche und nicht regionalpolitische Kriterien herangezogen werden. Die usic begrüsst ausdrücklich auch die vorgeschlagene Kürzung des steuerlich zulässigen Pendlerabzugs. Diese Massnahme ist nicht nur finanzpolitisch, sondern vor allem auch raumplanerisch sinnvoll. Die usic setzt indessen ein Fragezeichen hinter die Verwendung der hiermit gewonnenen Steuereinnahmen – es scheint auf den ersten Blick nicht einsehbar, weshalb die von allen Pendlern (Motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr)

geleisteten Mehrbeiträge ausgabenseitig nur der Schiene zukommen sollen. Hier ist ein Abgleich mit der anstehenden Neuorganisation der Finanzierung der Nationalstrassen angezeigt.

Am 24. November 2013 stimmt das Volk über die Erhöhung des Preises für eine Autobahnvignette von 40 auf 100 Franken ab. Gleichzeitig soll für den Preis von 40 Franken eine Zweimonatsvignette eingeführt werden. Für die Schweizer Infrastrukturbauer und die Bauwirtschaft insgesamt ist dieser Entscheid von grosser Bedeutung. Das im Jahr 1960 festgelegte Nationalstrassennetz soll den aktuellen Bedürfnissen angepasst werden. Im Rahmen eines Netzbeschlusses wollen der Bund und die Kantone knapp 400 Kilometer Kantonsstrassen ins Nationalstrassennetz übertragen. Dazu gehören Strecken, welche dem Transitverkehr dienen, Agglomerationsgemeinden verbinden und grosse Tourismusgebiete ans Nationalstrassennetz anbinden. Nach der Übernahme der 19 Strassenabschnitte will der Bund den aufgestauten Unterhalt an die Hand und notwendige Ausbauten in Angriff nehmen. Dies ist jedoch nicht gratis zu haben. Der Bund hat sich nach mehrjährigen, zähen Verhandlungen mit den Kantonen darauf geeinigt, dass er auf die Kürzung von Strassenbeiträgen an die Kantone verzichtet und seine Mehrkosten über eine Erhöhung des Vignettenpreises deckt. Dieser Vorschlag wurde vom Parlament akzeptiert. Gegen die teurere Autobahnvignette wurde das Referendum ergriffen. Lehnt das Volk die

Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes ab, tritt auch der Netzbeschluss nicht in Kraft. Die Kantone würden die 19 Strassenabschnitte behalten und wären weiterhin für deren Betrieb, Unterhalt und Ausbau zuständig. Aufgrund der knapper werdenden Kantonsfinanzen ist davon auszugehen, dass die betroffenen Strassenabschnitte weiter vernachlässigt würden. Für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der neuen Netzelemente benötigt der Bund zusätzlich 300 Millionen Franken pro Jahr. Genau dafür werden die Mehreinnahmen aus der Preiserhöhung bei der Vignette verwendet. Die usic erachtet die Preiserhöhung als nötig und zielführend und spricht sich somit für ein JA zur Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes aus.

Fachgruppe Mobilität & Infrastruktur der usic



Umstrittene Kartellrechtsrevision

Eine Gefahr für Arbeitsgemein- schaften und andere bewährte Kooperationsformen

Zurzeit berät die vorberatende Kommission des Nationalrates (WAK-N) die Revision des Kartellgesetzes. Die vom Ständerat als Erstrat verabschiedete Vorlage sieht die Einführung eines sogenannten Teilkartellverbotes vor, welches die Arbeitsgemeinschaften (inkl. Ingenieurgemeinschaften) unter Generalverdacht stellt. Wird der neue Artikel Gesetz, droht eine ernsthafte Gefahr für Arbeitsgemeinschaften als bewährte Zusammenarbeitsform zur Bewältigung grosser Infrastrukturvorhaben. Die WAK-N hat sich in der letzten Beratung gegen das Teilkartellverbot ausgesprochen; das Seilziehen um das Teilkartellverbot ist damit aber noch nicht beendet.

Das Teilkartellverbot

Der Ständerat will in der laufenden Kartellgesetzrevision ein sog. «*Teilkartellverbot*» einführen. Dieses will gewisse Arten von Abreden verbieten und sanktionieren und zwar **unabhängig von der Frage, ob diese Abreden überhaupt schädliche Auswirkungen auf den Wettbewerb bzw. die Schweizer Volkswirtschaft haben** oder nicht. Der Wegfall dieser Erheblichkeitsprüfung hat für die Unternehmen zur Folge, dass unerhebliche Abreden nur dann zulässig sind, wenn nachgewiesen wird, dass die «Abrede» **effizienzsteigernde Wirkungen** hat. Dafür sollen sie neu die **Beweislast** tragen müssen. Diese Effizienzrechtfertigung ist bereits im geltenden Kartellgesetz vorgesehen. Seit Einführung der direkten Sanktionen (Busen) im Rahmen der letzten Revision gelang es noch keinem Unternehmen, sich erfolgreich darauf zu berufen. Unter das Teilkartellverbot und die damit verbundene Sanktionsandrohung (bis zu 10% des Umsatzes der letzten drei Jahre) fällt auch die Bildung von Arbeitsgemeinschaften im Vorfeld von öffentlichen oder privaten Ausschreibungen.

Bundesrat will Prestigeprojekt retten

In der WAK-N wurden kritische Fragen zum Teilkartellverbot und dessen Auswirkungen auf die Zulässigkeit von Arbeitsgemeinschaften gestellt. Das SECO bzw. der Bundesrat vertritt die Auffassung, dass die allermeisten Arbeitsgemeinschaften auch nach Einführung des Teilkartellverbotes zulässig bleiben würden. Dieser Auffassung kann nicht gefolgt werden. Entweder will der Bundesrat die Nationalräte beschwichtigen, damit

das Prestigeprojekt «Kartellgesetzrevision» doch noch durchgebracht werden kann, oder aber, das SECO hat sich zu wenig genau mit dem Phänomen der Arbeitsgemeinschaften bzw. der aktuellen Rechtsprechung der Wettbewerbskommission auseinandergesetzt.

Aktuelle Praxis

Die aktuelle Praxis der Wettbewerbskommission (WEKO) erachtet Arbeitsgemeinschaften nämlich immer dann als Wettbewerbsabreden im Sinne von Art. 4 Abs. 1 i.V.m. Art. 5 Abs. 3 Kartellgesetz, wenn die daran beteiligten Unternehmen Konkurrenten sind und sie den konkret ausgeschrieben Auftrag auch alleine, d.h. ohne Hilfe des ARGE-Partners, hätten ausführen können. So hat die WEKO folgenden Grundsatz entschieden:

«Solange ARGE gebildet werden, weil die ARGE-Partner ein bestimmtes Projekt nur gemeinsam realisieren können, ist aus wettbewerbsrechtlicher Sicht nichts dagegen einzuwenden; im Gegenteil, erhöht sich dadurch doch der Wettbewerb um einen andernfalls nicht bestehenden Konkurrenten. Sind die Beteiligten aber auch ohne Bildung einer ARGE in der Lage, das betreffende Projekt individuell zu realisieren, bestehen gegenüber der ARGE-Bildung wettbewerbsrechtliche Bedenken, da sich zwei oder mehr direkte Konkurrenten zusammenschliessen und das Konkurrenzfeld durch die ARGE-Bildung entsprechend verkleinert wird» (Rz. 12 der Verfügung der WEKO vom 22. April 2013 zu den Abreden im Strassen- und Tiefbau des Kantons Zürich).

Es trifft in der Praxis nicht zu, dass die meisten ARGE zwischen Nichtkonkurrenten oder zwischen Unternehmen gebildet werden, die den konkreten Auftrag nicht alleine ausführen könnten. ARGE werden meist zur besseren Planung der mittelfristigen Ressourcen, zur Risikoabfederung oder schlicht zur Verbesserung der Chancen in der Ausschreibung gebildet. Dementsprechend würden Arbeitsgemeinschaften künftig im Regelfall unter das Teilkartellverbot fallen.

Unsichere Effizienzrechtfertigung

Die Frage, ob solche Arbeitsgemeinschaften aus Gründen der Effizienz gerechtfertigt werden könnten, ist mit grossen Unsicherheiten verbunden. Die Rechtsprechung zum europäischen Kartellrecht, die hier sehr wahrscheinlich vermehrt herangezogen werden müsste, lässt nur objektive Rechtfertigungen zu. Das heisst die betroffenen Unternehmen

müssten beweisen, dass die ARGE-Bildung objektiv betrachtet erforderlich war, um den Auftrag überhaupt oder effizienter erbringen zu können. Die Absicherung der mittelfristigen Ressourcenplanung oder die Verbesserung der Chancen in der Ausschreibung (bspw. weil man die Zuschlagskriterien gemeinsam besser erfüllt), dürften nicht als hinreichender Rechtfertigungsgrund anerkannt werden. Das Risiko, die Arbeitsgemeinschaft im Einzelfall rechtfertigen zu können, dürften die Planungsbüros nicht auf sich nehmen wollen, was *de facto zu einem Verbot* von Arbeitsgemeinschaften führt.

Vergabestellen wehren sich gegen Teilkartellverbot

Die Vergabestellen, welche regelmässig Grossaufträge durch Submissionen vergeben, haben das Problem erkannt. So wehren sich die Kantone (Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz) gegen das Teilkartellverbot. Sie befürchten, dass ein bewährtes und taugliches System künftig untersagt wird.

Das Teilkartellverbot will gewisse Arten von Abreden verbieten und sanktionieren.

Überschiessende Regulierung gefährdet auch andere Kooperationsformen

Die Arbeitsgemeinschaften sind nur ein Beispiel, mit welchem dargestellt werden kann, dass das Teilkartellverbot zu volkswirtschaftlich unerwünschten Ergebnissen führt. Ein ganzer Strauss bewährter, durchaus prokompetitiver Kooperationsformen zwischen Unternehmen wird durch diese *überschiessende Regulierung* gefährdet (bspw. Einkaufsgemeinschaften, Versicherungspoolverträge, Franchise-Systeme mit einheitlicher Preispolitik etc.). Begründet wird das Teilkartellverbot damit, dass das Gesetz verschärft werden müsse, damit die Behörden einfachere Verfahren führen können. Angesichts der bislang ausgesprochenen Bussen von insgesamt 760 Mio. Franken gegen 120 Unternehmen stellt sich die Frage, ob wirklich ein Bedarf besteht, das Gesetz zu verschärfen.

