

Zwei-Couvert-Methode für mehr Qualität

Grundbildung und Corona

Neues Nachtragswesen beim ASTRA





Infra Suisse setzt sich aktiv für Nachhaltigkeit in der Schweizer Infrastrukturbaubranche ein (Seite 4).

Editorial	3
Nachhaltigkeit bei Beschaffungen	4
Polierprüfungen	7
ASTRA Nachtragswesen	8
Berufsfachschule und die Pandemie	10
Die Zwei-Couvert-Methode	12
Strategie Nachhaltige Entwicklung 2030	15
KBOB: Beschaffungsrecht umsetzen	16
Geschäftsleitung gesucht	19
SBB-Sicherheitstag	20
CO ₂ -Gesetz	23
Factsheet Preisprüfung	24
Neuigkeiten	26
Veranstaltungen und Impressum	27



Long Covid im Infrastrukturbau?

Was wird bleiben, wenn das Coronavirus unseren Alltag nicht mehr im Klammergriff hat? Die Video-konferenzen und gelegentlich eine Gesichtsmaske oder doch eine veritable Wirtschaftskrise? Noch kann das niemand wirklich abschätzen. Für den Infrastrukturbau besonders entscheidend ist das konkrete Handeln der öffentlichen Hand.

Zum Glück ist noch in weiten Teilen der Branche wenig zu spüren von einem Umsatzrückgang. Dazu dürfte auch der Fünf-Punkte-Plan des Schweizerischen Baumeisterverbands und Infra Suisse beigetragen haben. Darin fordern die Verbände die öffentlichen Bauherren auf, die Planung von Projekten, die Bewilligungsverfahren, die Vergaben und auch die Realisierung wo immer möglich zu beschleunigen und zu intensivieren.

Wirtschaftliche Krisen kommen erfahrungsgemäss beim Infrastrukturbau erst mit Verzögerung an. Unge-mach droht unserer Branche also, wenn die Schweiz dank Impfungen und Durchseuchung die Pandemie medizinisch überwunden hat. Sind dann die Finanzen des Bundes sowie der Kantone und Gemeinden unter Druck, wird reflexartig gespart. Doch sparen, beim benötigten Ausbau und Unterhalt von Infrastrukturen, ist nicht nur für die Bauunternehmen

fatal, sondern auch aus Sicht des Staates falsch. Denn regelmässig folgt auf staatliche Sparrunden der Ruf nach staatlichen Impulsprogrammen. Diese sind teuer und wirken zu spät.

In jedem Fall nachhaltiger sind langfristig stabile Investitionen. Dafür sorgen auf Bundesebene die Fonds für die Bahn sowie für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr. Entsprechend zuversichtlich zeigt man sich bezüglich Auftragsvolumen beim ASTRA und bei SBB Infrastruktur. Doch zwei Drittel der Investitionen im Infrastrukturbau tätigen die Kantone und Gemeinden. Auch sie müssen sich ihrer volkswirtschaftlichen Verantwortung bewusst sein.

Indem sich jede und jeder einzelne an die Schutz-massnahmen hält, schützen wir uns vor einer zu starken Verbreitung mit dem Coronavirus. Hoffen wir, dass die öffentliche Hand unsere Branche vor den wirtschaftlichen Langzeitfolgen der Pandemie schützt.

Matthias Forster
Geschäftsführer

Nachhaltigkeit bei der Beschaffung von Infrastrukturen

Infra Suisse setzt sich im Interesse ihrer Mitglieder für ein faires und nachhaltiges öffentliches Beschaffungswesen und für einen nachhaltigen Infrastrukturbau ein.

Der Vorstand verabschiedete daher eine Strategie Nachhaltigkeit.



Mittlerweile gilt es in allen Lebensbereichen die langfristigen Folgen seines Handelns für Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft zu bedenken, sich also nachhaltig zu verhalten. Das ist nicht neu. Neu ist seit dem 1. Januar 2021 aber, dass die Nachhaltigkeit für öffentliche Beschaffungen auf Bundesebene explizit als Zuschlagskriterium gilt. Die Kantone und die Gemeinden arbeiten daran, dies ebenfalls umzusetzen. Aber was bedeutet Nachhaltigkeit konkret für

die Beschaffung von Infrastrukturen? Bei der Definitionsfindung leistete und leistet das Netzwerk Nachhaltiges Bauen Schweiz (NNBS) wertvolle Arbeit. Vor kurzem publizierte es den Standard für nachhaltiges Bauen von Infrastrukturen (SNBS Infrastrukturen), einen umfassenden und breitabgestützten Kriterienkatalog für die Bewertung von Infrastrukturbauprojekten. Der SNBS muss die Basis sein für alle Anwendungen.