Foto: Daniel Coulmann/fotolia.com

Subunternehmerhaftung im Bauhauptgewerbe

Im Rahmen der flankierenden Massnahmen, welche zusammen mit der Einführung des freien Personenverkehrs mit der EU beschlossen wurden und den Schutz der Erwerbstätigen vor der missbräuchlichen Unterschreitung der in der Schweiz geltenden Lohn- und Arbeitsbedingungen bezwecken, hat das eidgenössische Parlament am 14. Dezember 2012 die Verstärkung der existierenden Solidarhaftung im Entsendegesetz verabschiedet. Diese neue Regelung führt im Bauhaupt- und Baunebengewerbe eine Subunternehmerhaftung ein, welche nun per 15. Juli 2013 in Kraft gesetzt wurde. Die Solidarhaftung ermöglicht es, dass der Erstunternehmer für die Nichteinhaltung der Lohn- und Arbeitsbedingungen durch seine Subunternehmer haftbar gemacht werden kann.

Inhalt

Die neue Solidarhaftung gilt ausschliesslich für Betriebe des Bauhaupt- und des Baunebengewerbes. In diesen Branchen können Erstunternehmer neu zivilrechtlich für die Arbeitnehmerforderungen belangt werden, sofern die in der Schweiz geltenden minimalen Lohn- und Arbeitsbedingungen von einem Subunternehmer nicht eingehalten werden.

Der Erstunternehmer kann sich einer allfälligen Haftung entziehen, wenn er nachweist, dass er bei jeder Weitervergabe der Arbeiten innerhalb der Auftragskette die nach den Umständen gebotene Sorgfaltspflicht bezüglich Einhaltung der Lohn- und Arbeitsbedingungen angewendet hat. Diese Sorgfaltspflicht ist insbesondere dann erfüllt, wenn er sich vom Subunternehmer glaubhaft darlegen lässt, dass dieser die minimalen Lohn- und Arbeitsbedingungen einhält.

Die Sorgfaltspflicht besteht grundsätzlich aus drei Elementen, die je nach den Umständen mehr oder weniger Gewicht haben können. Der Erstunternehmer muss im Einzelfall entscheiden, welches Mass an Sorgfalt er gegenüber einem bestimmten Subunternehmer anwenden muss. Diese drei Elemente umfassen:

- Darlegung der Einhaltung der Lohn- und Arbeitsbedingungen.
- Vertragliche Vorkehrungen (Regelung der allfälligen Weitervergabe an einen zweiten und dritten Subunternehmer).

- Organisatorische Massnahmen (z.B. Überprüfungen auf der Baustelle).

Das Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) hat Musterdokumente erstellt, mit welchen die Einhaltung der Lohn- und Arbeitsbedingungen deklariert werden kann. Sie sollen den betroffenen Erst- und Subunternehmern eine Hilfestellung geben, ihre Verwendung ist jedoch nicht zwingend. Die Branchenverbände und Unternehmer können eigene Dokumente zur Verfügung stellen.

Kritik

Die neue Regelung stiess auf breite Kritik: Nebst einem – aus liberaler Optik – generellen Unbehagen an solchen Regulierungen sprach sich vorab der Schweizerische Baumeisterverband (SBV) gegen eine Subunternehmerhaftung aus.

Die neue Regelung führt im Bauhaupt- und Baunebengewerbe eine Subunternehmerhaftung ein.

Namentlich wird befürchtet, dass der bürokratische Aufwand für die Administration ein unverhältnismässig grosses Ausmass annehmen wird. Ebenso herrschten Unklarheiten über das Mass der geforderten Sorgfalt. Auch die Rechtslehre äusserte sich überwiegend negativ zum neuen Recht: Zum einen ist die Systematik der Regelung irreführend. Die Regelung, welche auch rein innerschweizerische Verhältnisse umfasst (CH-Erstunternehmer, CH-Subunternehmer, CH-Arbeitnehmer) ist im Entsendegesetz, welches die Entsendung von Arbeitnehmern ausländischer Arbeitgeber in die Schweiz regelt, am falschen Platz. Zum anderen dürfte das Instrument der Subunternehmerhaftung zwar viel Aufwand mit sich bringen, letztlich aber «zahnlos» sein, denn die Haftung gilt nur subsidiär: Ein (z.B. ausländischer) Arbeitnehmer, der beispielsweise eine



► **Dr. Mario Marti, Geschäftsführer
usis, Rechtsanwalt, Bern**

Lohndifferenz geltend macht, muss damit zuerst seinen (z.B. ausländischen) Arbeitgeber belangen und nur, wenn er dort leer ausgeht (z.B. weil der Arbeitgeber in Konkurs fällt), kann er dann in der Schweiz gegen den Erstunternehmer vorgehen. In einem gerichtlichen Verfahren gegen den Erstunternehmer hat er dann das Risiko, dass ihm erfolgreich die Sorgfaltseinrede entgegengehalten wird (ein Umstand, den er vorprozessual kaum richtig einschätzen kann). Kurzum: Ein sehr beschwerlicher und aufwändiger Weg.

Situation des Planers

Inwiefern hat diese Gesetzesnovelle Auswirkungen auf die Situation des Planers (insbesondere der Bauleitung)? Zuweilen wird kolportiert, der Planer sei ebenfalls vom neuen Recht betroffen, indem ihn zusätzliche Überwachungspflichten o.ä. trafen. Das ist nicht zutreffend:

- Das neue Recht richtet sich explizit an das Bauhauptgewerbe und das Baunebengewerbe. Die Planer sind nicht angesprochen und haben entsprechend auch keine neuen Pflichten zu übernehmen.
- Das Gesetz spricht die Planer auch nicht indirekt an: Die Organisations- und Überwachungspflichten liegen beim Unternehmer. Im Leistungsprogramm des Planers sind keine diesbezüglichen Unterstützungspflichten vorgesehen.
- Natürlich könnte ein Bauherr im Planervertrag mit dem

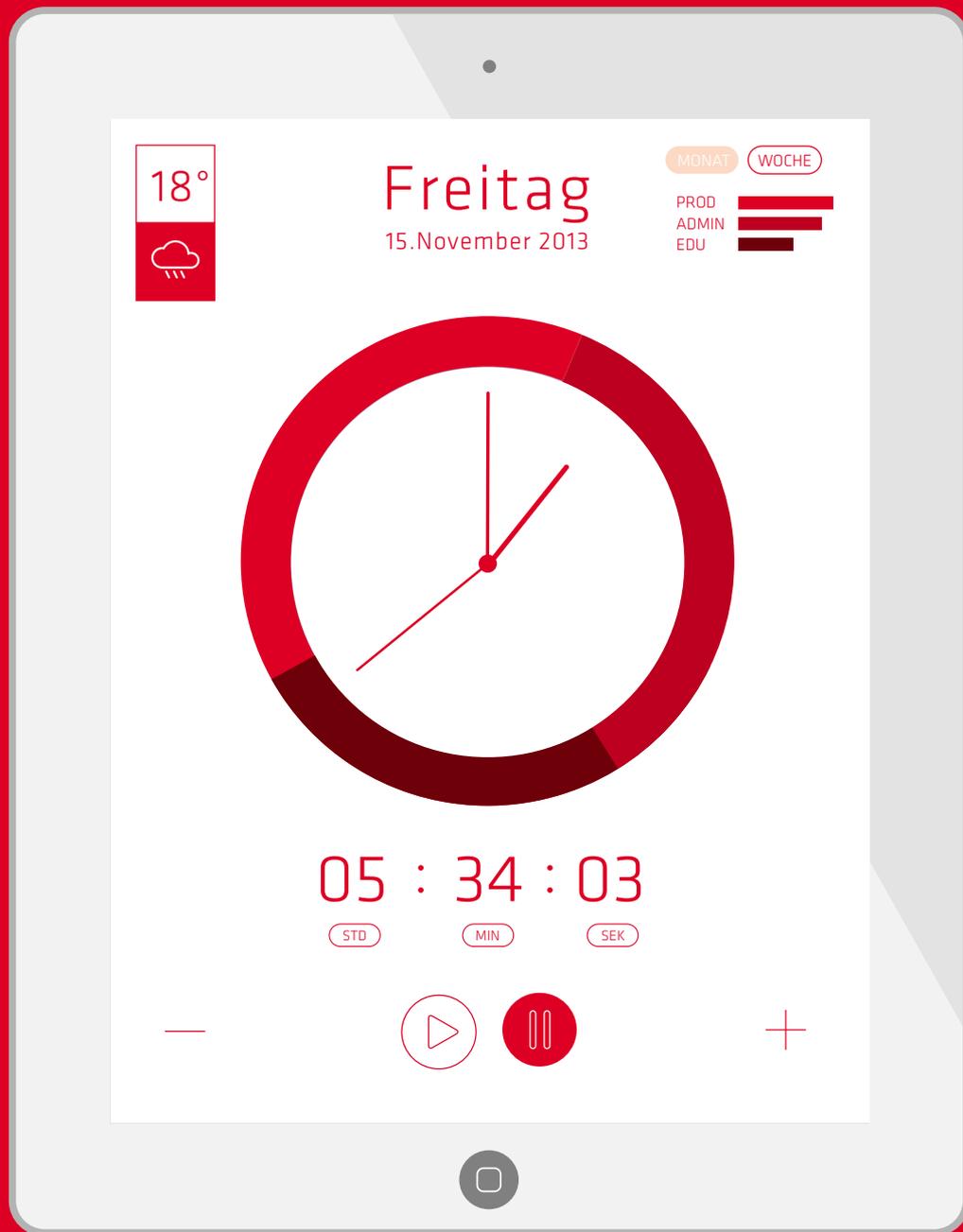
Planer vereinbaren, dass letzterer gewisse Aufgaben bezüglich der Subunternehmerkette wahrzunehmen hat. Dies müsste aber im Rahmen eines zu honorierenden Zusatzauftrages erfolgen. Wieso der Bauherr dies tun sollte, liegt aber nicht auf der Hand, da ja nicht er vom neuen Gesetz verpflichtet wird, sondern eben der Unternehmer.

- Ob der Unternehmer dem Planer einen direkten Auftrag zur Unterstützung geben kann, scheint zumindest fraglich, da der Planer ja in keinem Vertragsverhältnis mit dem Unternehmer steht und aufgrund seines Vertragsverhältnisses zum Bauherrn in einen Interessenkonflikt geraten könnte (in einem Totalunternehmer-Konstrukt mag eine Beauftragung des Bauleiters sinnvoll sein, müsste aber auch wieder zusätzlich honoriert werden).

Einzig wenn – ausnahmsweise – der Planer als TU auftritt und in dieser Funktion einen Werkvertrag mit dem Unternehmer abschliesst, dürfte er auch von der neuen Subunternehmerhaftung betroffen sein. In diesem Fall ist also besondere Vorsicht walten zu lassen.

Foto: [AndreasF/photocase.com](https://www.photocase.com) 

Weiterführende Informationen und Musterdokumente finden Sie unter www.seco.admin.ch, Rubrik «Themen – Arbeit – Freier Personenverkehr CH-EU – Flankierende Massnahmen».



Zeiterfassung

im Arbeitsverhältnis

Ausgelöst durch eine Arbeitskontrolle bei der Schweizer Niederlassung der Investmentbank Goldman Sachs geriet in den letzten Wochen die Problematik der Arbeitszeiterfassung in den Fokus der Öffentlichkeit. In der Tat handelt es sich hier um ein heikles Thema, gehen Schätzungen doch davon aus, dass rund jeder sechste Arbeitgeber in der Schweiz die entsprechenden Vorgaben nicht vollumfänglich einhält.

Das Arbeitsgesetz (ArG) verpflichtet in Art. 46 den Arbeitgeber, Verzeichnisse oder andere Unterlagen, aus denen die für den Vollzug des Gesetzes und seiner Verordnungen erforderlichen Angaben ersichtlich sind, den Vollzugs- und Aufsichtsorganen zur Verfügung zu halten.

Nach Art. 73 Abs. 1 der Ausführungsverordnung 1 zum Arbeitsgesetz (ArGV 1) muss aus den Unterlagen insbesondere die geleistete Arbeitszeit ersichtlich sein.

Die Bestimmungen unterliegen dem Verwaltungszwang nach Art. 51 und 52 ArG und können mit einer Androhung einer Ungehorsamstrafe nach Art. 292 Strafgesetzbuch (StGB) verbunden werden.

Die arbeitsgesetzlichen Vorgaben stehen in einem Widerspruch zum heute – vorab in Dienstleistungsbetrieben – zunehmend verbreiteten System der Vertrauensarbeitszeit. Das strikte Erfordernis nach einer Arbeitszeiterfassung wird denn auch vielerorts als nicht mehr zeitgemäss empfunden und kritisiert. Allerdings ist es dem Gesetzgeber bisher nicht gelungen, politisch tragfähige alternative Lösungen zu entwickeln und zu implementieren. Die arbeitsgesetzlichen Vorgaben sind somit nach wie vor zu beachten und es ist in Zukunft mit vermehrten Kontrollen seitens der Behörden zu rechnen, gerade in Dienstleistungsbetrieben.

In der aktuellen Situation empfehlen sich folgende Massnahmen:

- Erstellen eines Arbeitszeitreglements für den Betrieb (u.a. Definition der Arbeitszeit).
- Allenfalls Einführung eines Jahresarbeitszeitmodells (Langzeitkonti), das relativ grosse Freiräume für die betriebliche und die individuelle Gestaltung der Arbeitszeit bietet.
- Feststellen der höheren leitenden Angestellten, für welche die Arbeitszeitvorgaben nicht gelten.
- Implementierung eines geeigneten Zeiterfassungssystems.
- Allenfalls Delegation der Erfassungspflicht an bestimmte Mitarbeiterkategorien (z.B. Aussendienstmitarbeiter).

Für konkrete Fragen steht Ihnen die kostenlose usic-Rechtsberatung gerne zur Verfügung.

Der Zeitgeist neigt zur Regulierung

Fehlleistungen in der Finanzindustrie und anderswo haben das Vertrauen in die Wirtschaft untergraben, sagt Thomas Daum. Öffentlichkeit und Parlament folgten dem Zeitgeist und neigen deshalb dazu, auf einzelne Missbräuche mit Regulierung zu reagieren.

Interview von Steffen Klatt mit

► *Thomas Daum, ehemaliger Direktor des Schweizerischen Arbeitgeberverbandes*

Der Finanzmarkt als ein wichtiger Teil der Schweizer Wirtschaft erlebt derzeit eine Regulierungswelle. Gilt das auch für die Wirtschaft insgesamt?

Thomas Daum: Wir erleben in den letzten Jahrzehnten, dass aufgrund der technischen und gesellschaftlichen Entwicklung zusätzliche Regulierungsfelder entstanden sind. Denken Sie an das Internet. Deshalb würde ich nicht von einer durchwegs politischen Regulierungswelle sprechen. Gerade in den Bereichen, die uns interessieren, nämlich im Arbeitsmarkt, konnten wir längere Zeit die Regulierungen einigermaßen unter Kontrolle halten. In den letzten ein bis zwei Jahren stellen wir allerdings wieder eine zunehmende Regulierungsbereitschaft im Parlament fest.

Wodurch ist diese Tendenz ausgelöst worden?

Das hat mit dem Zeitgeist zu tun, häufig auch mit der Skandalisierung von Verhaltensweisen, die auch wir klar missbilligen. In der heutigen medialisierten Gesellschaft ist die Bereitschaft hoch, auf wenige Ausreisser mit neuer Regulierung zu re-

agieren. Das gilt auch für die flankierenden Massnahmen zur Personenfreizügigkeit. Relativ wenige, aber krasse Missbräuche erhöhten den Regulierungsdruck auf die Politik.

Treiben die flankierenden Massnahmen also die Regulierung?

Bei den flankierenden Massnahmen und der Personenfreizügigkeit mit der EU vollziehen wir eine Gratwanderung, zwischen Arbeitsmarktöffnung und Arbeitsmarktregulierung. Bis jetzt ist sie einigermaßen gelungen. Generell wird es schwieriger, den Absturz in die schädliche Überregulierung zu verhindern.

Warum?

Man schiebt in der öffentlichen Diskussion der Zuwanderung Dinge in die Schuhe, die nicht oder nur indirekt mit ihr zu tun haben. Die flankierenden Massnahmen werden so zur Projektionsfläche für alle möglichen Regulierungswünsche. Dabei kann man mit dem bestehenden Dispositiv schon heute Missbräuche der Personenfreizügigkeit sehr gut bekämpfen.

→

Was schmerzt an der Solidarhaftung?

Das Parlament hat im Bereich Auftrag, Werkvertrag, Arbeitsvertrag jahrzehntelang bewährte Prinzipien der Verantwortlichkeit des einzelnen Unternehmens im Handstreich gekippt. Bis dahin war klar: Jedes Unternehmen ist verantwortlich für das, was es tut. Es ist einerseits vertraglich verantwortlich gegenüber seinen Vertragspartnern. Es ist andererseits gegenüber dem Staat verantwortlich für die Einhaltung der entsprechenden Regeln, sei es Umweltschutz, sei es Arbeitnehmerschutz. Jetzt wird mit dem Ausbau der flankierenden Massnahmen der Erstunternehmer verantwortlich gemacht für das, was sein Subunternehmer tut oder lässt. Wir befürchten, dass mit dieser Verantwortlichkeit für die Subunternehmer die Unterauftragsvergabe stark eingeschränkt wird, denn viele Erstunternehmer werden sich überlegen, ob sie eine solche Haftung übernehmen wollen. Entscheidend ist nun, wie genau die Sorgfaltspflicht der Erstunternehmer definiert wird, deren Einhaltung ihn von der Verantwortung befreit.

Warum haben Sie Mühe, sich mit Ihrem Anliegen in einem bürgerlich dominierten Parlament Gehör zu verschaffen?

Das Parlament handelt unter dem Eindruck der gestiegenen Skepsis gegen die Zuwanderung und unter dem Eindruck einzelner Skandale. Die Mehrheit hat dabei zu wenig überlegt, ob das so starke Eingriffe ins Privatrecht rechtfertigt.

Wird aus Ihrer Sicht auch in anderen Bereichen die rote Linie hin zur schädlichen Überregulierung überschritten?

Wir sehen zum Beispiel eine gewisse Gefahr beim «Whistleblowing» und bei der Sozialplanpflicht.

Wo kommt dieser Zeitgeist her, der bei Problemen sofort nach einer Regulierung ruft?

Das hat mit den Nachwirkungen der Finanzmarktkrise zu tun, auch mit einem gewissen Misstrauen gegenüber der Wirtschaft. Die Whistleblower-Diskussion ist auch vom Ruf nach uneingeschränkter Transparenz geprägt. Die Privatsphäre, ob von Personen oder Unternehmen, geniesst schon seit langem nicht mehr den gleichen Ruf wie früher.

Hat der Finanzplatz das Vertrauen in die Wirtschaft insgesamt untergraben?

Was in der Finanzindustrie passiert ist, hat grossen Flurschaden in der Wahrnehmung der Wirtschaft seitens der Öffentlichkeit angerichtet. Es gab zwar auch Missbräuche in anderen Sektoren, aber die Finanzindustrie steht besonders im Fokus. Hinzu kam der Druck aus der EU und den USA in Steuerfragen. Das verunsichert die Bürger. Und wo Unsicherheit herrscht, ist die Neigung gross, nach dem Gesetzgeber zu rufen.

Die Privatsphäre, ob von Personen oder Unternehmen, geniesst schon seit langem nicht mehr den gleichen Ruf wie früher.

In den vergangenen Jahren erlebten wir auch grobe Fehler bei der Führung prominenter Unternehmungen, ohne dass die Verantwortlichkeiten je klar benennbar waren. Das hat dazu geführt, dass die Wirtschaft und insbesondere die Finanzwirtschaft in der Bevölkerung nicht mehr denselben Kredit geniesst wie vor zehn Jahren.

Ist die Abzocker-Initiative Thomas Minders für Sie ein Beispiel der überschäumenden Regulierung?

Die Minder-Initiative ist klar eine emotionale Quittung für das, was schiefgelaufen ist. Die Bevölkerung hat die zweistelligen Millionen-Entschädigungen einiger Spitzenmanager schlicht nicht mehr verstanden. Die Minder-Initiative hat ein grosses Schadenpotenzial für die Schweiz als Standort für Aktien-Gesellschaften.