Strategie für Nachhaltigkeit im Infrastrukturbau

Um die Umsetzung des neuen Beschaffungsrechts weiter sinnvoll voranbringen zu können, legte der Vorstand von Infra Suisse an seiner letzten Sitzung fest, welche Ziele beim Thema «Nachhaltigkeit bei der Beschaffung von Infrastrukturen» verfolgt werden sollen. Zwei Hauptziele wurden dabei definiert.

1. Bauherren beschaffen Infrastrukturen nach nachhaltigen Kriterien.
2. Die Beurteilung der Nachhaltigkeit ist einfach und einheitlich.

Erstes Ziel: Bauherren beschaffen Infrastrukturen nach nachhaltigen Kriterien.

Infra Suisse setzt sich für den Kulturwandel im Beschaffungswesen hin zu einer stärkeren Gewichtung des Qualitätswettbewerbs und damit für mehr Nachhaltigkeit ein. Dieser Wandel braucht Zeit und birgt durchaus Risiken für die Bauherren und Unternehmen. Es gilt deshalb, Erfahrungen zu sammeln und gewisse Vorbehalte zu entkräften. Veränderungen bringen Unsicherheiten, auch juristische. Infra Suisse ist aber überzeugt, dass die Vorteile von Beschaffungen nach Nachhaltigkeitskriterien die Nachteile klar überwiegen. Wichtig sind Infra Suisse beim Thema «Nachhaltigkeit bei der Beschaffung von Infrastrukturen» folgende Punkte:

- a) Die Beurteilung der Nachhaltigkeit umfasst stets die drei Dimensionen Umwelt, Soziales und Wirtschaft: Wer bloss eine Dimension berücksichtigt – beispielsweise ausschliesslich Kriterien des Umweltschutzes anwendet und soziale oder wirtschaftliche Faktoren aussen vorlässt – beschafft nicht nachhaltig.
- b) Die Nachhaltigkeit von Angeboten oder von Anbietern wird nur bewertet, soweit die Nachhaltigkeit mit der zu erbringenden Leistung zusammenhängt: Bauunternehmen müssen die Faktoren, nach denen sie oder ihr Angebot bewertet wird, selbst und direkt beeinflussen können. Diese Forderung klingt lapidar, die Erfahrung zeigt aber, dass sie durchaus berechtigt ist.
- c) Die Beschaffungsprozesse sorgen für einen Wettbewerb, der innovative und nachhaltige Angebote ermöglicht: Ohne die Innovationskraft der Privatwirtschaft ist eine nachhaltige Entwicklung

nicht möglich. Das gilt nicht nur bei der Planung, sondern auch bei der Bauausführung. Die Beschaffungsprozesse der öffentlichen Bauherren müssen ein Umfeld schaffen, das einen Wettbewerb um das nachhaltigste Angebot zulässt. Entscheidend ist etwa die Ausgestaltung der Zuschlagskriterien. Bei den Nachhaltigkeitskriterien müssen Mindestanforderung und keine absoluten Werte vorgegeben sein, die es bloss zu erfüllen gilt. Dann können bessere oder eben nachhaltigere Angebote höher bewertet werden. KBOB und NNBS machen in ihrer Empfehlung konkrete Vorschläge dazu. Auch Unternehmensvarianten müssen zugelassen werden und echte Chancen auf den Zuschlag haben.

- d) Nachhaltigere Angebote haben gegenüber billigeren eine reelle Chance auf den Zuschlag: Nachhaltig beschaffte Infrastrukturen bieten auch dem Bauherrn einen Mehrwert. Darum sollen sie bei der Beschaffung einen höheren Preis haben dürfen. Die Vergabesysteme müssen so ausgelegt sein, dass nachhaltigere Angebote gegenüber billigeren eine echte Chance haben. Wie Preisgewichtung, Preis-kurve und Mindestanforderungen den Qualitätswettbewerb elegant ausschalten könnten, zeigt Infra Suisse auf ihrer Website leicht verständlich: infra-suisse.ch/qualitaet

Zweites Ziel: Die Beurteilung der Nachhaltigkeit bei Beschaffungen ist einfach und einheitlich.