Ist es ein Naturgesetz, dass die Bürokratie immer weiter wächst?

Es gibt eine gewisse Wucherungstendenz. Es liegt dann an den guten Politikern und den Wirtschaftsverbänden, ständig als Gärtner unterwegs zu sein und auszujäten.

Quelle: Unternehmerzeitung (UZ) Nr. 1/2 2013

Schweizerische Verkehrsinfrastruktur

Positionspapier Mobilität und Sessionsanlass 2013 Herausforderungen der schweizerischen Verkehrsinfrastruktur

► *Fachgruppe Mobilität & Infrastruktur
der usic*

Die Schweiz verfügt über ein ausgezeichnetes Verkehrsnetz. Das Strassennetz ist gut ausgebaut und weitläufig; das Nationalstrassennetz ist bis auf wenige Lücken umfassend erstellt. In Bezug auf die Dichte des Schienennetzes sowie die Zuverlässigkeit des Schienenverkehrs belegt die Schweiz einen internationalen Spitzenrang. Zunehmend stossen die Infrastrukturnetze aber in den Spitzenzeiten an Kapazitätsgrenzen. Staus auf Nationalstrassen nehmen zu und Zugreisende beschwerten sich vermehrt über überfüllte Züge. Angesichts der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse der Privaten und Wirtschaftsakteure sowie

der weiterhin andauernden Zuwanderung und der damit einhergehenden Zunahme der Bevölkerung in der Schweiz stellt die künftige Bewältigung der anfallenden Mobilitätsbewegungen eine zentrale Herausforderung dar.

Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) rechnet in den kommenden Jahren mit einer massiven Zunahme an Strassen- und Schienenverkehr:

	2010	2030	Zunahme
Öffentlicher Personenverkehr (Mrd. Pkm)	23.2	34.9	50%
Motorisierter Individualverkehr (Mrd. Pkm)	88.0	104.3	19%
Total Personenverkehr	111.2	139.2	25%
Güterverkehr Strasse (Mrd. Tkm)	17.1	21.8	27%
Güterverkehr Schiene (Mrd. Tkm)	9.8	17.3	77%
Total Güterverkehr	26.9	39.1	45%

Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Ergänzungen zu den schweizerischen Verkehrsperspektiven bis 2030.



Zur Bewältigung dieser Verkehrszunahmen müssten die bestehenden Infrastrukturnetze gezielt ausgebaut werden. Um den wachsenden Bedürfnissen rechtzeitig und umfassend gerecht zu werden, sind grosse Anstrengungen in finanzieller, zeitlicher, politischer und personeller Hinsicht erforderlich.

Zurzeit beschäftigen die künftige Ausbau und die entsprechende Finanzierung der Bahn- und Strasseninfrastrukturen die eidgenössische Politik: Unter dem Programm «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)» soll ein Bahninfrastrukturfonds geschaffen werden, welcher die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur auf eine neue Basis stellt. Die bisherigen Finanzquellen für die Eisenbahninfrastruktur sollen in ein einziges Gefäss ohne zeitliche Beschränkung überführt werden. Gleichzeitig werden Zusatzeinnahmen vorgeschlagen. Auch im Bereich der Strasse stehen die bestehenden Finanzierungsgefässe, die Spezialfinanzierung Strassenverkehr und der Infrastrukturfonds, zur Debatte. Die aktuelle politische Diskussion ist nicht selten von föderalen Verteilungskämpfen und einem ideologisch motivierten Seilziehen zwischen Strasse und Schiene geprägt.

Haltung der usic

Aus technischer Sicht ist ein Ausbau des bestehenden Infrastrukturnetzes ohne Weiteres machbar. Welche Ausbauten auch unter Berücksichtigung der Zielsetzungen der Nachhaltigkeit zweckmässig sind, ist zu prüfen. Die beratenden Ingenieurinnen und Ingenieure, welche in den usic-Mitgliedsunternehmen vereint sind, sind in der Planung und Realisierung der erforderlichen Infrastrukturprojekte massgebend und umfassend involviert. Sie sind gewillt, ihren Teil der Verantwortung zu tragen und ihr technisches und fachliches Know-how sowie ihre strategischen und organisatorischen Kompetenzen umfassend einzubringen.

Die usic sieht für die Zielerreichung gewisse Risiken. Im Rahmen der laufenden und anstehenden politischen Diskussionen empfiehlt sie insbesondere, folgende Bereiche zu berücksichtigen:

1. Wissenschaftliche Prioritätensetzung

Bei der Klärung und Priorisierung von Ausbauvorhaben sowohl der Strasse wie auch der Schiene sowie von entsprechenden Unterhalts- und Erhaltungsfragen sind streng wissenschaftlich-sachliche Kriterien anzuwenden. Namentlich haben sich derartige Entscheide an sachlichen Kosten-/Nutzenanalysen und Gesamtwirtschaftlichkeitsbetrachtungen zu orientieren.

Regionalpolitischen Aspekten darf indessen kein Gewicht zukommen.

Nebst rein baulichen Massnahmen sind immer auch betriebliche, technologische und raumplanerische Ansätze zu prüfen.

Die politische Verlässlichkeit ist zu stärken, indem volle Transparenz über die anzuwendenden Verfahren, Instrumente und Kriterien hergestellt wird. Entscheide sind zudem effizient und endgültig zu treffen, damit rasch Planungssicherheit entsteht.

2. Beschleunigung der Verfahren

Die Planung und Realisierung von grossen Infrastrukturvorhaben in der Schweiz dauern heute zu lange. Abschreckendes Beispiel dafür ist die geplante Lückenschliessung der Zürcher Oberlandautobahn, welche nach jahrzehntelanger Planung aus rechtlichen Gründen gescheitert ist. Zentral ist, dass

- die rechtlichen Rahmenbedingungen für Infrastrukturprojekte so früh wie möglich abschliessend geklärt werden;
- die rechtlichen Verfahren (Plangenehmigungs-, Baubewilligungsverfahren etc.) generell gestrafft und verkürzt werden, ohne den berechtigten Rechtsschutz in Frage zu stellen;
- die Beschwerdeverfahren beschleunigt werden, zum Beispiel durch kürzere Beschwerdefristen oder die Vorgabe von Behandlungsfristen für Gerichte.

3. Stärkung des Verursacherprinzips in der Infrastrukturfinanzierung

Die zentrale Herausforderung bei der Bewältigung der künftigen Verkehrsströme ist nicht technischer, sondern in erster Linie finanzieller Art. Die Ausbauwünsche sind vielfältig – die vorhandenen finanziellen Mittel knapp. Zudem führt die technologische Entwicklung zu einem Rückgang der Mineralölsteuer und der Preispolitik der Bahnunternehmen sind akzeptanzmässig Grenzen gesetzt. Nebst einer zwingend nötigen Entflechtung und Vereinfachung der heutigen Geldströme im Bereich der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung ist es unausweichlich, einen deutlichen Schritt zu einer Stärkung des Verursacherprinzips zu tun. Deshalb sind Ansätze eines umfassenden Mobility Pricings zu prüfen. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs bedeutet dies eine angemessene Anhebung der Tarife und ein grundsätzliches Überdenken der Tarif- und Abonnementsstrukturen. Im Bereich der Strassenfinanzierung entspricht dies der Einführung von flächendeckenden, leistungabhängigen Abgaben. In allen Bereichen sind nach Mög-

lichkeit Investitionen und Beteiligungen von Privaten zu fördern (Public Private Partnership). Intransparente Querfinanzierungen von einem Verkehrsträger zum anderen sind abzulehnen.

Die Software (Zugang und Navigation) wird in Zukunft wichtiger sein als die Hardware (Verkehrsmittel und Infrastruktur).

4. Stärkung der Aus- und Weiterbildung

In der Schweiz herrscht nach wie vor ein grosser Mangel an qualifizierten Nachwuchskräften in den Bereichen Technik und Ingenieurwissenschaften. Die anstehenden Herausforderungen sind nur zu bewältigen, wenn auch in personeller Hinsicht die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden. Es ist deshalb von zentraler Wichtigkeit, dass die Anstrengungen zur Förderung der Technik- und Ingenieurberufe sowie eine Stärkung der Forschung und Lehre in diesen Bereichen unvermindert fortgeführt und intensiviert werden. Gleichermassen sind die Attraktivität und das Image der technischen Berufe zu stärken.

Rolle der Ingenieure und Planer

Auf dem Weg zur Bewältigung der grossen Herausforderungen im Bereich der Mobilität sind das unabhängige Fachwissen, das fundierte Know-how und die ausgezeichneten Organisations- und Koordinationskompetenzen der Ingenieurinnen und Ingenieure unerlässlich. Umso wichtiger ist es, dass die Ingenieurinnen und Ingenieure von Beginn weg in die strategische Planung einbezogen werden. Die usic-Mitgliedsunternehmen sind bereit, ihren unabhängigen, fachlichen Beitrag an die nachhaltige Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen zu leisten.

Fazit

- Die Festlegung und Priorisierung von Ausbauprojekten sowohl der Strasse wie auch der Schiene haben streng nach wissenschaftlich-sachlichen Kriterien zu erfolgen.
- Die rechtlichen Verfahren für die Planung und Realisierung von grossen Infrastrukturvorhaben in der Schweiz sind zu kürzen und zu straffen. Dies gilt namentlich auch für Beschwerdeverfahren.

- Bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturprojekte ist das Verursacherprinzip zu stärken. Höhere Tarife im öffentlichen Verkehr und Road Pricing-Ansätze im Strassenverkehr dürfen keine Tabus sein. Bei der Infrastrukturerichtung ist die Beteiligung Privater zu fördern (PPP).
- Die Ausbildung junger Fachkräfte sowie die Forschung und Lehre in den Ingenieurwissenschaften sind zu stärken und zu fördern.
- Die Ingenieure und Planer spielen bei der Bewältigung der Herausforderungen eine zentrale Rolle und sind deshalb von Beginn an in die Konzeption und Umsetzung einzubeziehen.

Sessionsanlass 2013 - nachhaltige Mobilität für die Schweiz

Anlässlich der laufenden politischen Diskussionen rund um die Mobilität der Zukunft in der Schweiz hat die usic ihren diesjährigen Sessionsanlass zu eben diesem Thema durchgeführt. Als Referierende geladen waren Karin Frick, Geschäftsleitungsmitglied des Gottlieb Duttweiler Instituts, und Benno Singer, Stv. Gesamtleiter der ewp-Gruppe und Mitglied der usic Fachgruppe Mobilität & Infrastruktur. Karin Frick präsentierte in ihrem Referat einen Überblick über die Mobilität der Zukunft, neue Akteure in diesem Bereich sowie den Umgang mit Mobilität. Gemäss ihren Aussagen gibt es einen zentralen Ansatzpunkt in der künftigen Ausgestaltung der Mobilitätsinfrastrukturen: «Die Software (Zugang und Navigation) wird in Zukunft wichtiger sein als die Hardware (Verkehrsmittel und Infrastruktur). Mobilität wird weniger zur Wahl zwischen bestimmten Verkehrsmitteln als deren kluge Kombination und der intelligenten Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur.» Benno Singer beleuchtete die konkreten Herausforderungen für eine zukunftsfähige Mobilitäts- und Infrastrukturplanung aus Sicht der usic und wies auf die fünf genannten Forderungen (s. Fazit) hin. Am diesjährigen usic-Sessionsanlass haben neun Nationalräte sowie diverse weitere Vertreter aus Politik und Wirtschaft teilgenommen.

Weitere Informationen

zu den Arbeiten der usic Fachgruppe Mobilität & Infrastruktur:
www.usic.ch/fgmi/stellungnahmen

Mehr Transparenz im SIA

Im Zuge der Organisationsentwicklung des SIA wurde klar die Mitbestimmung im Verein gestärkt: Neben die Konferenz der Sektionen als "Ständerat" tritt eine Konferenz der Berufsgruppen als «Nationalrat» (Bild 1).¹ Dazu müssen sich alle Fachvereine für die Zugehörigkeit zu nur einer Berufsgruppe entscheiden. Neben der der Architekten (BGA, 7'190 Mitglieder) bestehen die Berufsgruppen Ingenieurbau (BGI, 3'560 Mitglieder), Technik (BGT, 860 Mitglieder) und Umwelt (BGU, 1'110 Mitglieder). Beide Konferenzen, die sich auch periodisch gemeinsam treffen wie erstmals am 5. April 2013 in Münchenwiler, haben Antragsrecht und ernennen ihre Delegierten für die Delegiertenversammlung (DV), proportional zu ihren Mitgliederzahlen.

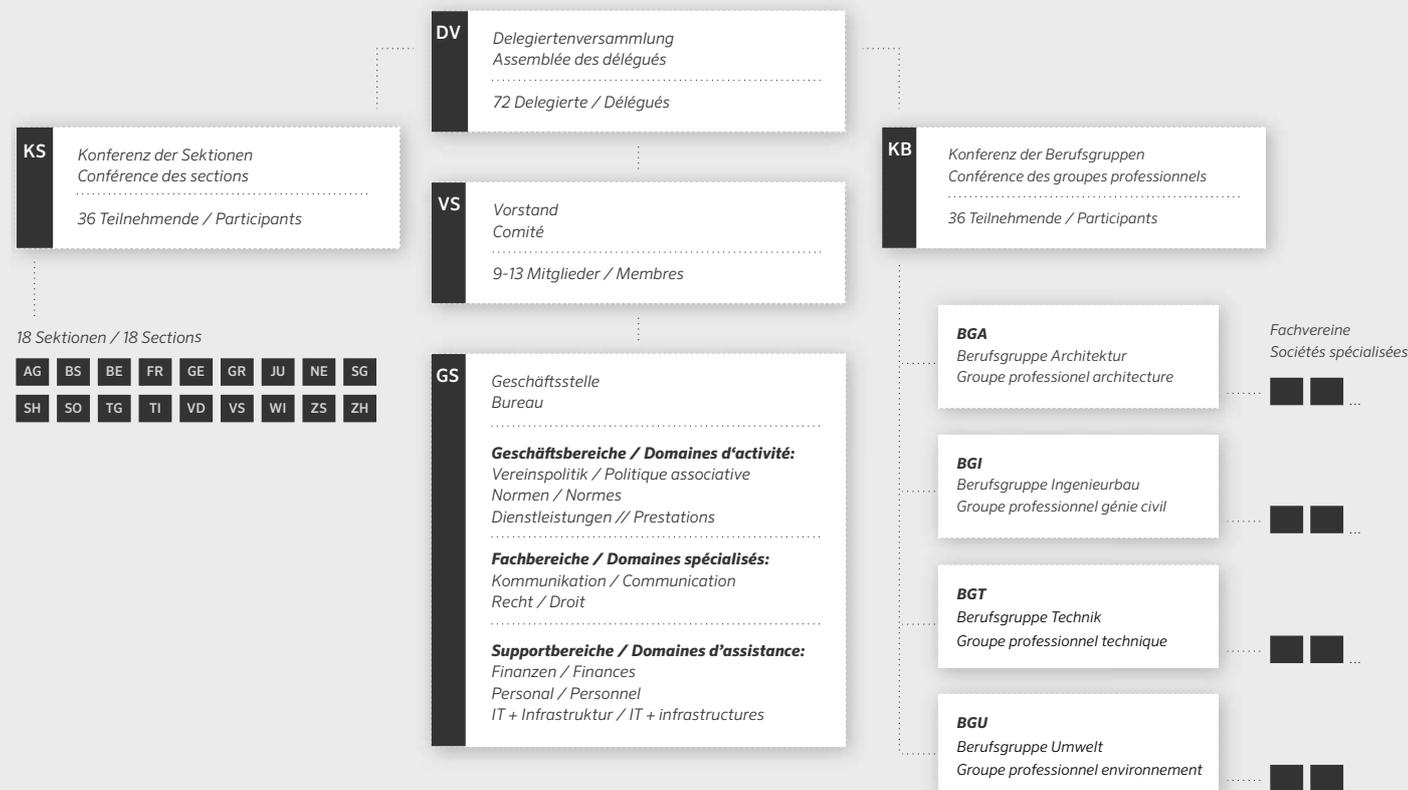
Aktuelle Themen der Berufsgruppe Ingenieurbau

In Münchenwiler wurde u.a. im neuen Mitgliederreglement die Verschärfung abgelehnt, dass nur FH-Absolventen vierjähriger Studiengänge direkt in den SIA aufgenommen werden können.² Dank der vorangegangenen intensiven Diskussion zwischen Sektionen und Berufsgruppen wurden alle neuen SIA-Reglemente an der DV vom 25. Mai 2013 in Zürich-Oerlikon mit grossem Mehr angenommen.

Nach einer Bereinigung mit den Architekten im zweiten Anlauf ebenfalls genehmigt wurde die neue SIA-Ordnung 144 Ingenieur- und Architekturleistungsofferten.³ Inzwischen hat die Zentralkommission für Ordnungen auch dem Antrag des BGI zur Erarbeitung eines Merkblatts Projektbegleitung und Projektprüfung zugestimmt.

Organigramm des SIA

Dr. J.-Martin Hohberg, Mitglied BGI-Rat / Delegierter usic



1. TEC21 S. 49-50 /2012 (http://www.sia.ch/uploads/media/sia_tec21_49-50_2012_DV.pdf)

2. TEC21 S. 29-30 /2013 (http://www.sia.ch/uploads/media/sia_tec21_29-30_2013_Neue-Wege-zum-SIA.pdf)

3. SIA-Medieninformation 26.08.2013 (http://www.sia.ch/uploads/media/MInfo_SIA_144_dc.pdf)

2050

*Ingenieure unterstützen die
Energiestrategie 2050 des Bundesrates*

Die Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen usic hat unter ihren Mitgliedern eine Online-Befragung zum Thema Energiestrategie 2050 durchgeführt. Diese zeigt eine breite Abstützung der bundesrätlichen Energiepolitik. Über drei Viertel aller usic-Mitglieder sind laut der Umfrage mit der energiepolitischen Stossrichtung einverstanden.

Die usic unterstützt grundsätzlich die Energiestrategie 2050 des Bundesrats, wie dies bereits in der Vernehmlassung und im Energie-Positionspapier kommuniziert wurde. Die offizielle Haltung der usic wird nun durch die Befragung der einzelnen Mitglieder bestätigt. Rund 77 Prozent der Mitgliedsunternehmen sind grundsätzlich mit den drei Stossrichtungen der Energiestrategie 2050 – Verbesserung der Energieeffizienz, Ausbau des Anteils erneuerbarer Energie, Einsatz fossiler Stromproduktion und Stromimporte zur Versorgungssicherheit – einverstanden. Zentrale Ansatzpunkte für eine Ablehnung der Energiestrategie 2050 sind bei 23 Prozent der Umfrageteilnehmer der Einsatz fossiler Stromproduktion, die mangelnde Versorgungssicherheit und die damit einhergehende Abhängigkeit von Stromimporten sowie die generelle Verbannung der Kernenergie.

Politische Rahmenbedingungen als Grundlage

Die usic weist nicht zum ersten Mal darauf hin, dass für die erfolgreiche Umsetzung der Energiestrategie 2050 gewisse Rahmenbedingungen erfüllt sein müssen. Dazu gehört explizit die Schaffung von mehr Planungs- und Rechtssicherheit für die Ingenieurunternehmen, denn nur so können dringend benötigte Investitionen ausgelöst werden. Weiter werden von der Politik klarere Prioritäten und Regelungen zur Lösung von Interessenskonflikten zwischen Versorgungssicherheit und Umweltschutzanliegen verlangt. Zudem sollen Forschung und Lehre im Bereich Energie sowie die Bildung und Nutzung zentraler Wissenspools zu sämtlichen energierelevanten Themen gestärkt und gefördert werden.

Das spezifische Fachwissen der Ingenieurinnen und Ingenieure ist in diesem Kontext unverzichtbar, dieses ist deshalb möglichst zeitnah in die Planung und die Umsetzung der Energiestrategie 2050 miteinzubeziehen. Mario Marti, Geschäftsführer der usic, hält dazu fest: «Die Ingenieurinnen und Ingenieure in diesem Land arbeiten schon heute an der Schweiz von morgen – insbesondere auch im Energiebereich. Nur mit innovationsfreundlichen Rahmenbedingungen können die vielfältigen

Herausforderungen der Energiewende von unserer Seite her aktiv mitbewältigt werden.»