Das Kriterium Preis ist klar und einfach. Qualitative Kriterien wie die Nachhaltigkeit können den administrativen Aufwand erhöhen: Nachhaltigkeit ist zu belegen und die Belege zu kontrollieren. Auch bieten sie einen gewissen Ermessensspielraum, der missbraucht werden könnte. Diesen Gefahren gilt es entgegenzutreten. Infra Suisse setzt sich darum für eine einfache Bewertung der Nachhaltigkeit ein, die von möglichst allen angewendet wird. Besonders zentral sind dabei folgende Punkte:

- a) Die Instrumente für die Beurteilung der Nachhaltigkeit sind standardisiert und basieren auf dem SNBS Infrastruktur: Die Bauherren bedienen sich idealerweise aus einem Grundkatalog von Nachhaltigkeitskriterien und setzen diese je nach Projekt ein. Sie verzichten auf eigene oder weiterführende Lösungen. Bei dieser Standardisierung kommen dem NNBS oder

- der KBOB eine besondere Rolle zu. Indem nicht mehrere Nachhaltigkeitskonzepte angewendet werden, kann verhindert werden, dass Nachweise mehrfach zu erbringen (und zu kontrollieren) sind.
- b) Nachweise von einzelnen Nachhaltigkeitskriterien sind nicht mehrfach zu erbringen: Internationale Nachhaltigkeitskataloge umfassen Kriterien, die im Schweizer Markt des Infrastrukturbaus keine oder kaum eine Rolle spielen. In der Schweiz setzen Gesamtarbeitsverträge oder Gesetze relativ verbindliche Mindeststandards für Leistungen, die im Inland erbracht werden. Wo die Einhaltung dieser Standards systematisch kontrolliert wird, schaffen zusätzliche Nachweise nur unnötigen Mehraufwand.
- c) Beurteilungsinstrumente sind einfach und praxisorientiert: Bauherren und Bauunternehmen brauchen für die Nachhaltigkeitsbewertung einfache, für alle verständliche und in der Realität des Infrastrukturbaus umsetzbare Instrumente. Vorbild ist auch hier der SNBS Infrastruktur.
- d) Der administrative Aufwand für die Beurteilung der Nachhaltigkeit ist für alle Beteiligten tief: Einfache und einheitliche Instrumente reduzieren nicht nur den Aufwand bei der Angebotserstellung und -bewertung, sondern sorgen auch rasch für eine Vollzugspraxis und in der Folge für Verlässlichkeit und Rechtssicherheit.

Weitere Informationen

Das Strategiepapier von Infra Suisse zur Nachhaltigkeit bei der Beschaffung von Infrastrukturen kann heruntergeladen werden unter: infra-suisse.ch/nachhaltigkeit



Anmeldung zur eidg. Berufsprüfung Strassenbau-Polier/in

Die nächste eidgenössische Berufsprüfung Strassenbau-Polier/in auf Deutsch findet am 20. und 21. September 2021 am Campus Sursee statt. Anmeldungen sind ab sofort möglich. Die nächste eidgenössische Berufsprüfung Grundbau-Polier/in findet voraussichtlich im September 2022 statt.

Zulassung

Zur eidgenössischen Berufsprüfung wird zugelassen, wer

- a) ein eidgenössisches Fähigkeitszeugnis (EFZ) oder einen mindestens gleichwertigen Ausweis besitzt und mindestens drei Jahre Berufspraxis im Verkehrswegbau nach Erwerb des EFZ nachweist oder ein eidgenössisches Berufsattest (EBA) oder einen mindestens gleichwertigen Ausweis besitzt und mindestens fünf Jahre Berufspraxis im Verkehrswegbau nach Erwerb des EBA nachweist

und

- b) die erforderlichen Modulabschlüsse oder entsprechende Gleichwertigkeitsbestätigungen nachweist

und

- c) über einen Abschluss als Vorarbeiter/in im Bauhauptgewerbe verfügt.

Dauer

Die schriftlichen Prüfungen dauern 4 ¾ Stunden und finden am Montag, 20. September 2021 statt. Die mündlichen Prüfungen dauern jeweils 45 Minuten und finden am Dienstag, 21. September 2021 statt.

Kosten

Die Prüfungsgebühr von 1'200 Franken (zzgl. MwSt.) wird mit dem Zulassungsentscheid in Rechnung gestellt.

Online-Anmeldung zur
Prüfung bis spätestens
Freitag, 14. Mai 2021
infra-suisse.ch/polier



Das neue Nachtragswesen beim ASTRA

Im Februar publizierte das ASTRA über zehn neue Dokumente zum Nachtragswesen.

Mit einer möglichst hohen Standardisierung und Harmonisierung sowie einer allgemeinen Qualitätsverbesserung bei Projekten, sollen Nachträge soweit wie möglich reduziert werden. Infra Suisse begrüsst die Änderungen. Ganz vermeiden lassen sich Nachträge aufgrund der langen Projektdauer von Infrastrukturbauten auch in Zukunft nicht.