Investitionen in Forschungs- und Ausbildungszentren

Weiter zeigt die Mitgliederbefragung, dass der Rückbau von bestehenden Kernkraftwerken in der Schweiz als eine besondere Herausforderung innerhalb der Energiestrategie 2050 gesehen wird. Rund 90 Prozent der befragten usic-Mitglieder geben an, in ihren Unternehmen heute nicht über das notwendige Wissen und die Kapazitäten zum Rückbau bestehender Schweizer Atomkraftwerke zu verfügen. Dieser Punkt müsse zwingend in die Planung neuer Forschungs- und Ausbildungszentren im Rahmen der Energiestrategie 2050 aufgenommen werden, meint die usic.

Die Mehrheit der Schweizer Ingenieurunternehmen glaubt daran, dass die Energiewende wie vom Bundesrat skizziert möglich ist und ist auch bereit, dafür zu investieren. Rund 67 Prozent der usic-Mitglieder wollen die notwendigen Kapazitäten und personellen Ressourcen aufbauen, um die angestrebte Energiewende mit langfristig geplanten Massnahmen aktiv zu unterstützen.

Die Umfrage zum Thema Energiestrategie 2050 umfasst 13 Fragen und wurde vom 6. bis 27. Mai 2013 online durchgeführt. Von insgesamt 430 angeschriebenen Ingenieurunternehmen haben 163 den Fragebogen vollständig ausgefüllt. Dies entspricht einer Rücklaufquote von rund 38 Prozent. Von den befragten Unternehmen stammen 84 Prozent aus dem deutschsprachigen und 16 Prozent aus dem französischsprachigen Raum.

Aktuelle Arbeiten

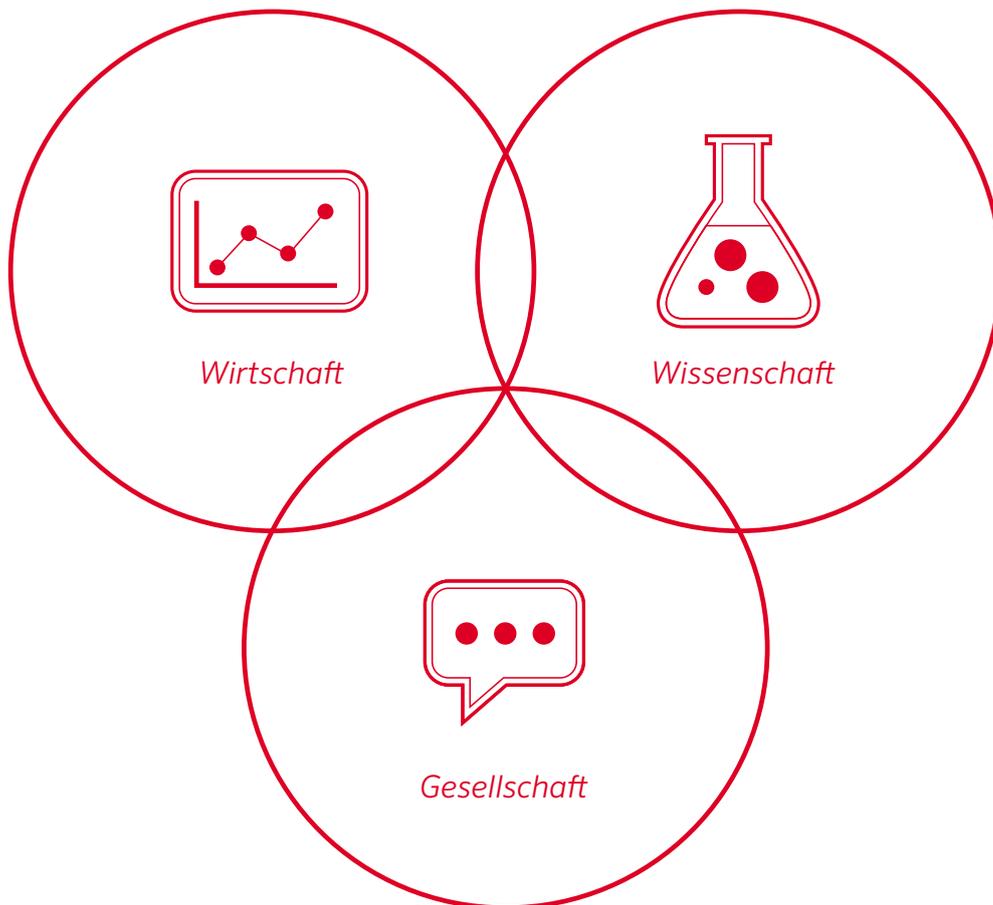
Die Fachgruppe Energie & Umwelt der usic befasst sich momentan intensiv mit der vom Bundesrat am 4. September 2013 verabschiedeten Botschaft zur Energiestrategie 2050 respektive dem ersten Massnahmenpaket. Des Weiteren ist die usic seit kurzem in der neu formierten Konferenz der Gebäudetechnik-Verbände vertreten, welche sich in Hinblick auf die Energiestrategie 2050 spezifisch mit Fragen und Anliegen der Gebäudetechnikbranche befasst.

Foto: Franz Metelec/fotolia.com

Trialog

Neue Energiepolitik

► Schlussbericht des Kantons Aargau,
economiesuisse und WWF Schweiz



Neuausrichtung der Energiepolitik ist machbar, braucht aber mehr Markt

Die bundesrätliche Energiestrategie 2050 ist in ihren Grundzügen ambitioniert, aber technisch machbar. So lautet eine der zentralen Erkenntnisse des Trialogs. Inwiefern die Strategie umgesetzt werden kann, hängt aber vom politischen Willen im Parlament und den Kantonen ab. Entscheidend ist zudem, wie die Bevölkerung die ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Konsequenzen der energiepolitischen Massnahmen beurteilen wird. Deshalb sind sorgfältige Güterabwägungen unumgänglich.

Nach dem Reaktorunfall von Fukushima im März 2011 und vor dem Hintergrund eines sich rasch verändernden europäischen Strommarktes will der Bundesrat die Energiepolitik neu ausrichten. Der Strategiewechsel hat in Wirtschaft, Gesellschaft und Wissenschaft zu gemischten Reaktionen mit teils gegenläufigen Aussagen geführt. Der Kanton Aargau, economiesuisse und WWF Schweiz haben deshalb mit dem «Trialog Neue Energiepolitik» eine Diskussionsrunde mit weiteren neun Verbänden aus Wirtschaft und Umwelt ins Leben gerufen. Ziel des Trialogs war

es, die Energiestrategie 2050 zu analysieren und zu plausibilisieren. In einem professionell geführten, wissenschaftsbasierten Dialog wurden die Energiestrategie 2050, deren Realisierbarkeit und die Konsequenzen auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt diskutiert. Jetzt liegt der Schlussbericht vor.

→

Güterabwägungen sind notwendig

Die Trialog-Teilnehmer haben in wesentlichen Punkten eine gemeinsame Einschätzung erarbeitet. Grundsätzlich ist man sich einig, dass die Energiestrategie 2050 des Bundesrates technisch machbar ist. Die Basisannahmen erscheinen aus heutiger Sicht plausibel. Hervorzuheben ist aber, dass der Bund ambitionierte Zielsetzungen verfolgt. Die Umstellung ist mit Kosten verbunden und basiert auf Annahmen zu Sparpotenzialen und zu Potenzialen von neuen erneuerbaren Energieträgern, deren Grössenordnung heute nicht vollständig absehbar ist. Wie bei fast allen politischen Entscheiden entstehen Zielkonflikte. Die Energieversorgung soll sicher, umwelt-, sozialverträglich und wirtschaftlich sein. Die zum Teil divergierenden Erwartungen verlangen deshalb nach sorgfältigen Güterabwägungen. Sie bilden die Voraussetzung für eine Entscheidung, die gemeinsam vom Bund, von den Kantonen und der Bevölkerung getragen werden kann. Es gibt noch viele offene Fragen und die Unsicherheiten über die künftigen Entwicklungen sind gross. Neu entstehende Pfadabhängigkeiten sollten deshalb vermieden werden.

Verstärkte Massnahmen zur Förderung der Energieeffizienz

Unbestritten ist, dass grosse Sparpotenziale beim Energieverbrauch vorhanden sind. Dies unter anderem beim Verkehr, in der Industrie und bei den Gebäuden. Die vorgesehene Verstärkung des Gebäudeprogramms wird zur Zielerreichung als ungenügend betrachtet. Auch bei einem Systemwechsel muss die Finanzierung des Gebäudeprogramms in Abstimmung mit den Kantonen gesichert sein. Der

Trialog bevorzugt anstelle von Subventionen einen Ausbau marktwirtschaftlicher Instrumente wie zum Beispiel Lenkungsabgaben oder Elemente einer ökologischen Steuerreform. Deshalb empfiehlt der Trialog bei der Prüfung neuer Massnahmen verstärkt auf markt-nahe Lösungen zu setzen.

Unterschiedliche Betrachtung der erneuerbaren Energien

Die Potenziale von Solar- und Windstrom werden von den Teilnehmern uneinheitlich eingeschätzt. Es besteht dennoch Konsens, dass eine vollständige Versorgung mit erneuerbaren Energien längerfristig als technisch machbar erscheint. Voraussetzung für den Ausbau sind aber weitere Fortschritte bei der Speicherung, dem Netzausbau und dem Markt-Design. Zudem soll dieser näher am Markt erfolgen. Sowohl für die Wirtschafts-, als auch die Umweltverbände haben die Versorgungssicherheit und Wirtschaftlichkeit eine hohe Priorität. Die Wege dazu werden aber unterschiedlich gesehen. Einig ist man sich darin, dass der Ausbau der Klein- und Kleinstwasserkraftwerke nicht weiter gefördert werden soll. Denn die Zusatzproduktion an Energie fällt im Verhältnis zu den negativen ökologischen Auswirkungen auf Natur und Landschaft zu gering aus. Deutlich abgelehnt wird die Idee der Subventionierung von Anlagen zur fossilen Wärme- oder Stromerzeugung.

Die starke Förderung der erneuerbaren Energien wie Windkraft und Photovoltaik im Ausland, führt zu Zeiten mit starkem Sonnenschein oder starken Winden zu einem Überangebot an Strom. Die Folge sind kurzfristige Strompreiserfälle mit weitreichenden Folgen: Der

Erlös an der Strombörse verringert sich, die Einspeisevergütung steigt, während gleichzeitig konventionelle Kraftwerke – auch die traditionelle Wasserkraft – aus dem Markt verdrängt werden. Der Strommarkt braucht deshalb dringend neue Regeln.

Die Energieversorgung soll sicher, umwelt-, sozialverträglich und wirtschaftlich sein.

Der Trialog empfiehlt, die Neuausrichtung der Energiepolitik im Sinne einer rollenden Planung anzugehen und einen gesamtwirtschaftlichen Ansatz zu wählen, der auch die externen Effekte der Energieversorgung berücksichtigt. Den politischen Entscheidungsträgern empfiehlt der Trialog, neben den Ergebnissen aus Modellrechnungen auch die Auswirkungen der politischen Entscheidungen genau zu verfolgen und ganz besonders die Entwicklungen im Ausland und deren Konsequenzen für die Schweiz in die Überlegungen einzubeziehen.

Illustration: id-k.com 

USIC Young Professionals besichtigten den neuen Operationstrakt Ost des Universitätsspitals Basel

Plattformen für junge Mitarbeitende sind heute in den meisten Branchen erfolgreich etabliert und gewinnen stetig an Bedeutung. Die usic lancierte im Jahr 2008 die eigene Plattform und organisiert seither jährlich zwei Anlässe für junge Ingenieurinnen und Ingenieure. Im vergangenen Mai besuchten die usic Young Professionals mit gegen vierzig interessierten Teilnehmenden den Bau des neuen Operationstrakts Ost des Universitätsspitals Basel.

Nach dem Vorbild des Weltverbandes FIDIC (Fédération Internationale des Ingénieurs-Conseils) sowie aufgrund von Erfolgsgeschichten aus diversen anderen Branchen hat die Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen usic im Jahr 2008 die eigene Plattform für junge Ingenieurinnen und Ingenieure geschaffen. Seither organisiert die usic zweimal jährlich Anlässe und Veranstaltungen. Sie dienen nicht nur der frühzeitigen Vernetzung des beruflichen Nachwuchses, sondern fördern bei den jungen Ingenieuren auch die Motivation und die Freude am Beruf. Der erste Anlass im laufenden Jahr galt dem Besuch der Baustelle des neuen Operationstrakts Ost am Universitätsspital Basel.

Ingenieurleistungen für modernste Operationsmethoden

Für Daniel Aebersold, verantwortlicher Bauingenieur der ingenta ag, ist das Zusammenspiel aller Fachkräfte am Bau Voraussetzung für innovativste Ingenieurleistungen: «Infolge der extremen Menge und Dichte an Haustechnikinstallation im Spitalbau ist es für den Bauingenieur eine grosse Herausforderung, zusammen mit den Fachingenieuren die Tragwerkdurchdringungen so zu planen, dass die Kräfte über noch vorhandenen Beton und Stahl bis hinunter zur Foundation gelangen können.» Im Bereich der Gebäudetechnik sind im Besonderen die speziellen Lüftungssysteme in den Operationssälen und die Massnahmen zur Erdbebensicherheit eindrucklich. Ein fast fünfzig Meter langes Tragwerk, verankert in speziellen Erdbebenstützen in sogenannten Kernzonen, verbindet den Altbau mit dem Neubau.

USIC-Geschäftsführer Mario Marti war hoch erfreut über das rege Interesse der gegen vierzig Teilnehmenden. Gemeinsam

mit Bernhard Berger, usic-Vorstandsmitglied und zuständig für die usic Young Professionals, empfing er mit einer kurzen Einleitung über die Bedeutung der Plattform, die in diesem Jahr fünf Jahre alt wird, die anwesenden Gäste. «In 10 bis 15 Jahren sind die jungen Ingenieurinnen und Ingenieure in tragenden Funktionen tätig und damit diejenigen, welche die traditionelle und hochinnovative Schweizer Ingenieurskunst weiter erhalten werden», sagt Bernhard Berger zur Bedeutung der Nachwuchsförderung im Ingenieurwesen. Im Nachgang zur Besichtigung folgte ein Apéro an der Rheinpromenade, der zum gemeinsamen Austauschen und Netzwerken einlud.

Foto: usic 

Veranstaltungshinweis

In der nächsten Veranstaltung für Young Professionals der usic wird das spannende Thema «Work-Life-Balance und neue Arbeitsmodelle in Ingenieurunternehmungen in Ingenieurunternehmungen» behandelt.

Mit einem Inputreferat von Dr. Julia K. Kuark, JKK Consulting, Lenzburg und der anschliessenden Gruppenarbeitsphase (World-Café) werden die verschiedenen Aspekte der Thematik vorgestellt und ausgiebig diskutiert.

Der Anlass findet am 11. Dezember 2013 im Hotel Allegro in Bern statt. Weitere Informationen zum Programm und zur Anmeldung finden sich unter www.usic.ch/yp.

► Christian Gfeller, Geschäftsstelle usic



FIDIC- Kongress 2013 in Barcelona

Centenary Conference

Der diesjährige FIDIC-Kongress fand vom 15. bis 18. September in Barcelona statt. Der Kongress stand unter dem Motto «Quality of Life: Our Responsibility» – gleichzeitig standen die Feierlichkeiten zum 100-Jahr-Jubiläum der FIDIC im Zentrum der Tagung.

Vor hundert Jahren, 1913, gründeten die Ingenieurverbände von Frankreich, Belgien und der Schweiz in Gent (B) die FIDIC (International Federation of Consulting Engineers). Die usic, damals noch unter dem Namen ASIC, welche ihrerseits erst ein Jahr zuvor, im Jahr 1912, gegründet wurde, war damals also Mitbegründerin des internationalen Dachverbandes der Ingenieurbranche. Bis heute ist die usic ununterbrochen Mitglied der FIDIC und zählt damit – mit den Verbänden aus Frankreich und Belgien – zu den «ältesten» FIDIC-Mitgliedern. Die usic, welche am diesjährigen

Anlass bei verschiedenen Gelegenheiten für diese Pioniertat gewürdigt wurde, nahm aus Anlass des Jubiläums mit dem (fast) gesamten Vorstand teil. Die Reise nach Barcelona wurde mit der diesjährigen Klausur verbunden, welche am Dienstag, 17. September 2013, im Real Club Nautico von Barcelona stattfand und anlässlich welcher der Vorstand den Schweizer Generalkonsul von Barcelona Pascal Décosterd zu einer Aussprache traf.

Zum Jubiläumsjahr modifizierten die Organisatoren des Kongresses den Ablauf des Anlasses: Das (Haupt-)Programm des Kongresses wird von drei auf zwei Tage (Montag und Dienstag) verkürzt und mit dem Gala Dinner (bisher am Mittwohabend) abgeschlossen. Damit soll die Attraktivität des Kongresses bei den vielbeschäftigten Managern der Ingenieurbüros erhöht werden. Am dritten Tag (Mittwoch) werden dann FIDIC-interne Themen besprochen, so namentlich Rapporte aus den diversen Arbeitsgruppen sowie verschiedene Versammlungen, darunter die ordentliche Generalversammlung der FIDIC. Die konzeptionellen Anpassungen waren erfolgreich, konnte doch ein beachtlicher Zuwachs an Teilnehmenden verzeichnet werden: Gut 1'200 Personen aus beinahe 100 Ländern nahmen am Anlass teil, womit der FIDIC-Kongress definitiv zu DER Adresse der internationalen Ingenieurbranche wurde.





Greg Ward, Master of Ceremony, FIDIC-Kongress 2013

Inhaltlich sind aus Schweizer Sicht vor allem zwei Themen von besonderem Interesse:

- Die FIDIC publizierte am Kongress ein «FIDIC Sustainability Pack», welches aus drei Dokumenten besteht: Der Leitfaden «Project Sustainability Management» und das «Project Sustainability Logbook» bieten Informationen und Werkzeuge für Ingenieure bei der Implementierung und Umsetzung grosser Projekte im Bereich der Nachhaltigkeit. Das dritte Dokument – «Rethink Cities» – bietet eine umfassende Darstellung der Herausforderungen rund um die Städte, die im Lichte der nachhaltigen Entwicklung zu meistern sind. Diese Dokumente stellen auch für Schweizer Ingenieure eine wertvolle Quelle von anregenden Gedanken und Überlegungen dar.
- Präsentiert wurde die zweite Auflage der «FIDIC Guidelines for the Selection of Consultants». Dieses Dokument enthält die Empfehlungen der FIDIC für gute Vergaben von Ingenieurdienstleistungen. Noch stärker als die erste Auflage der Leitlinien setzt das neue Dokument den zentralen Fokus auf die Bewertung der Qualität der Angebote (Quality Based Selection); der Preis soll erst in einer zweiten Phase mit dem qualitativ besten Anbieter vereinbart werden. Neu enthalten die Guidelines konkrete Vorschläge für die Preisfestlegung.

Anlässlich des Kongresses übernahm Pablo Bueno (Spanien) das Präsidium der FIDIC vom bisherigen Präsidenten Geoff French (UK). Mit Kiran Kapila (Indien), Moncef Ziani (Marokko) und William Howard (USA) wurden drei neue Vorstandsmitglieder der FIDIC gewählt. Der nächste Kongress findet vom 28. September bis 1. Oktober 2014 in Rio de Janeiro statt (Motto: «Sustainable Solutions for a Changing World»).

www.fidic.org

Foto: usic 



► Dominik Courtin,
Vorsitzender der Geschäftsleitung
Basler & Hofmann AG

Warum wir das Berufsbild des Bauingenieurs korrigieren müssen

Die Arbeit von Bauingenieuren und Bauingenieurinnen unterscheidet sich in einem wesentlichen Punkt von der Arbeit anderer Ingenieure: Sie findet in der Öffentlichkeit statt und wird häufig mit beträchtlichen öffentlichen Mitteln finanziert. Das verankert unseren Beruf weitaus stärker in der Gesellschaft als jeden anderen Ingenieursberuf. Wir entwickeln und testen unsere Prototypen nicht im firmeneigenen Labor, sondern unter öffentlicher Beobachtung.