Das ASTRA ist bestrebt, das Nachtragswesen zu professionalisieren. Ziel ist es Nachträge insgesamt zu verringern. Dies soll unter anderem mit einer schweizweit einheitlichen Umsetzung, klaren Vorgaben für alle am Bau Beteiligten sowie einer höheren Projektqualität erreicht werden. Dass dabei Anpassungen in den Projektierungsphasen notwendig sind, wurde vom ASTRA richtig erkannt und ist zu begrüßen. So bestehen neu ein Leistungsbeschreibung für Projektverfasser, Vorlagen für Startsitzen und Preisanalysen sowie Chancen- und Risikoanalysen.

Wo sind die Bauunternehmen betroffen?

Die Dokumenttitel lassen keine Rückschlüsse zu, ob diese für Bauunternehmen unmittelbare Relevanz haben. Unter «Leistungsbeschreibung für Projektverfasser» ist beispielsweise zu finden, dass auch baustellenspezifische Schutzmassnahmen im Leistungsverzeichnis aufgeführt werden sollen. Ein lobenswerter Vorsatz, der aber vermutlich von vielen Projektverfassern nicht einfach zu erfüllen sein wird. Das gleiche gilt für die «qualitativ hochstehenden Ausschreibungsunterlagen mit wenig Angriffspunkten für Nachtragsforderungen». Aufgrund der langen Projektdauer im Infrastrukturbau ist zwangsläufig mit unterschiedlichen Anpassungen zu rechnen. Statt rigoros Nachträge verhindern zu wollen, sollte eher ein praktikables Vorgehen gefunden werden, um rasch und unkompliziert Lösungen zu finden.

Das Dokument «Leistungsbeschreibung Angebotsevaluation technisch betriebswirtschaftlich» behandelt detailliert, wie mit Angeboten von Unternehmern umzugehen ist. Insbesondere das Thema Preisanalysen ist hier ein zentraler Bestandteil. Zusammen mit der Excel-Vorlage kann es einen erheblichen Mehraufwand für alle Anbieter verursachen – mit wenig Vorteilen für die jeweilige Beschaffung.

Hier ist zu hoffen, dass bei künftigen Beschaffungen nicht alle aufgeführten, sondern die jeweils passenden Möglichkeiten verlangt werden.

Der Nachtragsprozess

Der eigentliche Nachtragsprozess für Bauleistungen ist in mehreren Schritten und Dokumenten unterteilt:

- Nachtragsmanagement
- Verhandlungen
- Nachtragsbegehren
- Nachtragsforderung
- Nachtragsantrag

Das Nachtragsmanagement regelt den Prozess zur Feststellung, ob ein Nachtrag überhaupt gerechtfertigt ist. Gemäss Zeiteinteilung scheint ein Durchlaufen des Prozesses in weniger als zwei bis drei Monaten nicht möglich zu sein. Für die darauffolgende Verhandlungsphase sind 80 Arbeitstage, also nochmals fast drei Monate vorgesehen. Die Neuerungen vom ASTRA sind lobenswert. Die Fristen zur Behandlung von Änderungen und Nachträgen scheinen etwas zu lang angesetzt zu sein. Da mag auch der Hinweis darauf, dass die Nachtragsforderungen zeitnah zu bearbeiten und Verhandlungen rasch zu führen sind, nichts ändern. Es bleibt zu hoffen, dass der Prozess in der Praxis rascher geht.

Weitere Informationen

Unter dem QR-Code können Sie die Dokumente zum Nachtragswesen vom ASTRA downloaden.



Das flexible Klassenzimmer

Die Pandemie stellt auch die Berufsfachschule Verkehrswegbauer (BFS Verkehrswegbauer) in Sursee vor Herausforderungen. Nach dem ersten Lockdown im Frühjahr 2020 konnte sie ihre Tore zumindest teilweise wieder öffnen. Das Qualifikationsverfahren wird dieses Jahr unter Einhaltung eines strengen Schutzkonzeptes regulär durchgeführt.



Momentan finden die Fachkurse der Berufsfachschule alternierend im Präsenz- und Fernunterricht statt. Damit ist es möglich, die Lernenden einer Klasse auf zwei Schulzimmer zu verteilen. Alle überbetrieblichen Kurse finden vor Ort statt. In den Innenräumen und auf dem Aussengelände der BFS Verkehrswegbauer gilt Maskenpflicht.

Neun Corona-Fälle und besserer Fernunterricht

Zwischen August 2020 und Februar 2021 zeigten 127 Lernende Symptome, die auf eine Corona-Infektion hinwiesen. Jedoch nur acht davon wurden positiv getestet. Drei Klassen wurden in diesem Zusammenhang vorsorglich nach Hause geschickt. Zudem wurde eine Person aus dem Kreis der Mitarbeitenden positiv auf das Coronavirus getestet. Alle bisher Erkrankten sind wieder genesen und konnten an die Schule zurückkehren. Geschäftsführer Florian Tschümperlin zeigt sich erfreut, dass sich die Schutzkonzepte der Schule bis anhin so gut bewährten. «Dies wäre nicht möglich gewesen ohne unser engagiertes Team», ist Tschümperlin überzeugt.