Bauingenieure und Bauingenieurinnen prägen mit ihrer Arbeit den öffentlichen Raum. Zu Recht werden unsere Vorhaben deshalb breit diskutiert und müssen oft sogar vom Volk absegnet werden. Um derart politische Projekte zum Erfolg zu führen, braucht es die enge Zusammenarbeit mit unterschiedlichsten Beteiligten und Betroffenen. Dazu müssen die beteiligten Fachleute Vermittlungs- und Integrationsfähigkeit ebenso mitbringen wie das Verständnis für gesellschaftliche Zusammenhänge und Meinungsbildungsprozesse. Milliarden schwere Infrastrukturprojekte können nicht von einem einzigen Unternehmen alleine geschultert werden. Deshalb ist es für Bauingenieure selbstverständlich, Projekte in Ingenieurgemeinschaften mit den stärksten Mitbewerbern zu realisieren. Das verlangt von allen Beteiligten einen grosszügigen Umgang mit eigenem fachlichem und methodischem Know-how. Firmengeheimnisse gibt es nicht.

Gerade als Bauingenieure und Bauingenieurinnen üben wir einen höchst kommunikativen, ja sozialen Beruf aus. Diese Erkenntnis muss Auswirkungen auf die Ingenieursausbildung haben, aber auch darauf, wie wir den Beruf nach aussen darstellen. Vernetztes Arbeiten und Dialogfähigkeit sind Eigenschaften, die für unseren Erfolg entscheidend sind. Sie werden in der Regel eher Frauen zugeschrieben. Deshalb besteht die Hoffnung, dass wir mit der Korrektur des Berufsbildes auch die Attraktivität unseres Berufes für Frauen erhöhen.

Quelle: IngFLASH Nr. 47, August 2013

Abschied von Joseph von Aarburg



Joseph von Aarburg, ehemaliges
Vorstandsmitglied der usic

Am 22. Juli 2013 erreichte uns die traurige Nachricht vom Tod unseres ehemaligen Vorstandsmitglieds Joseph von Aarburg. Seine Familie schreibt in der Todesanzeige: Joseph von Aarburg durfte diese Welt an einem sonnigen Sommermorgen nach schwerer Krankheit, welche er mit Würde und Anstand getragen hatte, friedlich verlassen.

Joseph von Aarburg
25. Juni 1949 bis 21. Juli 2013

Joseph von Aarburg war mit Leib und Seele Bauingenieur und Gestalter unserer Umwelt. Er hat sich über viele Jahre in besonderem Masse und mit viel Herzblut für unsere Vereinigung eingesetzt. Joseph von Aarburg war seit 2005 Mitglied des Vorstandes. Er hat auch in verschiedenen Arbeitsgruppen mitgearbeitet und war als Vertreter der usic im Stiftungsrat der Pensionskasse PTV und in der Stammgruppe Planung von bauenschweiz tätig. Seine Verdienste sind sehr gross. Die usic dankt ihm von Herzen für sein Wirken und sein grosses Engagement.

Joseph von Aarburg war ein gern gesehener loyaler Berufskollege und ein lieber Freund. Wir werden ihn vermissen und immer gerne an die gemeinsame Zeit zurückdenken. Wir behalten Joseph von Aarburg in bester Erinnerung.

*Vorstand und Geschäftsstelle der Schweizerischen Vereinigung
Beratender Ingenieurunternehmungen usic*

Neuigkeiten aus usic-Unternehmungen

F. Preisig Holding AG

Rückwirkend per 1. Januar 2013 hat die F Preisig Holding AG die Aktien der Margadant GmbH in Kriens übernommen. Mit diesem Schritt unterstützt die F. Preisig Holding AG Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der F. Preisig AG in ihrer Strategie, das Dienstleistungsangebot gezielt zu erweitern.

Die F. Preisig AG meldet; wir versprechen uns durch das Zusammengehen mit dieser erfolgreichen Firma sowohl fachlich wie auch geografisch eine Ergänzung und Erweiterung unseres Dienstleistungsangebotes sowie unseres Kundenkreises.

Die Margadant GmbH soll als einzige formale Änderung die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft erfahren und im Übrigen unter bisherigem Namen und unabhängig von der F. Preisig AG unter dem gemeinsamen Dach der F. Preisig Holding AG am Markt auftreten.

Paul Keller Ingenieure AG (pkag) feiert ihr 40-Jahr-Jubiläum

Jung genug für eine dynamische Zukunft mit der Pöyry Schweiz AG.

Die pkag wurde im Jahre 1973 vom Elektroingenieur Paul Keller und dem Techniker Bruno Willimann gegründet. Dank personellem und technischem Know-how hat die Unternehmung während all der Jahre erfolgreich und massgeblich zum Ausbau des schweizerischen Bahnnetzes beigetragen. Viele bedeutende Projekte tragen die Handschrift der pkag. Zum Anlass dieses Jubiläums hat die pkag ein Buch publiziert.

Im Rahmen einer Vernissage haben die «Büchermacher» Rolf Bootz und Robert

Roos im Auftrag der pka ihr Buch «Zukunft nach Plan – 40 Jahre für die neue Ära» vorgestellt. In grafisch wie textlich gekonnter Aufmachung wurde nicht nur eine Firmengeschichte dargestellt – das Buch ist auch zu einem Spiegel der Zeit geworden. Es beschränkt sich inhaltlich nicht nur auf Facts & Figures, auch das Feinstoffliche, das Visionäre kommt zum Ausdruck.

Die beiden Gründer haben mehr als nur eine Firma gegründet. Unter dem Motto «I have a dream» wird uns bewusst, wie viel die beiden Pioniere für die Entwicklung der Bahntechnik in unserem Lande geleistet haben. Im Laufe der 40 Jahre waren sie in fast jedes bedeutende Bahn-technikprojekt involviert und deshalb auch Marktleader in ihrem Kerngeschäft.

Es war dieses Know-how in der Energie- und Bahntechnik, die die pka für Investoren jeder Couleur interessant machte. Weil den beiden Gründern wichtig war, ihr Unternehmen mit den rund vierzig Mitarbeitenden in eine weiterhin erfolgversprechende Zeit zu führen, waren für einen Merger nicht primär finanzielle Überlegungen wichtig. Mit der Integration in die Pöry-Gruppe konnte eine Lösung in diesem Sinne gefunden werden. Per 1. Juli 2013 wurde die pka somit in die neue Pöry Schweiz AG integriert und sämtliche Arbeitsplätze blieben erhalten.

MRI bewegt sich weiter ...

Die Marcel Rieben Ingenieure AG, Bern-Liebefeld gibt ihrem Gesamtauftritt ein neues Gesicht. Die MRI Ingenieure präsentieren sich mit neuem Logo und stellen das Leitmotiv «Wir planen neue Lebensqualität» ins Zentrum. Weiter melden die MRI Ingenieure, dass per 1. Juni 2013 Alain Bayard, Dipl. Ingenieur (FH) ins Kader aufgenommen wurde. Er leitet den Fachbereich «Energie» mit den zwei Schwerpunkten Energieeffizienz und Nachhaltigkeit. Die MRI Ingenieure legen ihren Fokus speziell auf die erneuerbaren Energien wie Solarthermie, Geothermie, Biomasse und Windkraft und leisten damit einen Beitrag zur Energiewende.

Heinz Karrer neuer Präsident von economiesuisse

Der Vorstand von economiesuisse hat anlässlich des Tages der Wirtschaft vom 30. August 2013 Heinz Karrer einstimmig zum neuen Präsidenten des Wirtschaftsdachverbands gewählt. Er trat per 1. September 2013 die Nachfolge von Dr. Rudolf Wehrli an und wird an allen massgeblichen Entscheiden teilhaben. Aufgrund der zwölfmonatigen Kündigungsfrist bei Axpo erfolgt eine schrittweise Übernahme der Präsidiums-geschäfte. In der Übergangszeit werden die Präsidiums-geschäfte durch die drei Vizepräsidenten geführt.

Als langjähriger CEO von Axpo weiss Karrer, wie wichtig gute Rahmenbedingungen für eine international wettbewerbsfähige Wirtschaft sind. Er ist ein glaubwürdiger und engagierter Verfechter einer wirtschaftlich erfolgreichen, zukunftsorientierten und liberalen Schweiz. Seine Fähigkeit zum Dialog hat Karrer bereits vielfach bewiesen und durch seine bisherigen Tätigkeiten kennt er das politische System und die Wirtschaft der Schweiz bestens.

economiesuisse, Medienmitteilung vom 30. Aug 2013

Link: www.economiesuisse.ch

bauenschweiz ernennt neuen Direktor

bauenschweiz hat einen neuen Direktor. Der Vorstand hat an seiner Sitzung vom 28. August 2013 Dr. Benjamin Wittwer zum neuen Direktor ernannt und damit die Nachfolge von Charles Buser geregelt.

Seit 2009 und bis zu seinem Stellenantritt bei bauenschweiz per 1. März 2014 leitet er als deren Generalsekretär die Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz BPUK.

Sandra Burlet, bauenschweiz

Link: www.bauenschweiz.ch

Beat Kappeler, Schweizer Wirtschaftspublizist

Der ehemalige Berner FDP-Nationalrat Jean-Pierre Bonny stiftete 10 Mio. Franken zur Förderung liberaler Werte gepaart mit Eigenverantwortung. Zum ersten Träger des Preises von 10'000 Franken wurde Beat Kappeler für seinen jahrzehntelangen Einsatz mit spitzer Feder und klarem Kopf für den freien Wettbewerb und eine freiheitliche Gesellschaft geehrt. Die getroffene Wahl ist nicht nur höchst verdient, sondern auch originell. Denn Beat Kappeler war von 1977 bis 1992 Sekretär des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes und in dieser Eigenschaft hatte er gegen die Vertreter der Arbeitgeberseite während Jahren eine Reihe von politischen Auseinandersetzungen zu führen. Er tat dies immer sehr gekonnt, überlegt und mit hohem Verantwortungsbewusstsein. Von diesem Respekt liessen sich auch die Verantwortlichen der «Bonny-Stiftung für die Freiheit» mit ihrer Wahl ihres ersten Preisträgers leiten. Beat Kappeler wurde 1946 in Villmergen AG geboren, studierte in Genf und Westberlin Politikwissenschaft, die er in Genf mit dem Lizentiat abschloss. Nach seiner Tätigkeit beim Schweizerischen Gewerkschaftsbund arbeitete er als Autor bei der «NZZ am Sonntag», als a.o. Professor für Sozialpolitik in Lausanne. 1999 erhielt er den Ehrendoktor der Universität Basel. Neben seinen Kolumnen in verschiedenen Zeitschriften schrieb er mehrere Bücher, zuletzt «sozial, sozialer, am unsozialsten».

Markus Kamber