Das Lehrerteam der Berufsfachschule entwickelte den Fernunterricht nach den Erfahrungen des ersten Lockdowns intensiv weiter. Für die Lehrpersonen und die Lernenden wurden Workshops und Unterrichtseinheiten organisiert, in denen Tipps und Tricks für den Digitalunterricht vermittelt wurden. In Rekordzeit konnten die Lernunterlagen für den Fernunterricht angepasst und die Lehrpersonen mit moderner IT ausgestattet werden. Die Lehrbetriebe waren bei den Weiterentwicklungen mit einbezogen.

Digitalisierung ist für die BFS Verkehrswegbauer zum Glück schon länger kein Fremdwort mehr. Bereits seit rund vier Jahren arbeiten alle Lernende mit einem eigenen Laptop und einer Online-Software. «Die Umstellung auf den Fernunterricht fiel unseren Lernenden und Mitarbeitenden daher vergleichsweise leicht», stellt Tschümperlin fest.

Corona-Pandemie und Abschlussprüfungen

Wegen der Pandemie konnte das Qualifikationsverfahren vergangenes Jahr nicht wie gewohnt durchgeführt werden. Schriftliche und mündliche Prüfungen waren komplett verboten. Für die Gesamtnote zählten die Erfahrungsnoten in Allgemeinbildung und Berufskunde sowie die Note der überbetrieblichen Kurse. Weil bei den Strassenbauern auf praktische Prüfungen verzichtet werden musste,



Florian Tschümperlin, Geschäftsführer der Berufsfachschule Verkehrswegbauer

floss bei ihnen eine Einschätzung der Lehrbetriebe in die Bewertung ein. «Der Entscheid letztes Jahr, die praktischen Prüfungen für die Strassenbauenden abzusagen, fiel uns sehr schwer. Umso mehr freuen wir uns, dass die Lehrabschlussprüfungen für alle Berufe wieder stattfinden können», so Tschümperlin. Die Prüfungen werden vom 12. April bis zum 21. Mai 2021 unter Einhaltung von strengen Schutzbestimmungen durchgeführt.

Weitere Informationen

[verkehrswegbauer.ch](https://www.verkehrswegbauer.ch)

Mit zwei Couverts zu mehr Qualität?

Die Zwei-Couvert-Methode bietet im Rahmen des neuen Beschaffungsrechts den Schweizer Infrastrukturbauern die Chance auf eine faire und vorurteilslose Bewertung ihres Angebotes. Doch die Evaluationsart allein macht keinen Paradigmenwechsel im Beschaffungswesen.



Sowohl das am 1. Januar 2021 in Kraft getretene BöB^I als auch die IVöB^{II} sehen erstmals explizit die Möglichkeit vor, für Beschaffungen die sogenannte Zwei-Couvert-Methode anzuwenden.^{III} Die bereits in ähnlicher Form von der Weltbank angewandte Beschaffungsmethode^{IV} definiert sich im Wesentlichen durch eine Zerteilung der Offerteinreichung und -evaluation in zwei Umschlägen. Während der

erste Umschlag die Nachweise betreffend technischen bzw. qualitativen Kriterien enthält, findet sich im zweiten Umschlag einzig und allein der Preis des eingereichten Angebots.

Will die Vergabestelle Leistungen mittels Zwei-Couvert-Methode beschaffen, hat sie dies in der Ausschreibung anzukündigen und klar zu machen, dass

Die Zwei-Couvert-Methode: Darstellung des Verfahrensablaufs (offenes Verfahren)



die offerierte Leistung und der Angebotspreis in separaten Umschlägen einzureichen sind (vgl. Art. 35 lit. I BöB). Dieser Zweiteilung folgend, geht auch die Offertöffnung und Bewertung gestaffelt über die Bühne. Den Anfang machen die sogenannten Leistungsangebote, welche zuerst evaluiert und bewertet werden. Danach folgt die Öffnung der Preis-Umschläge, mit deren Evaluation die Qualitätsbewertung ergänzt und zu einem Gesamtergebnis vervollständigt wird.

Der Preis verwirrt die Sinne

Warum aber diese strikte Aufspaltung in Qualitätskriterien und Preis? Dem Geld wird oft nachgesagt, die Wahrnehmung eines Menschen zu beeinflussen. Nicht nur bei der Bewertung eines Weins dürfte dieser Effekt einigen bekannt sein: Ist der Preis von Anfang an bekannt, schmeckt der teure(re) doch vermeintlich besser als seine günstigere Alternative. Ein etwas anderes Resultat dürfte man dann zeptoren ankommt. Um eine derartige Wahrnehmungsverzerrung im Beschaffungsprozess von Infrastrukturbauten zu minimieren, soll der Preis bei

der Zwei-Couvert-Methode daher zu Beginn unbekannt bleiben. Das Evaluationsteam soll sich dadurch unvoreingenommen(er) der Bewertung der angebotenen Leistungen, Referenzprojekte, Risikoanalysen oder technischen Berichte annehmen können.

Auch der Preis hat ein Wörtchen mitzureden

Wurden die Qualitätsmerkmale erst einmal geprüft und bewertet, kommen die zweiten Umschläge ins Spiel. Eine Offerte, die in qualitativer Hinsicht hinter ihre Konkurrenz zurückfällt, muss aber nicht gleich als gescheitert gelten oder aus dem Wettbewerb ausscheiden. Alle Angebote, welche die formellen Voraussetzungen und Eignungskriterien erfüllt haben, verbleiben nach wie vor im Rennen um den Zuschlag. Es findet somit nicht etwa eine definitive Vorselektion statt, bei welcher nur einzelne Angebote in die «zweite Runde» der Preisbewertung, vorrücken. In diesem Punkt unterscheidet sich die Evaluation bei der Zwei-Couvert-Methode nicht von der bekannten «Ein-Couvert-Methode»: Hier wie da hat auch der Preis^v des Angebotes Einfluss. Die Vergabestelle

öffnet in einem zweiten Schritt auch die Preisangebots- und bewertet diese nach der ausgeschriebenen Gewichtung sowie Preiskurve und lässt die jeweilige Note in die Gesamtevaluation einfließen.^{vi} Erst mit diesem Schritt lässt sich das insgesamt vorteilhafteste Angebot bestimmen.

Evaluationsart allein macht keinen Paradigmenwechsel

Was heisst das nun für den Qualitätswettbewerb im Beschaffungsrecht? Der Zwei-Couvert-Methode kann ohne Weiteres eine katalysierende Wirkung zugesprochen werden, wenn es um die objektive Evaluation von Qualitätskriterien geht. Doch der Erfolg des von vielen Seiten gewünschten Paradigmenwechsels hängt nicht allein von der gewählten Evaluationsmethode ab. Zentral und unabdingbar ist daher die durch die Vergabestelle getroffene Wahl der konkret anzuwendenden Eignungs- und vor allem Zuschlagskriterien sowie deren Gewichtung im Einzelfall. Den Vergabestellen wird daher empfohlen, nicht nur die Zwei-Couvert-Methode auf ihre Anwendbarkeit und Praktikabilität in konkreten Pilotprojekten zu testen, sondern auch die vom

Gesetz vorgesehenen qualitativen Zuschlagskriterien (u.a. Nachhaltigkeit, Innovationsgehalt) in der Praxis zu etablieren und Instrumente zu schaffen bzw. anzuwenden. Letztere müssen zwangsläufig so ausgestaltet sein, dass sie ein objektives und nachvollziehbares Messen des Qualitätsgehalts ermöglichen. Dazu steht z.B. der Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz als Hilfsmittel zur Verfügung.

Infra Suisse setzt sich für Qualitätswettbewerb ein

Mit dem BöB als massgebliche Grundlage setzt sich Infra Suisse aktiv für die Förderung des Qualitätswettbewerbs im Infrastrukturbau ein. Der Einsatz von öffentlichen Mitteln soll zukünftig nicht nur wirtschaftlich sein. Vielmehr muss es selbstverständlich werden, dass das vorteilhafteste Angebot nur dasjenige sein kann, dass sowohl auf volkswirtschaftlicher, ökologischer als auch sozialer Ebene punkten kann. Die zur Verfügung gestellten (gesetzlichen) Mittel und Instrumente (u.a. Zwei-Couvert-Methode) sollen so umgesetzt, weiterentwickelt und in der Praxis angewendet werden, dass der Qualität zwar nicht die Rolle der Solistin, jedoch aber die der ersten Geigerin zukommen kann.

Weitere Informationen

Bei Fragen zur Umsetzung des neuen Beschaffungsrechts, zur Zwei-Couvert-Methode oder zu allgemeinen Fragen in Bezug auf das Beschaffungs- oder Vertragsrecht steht Ihnen Nils Sommer (M.A. HSG in Law) Leiter Markt, gerne zur Verfügung: 058 360 77 74, n.sommer@infra-suisse.ch

infra-suisse.ch/beschaffung

ⁱ Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen, SR 172.056.1.

ⁱⁱ Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen, siehe: www.bpuk.ch/bpuk/konkordate/ivoeb.

ⁱⁱⁱ Siehe Art. 38 Abs. 4 und Art. 37 Abs. 3 BöB sowie Art. 35 lit. I IVöB. In der Schweiz fehlte bis anhin eine gesetzliche Regelung der Zwei-Couvert-Methode.

^{iv} Worldbank Procurement Regulations for IPF Borrowers, Annex XII (Selection Methods), Ziff. 7.2 lit. e: «[t]he technical and financial Proposals shall be submitted at the same time in two (2) separate and sealed envelopes».

^v Siehe BGE 143 II 553 E. 6.4, das noch zum alten Recht festgestellt hatte, dass das «wirtschaftlich günstigste Angebot» gerade nicht ausschliesslich über den tiefsten Preis definiert, sondern vielmehr – mit Ausnahme der Beschaffung von standardisierten Gütern, bei welchen der Preis das allein massgebliche Kriterium bilden dürfe – auch über Qualitätskriterien zu eruieren sei. Der Preis einer nachgesuchten Leistung müsse auch bei komplexen Beschaffungen im Umfang von mindestens 20 % Berücksichtigung finden. Zudem dürfe eine relativ geringe Gewichtung des Kriteriums Preis durch die verwendete Bewertungsmethode nicht weiter abgeschwächt werden.

^{vi} Bundesamt für Bauten und Logistik, Kompetenzzentrum Beschaffungswesen Bund (KBB), Synopse Revision Beschaffungsgesetz, S. 22.

^{vii} SNBS steht für Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz, nnbs.ch.

Infra Suisse bringt Nachhaltigkeit voran

In seiner «Strategie Nachhaltige Entwicklung 2030» zeigt das Bundesamt für Raumentwicklung auf, mit welchen Massnahmen der Bundesrat die Schweiz nachhaltiger gestalten will. Infra Suisse warnt aber vor Überregulierung und falschen Anreizen. Die Umsetzung des neuen Beschaffungsgesetzes ist für die Branche ein wichtiger Schritt zu mehr Nachhaltigkeit.

Für die Schweizer Infrastrukturbauer, die rund 80 Prozent ihrer Leistungen für die öffentliche Hand erbringen, ist eine kohärente und transparente Staatstätigkeit besonders wichtig. Die Bestrebungen des Bundes gemäss «Strategie Nachhaltige Entwicklung 2030» seine Aktivitäten im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu überprüfen und besser zu koordinieren, entspricht den Zielen von Infra Suisse. Die Branchenorganisation unterstützt daher die Vorlagen in wesentlichen Punkten.

Innovationen statt Regulierung

Konzepte und Standards für eine Nachhaltige Entwicklung müssen international abgestimmt sein, unterstreicht Nationalrat Christian Wasserfallen, Präsident von Infra Suisse. Die Schweiz nehme im Bereich Nachhaltigkeit schon heute international eine Spitzenposition ein. Ein «Swiss Finish» brauche es deshalb auch bei diesem Thema nicht. Denn eine hohe Regulierungsdichte hemmt die Innovationskraft von vielen Unternehmen. «Ohne innovative Lösungen aus der Privatwirtschaft funktioniert der Wandel zu mehr Nachhaltigkeit in Wirtschaft und Gesellschaft aber nicht», ist Wasserfallen überzeugt. Zusätzliche Vorschriften oder Subventionen nach dem Giesskannen-Prinzip wären nicht nachhaltig. Stattdessen seien gute Rahmenbedingungen und verantwortungsbewusste öffentliche Bauherren gefragt.

Nachhaltig Infrastrukturen beschaffen

Das neue Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen ist der Schlüssel für einen nachhaltigeren Infrastrukturbau. Das Gesetz ist seit Januar in Kraft und verlangt von den Bundesämtern

und bundesnahen Betrieben, dass sie bei der Auftragsvergabe nicht einfach auf den tiefsten Preis, sondern stärker auf Qualität und Nachhaltigkeit setzen. Wird das Gesetz von den öffentlichen Beschaffungsstellen umgesetzt, hat das weitreichende Konsequenzen für die Infrastrukturbaubranche. Schliesslich investieren allein das Bundesamt für Strassen und die SBB jährlich rund vier Milliarden Franken in ihre Infrastrukturen. Bei den Kantonen und Gemeinden sind es nochmals rund doppelt so viel. «Es ist wichtig, dass die Kantone möglichst rasch mit dem Bund gleichziehen und ihre Beschaffungsgesetze anpassen», betont Wasserfallen.

Die Nachhaltigkeit von Infrastrukturen müsse laut Infra Suisse nach dem «Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz» bewertet werden. Dieser Standard ist national anerkannt und international koordiniert. Auf seiner Basis werden Instrumente entwickelt, die Bauherren und Bauunternehmen eine einheitliche, einfache und effiziente Bewertung der Angebote ermöglichen.

Weitere Informationen

Die Stellungnahme von Infra Suisse zur «Strategie Nachhaltige Entwicklung Schweiz 2030» kann hier heruntergeladen werden:

infra-suisse.ch/stellungnahmen

Das revidierte Beschaffungsrecht bei der KBOB

Das revidierte Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen ist seit dem 1. Januar in Kraft. Wesentliche Ziele waren die Abkehr vom reinen Preis- hin zum Qualitätswettbewerb sowie die Integration der Nachhaltigkeit. Die wichtigsten Verträge der KBOB für die Schweizer Infrastrukturbauer werden im folgenden Beitrag genauer analysiert.



Die KBOB als Interessenvertreterin der öffentlichen Beschaffungsorgane und Herausgeberin deren Vertragswerke hat im Zusammenhang mit der Umsetzung des revidierten Beschaffungsrechts eine besondere Verantwortung. Die Unterlagen wurden

vor dem Hintergrund des Inkrafttretens des neuen Beschaffungsrechts aktualisiert und sind auf der Website der KBOB verfügbar. Der Werkvertrag und der Totalunternehmervertrag Tiefbau spielen für die Schweizer Infrastrukturbauer eine besondere Rolle.

Der Werkvertrag

Die aktuelle Ausgabe des Werkvertrages ist als Version 2020 (1.0) gekennzeichnet. Der Aufbau ist identisch mit der Vorgängerversion, wobei ein neu eingesetztes Inhaltsverzeichnis die Orientierung innerhalb des Vertrags erleichtert. Die Liste der Vertragsbestandteile und deren Reihenfolge bleiben aber unverändert. Die wichtigsten sind:

- Werkvertragsurkunde
- Angebot des Unternehmers
- Besondere Bestimmungen Leistungsverzeichnisse neue/sep. Aufzählung
- Pläne
- SIA Normen

Die Nachhaltigkeit wird als zehnter Vertragsbestandteil aufgeführt und auf das Dokument der KBOB «Bedingungen für Werkleistungen im Hochbau» aus dem Jahr 2017 verwiesen. Dies ist für die Beschaffung von Infrastrukturleistungen allerdings ungeeignet. Vielmehr wäre hier die Bezugnahme auf den Standard für nachhaltige Infrastrukturen (SNBS) viel sinnvoller.

Die Struktur der Werkpreise bleibt unverändert. Auch wird für die Regiearbeiten auf die Kalkulationshilfen von IPB und SBV verwiesen. Für eine allfällige Gewährung von Rabatten und Skonti sind im Vertrag noch immer die entsprechenden Passagen vorgesehen. Es sei aber nochmals erwähnt, dass Skonti und/oder Rabatte von öffentlichen Bauherrschaften nicht vorgegeben werden dürfen, sondern von den Anbietern gewährt werden können.

Die Prüf- und Zahlungsfristen sind mit 10 und 30 Tagen korrekt vorgegeben. Hier werden die entsprechenden Verweise auf die SIA Norm 118 zwar gemacht, jedoch fehlen Hinweise auf die Weisungen des eidgenössischen Finanzdepartementes. Infra Suisse hat hierzu ein Factsheet erstellt (siehe Beitrag Seite 24). Die Angaben zu Sicherheitsleistungen und Garantien sind unverändert. Gleich bleiben auch die Standardvorgaben für die Befugnisse der Bauleitung. Die vorgegebenen 5'000 Franken sind für eine effiziente Abwicklung von Infrastrukturprojekten jedoch ungenügend. Auch die von Art. 84 der SIA Norm 118 abweichende Regelung des Änderungsrechts des Bauherrn ist in die neue Vertragsversion übernommen worden, obwohl die Praxis gezeigt hat, dass hier Verbesserungsbedarf besteht.

Neu ist die Vorgabe von Massnahmen zur Vermeidung von Korruption im Kapitel 15, die in einer Integritätsklausel festgehalten wird. Hier geht es im Wesentlichen um die Einhaltung des Bundesgesetzes über Kartelle und andere Wettbewerbsbeschränkungen (KG). Die Ausführungen der KBOB müssen so interpretiert werden, dass ein Verstoss (scheinbar) immer nur durch die Anbieter erfolgt und diese mit 10 Prozent der Vertragssumme, mindestens jedoch 3'000 Franken je Verstoss gebüsst werden sollen. Keine Aussagen sind allerdings zu unzulässigem Verhalten der marktbeherrschenden Unternehmen zu finden, mit welchem die Auftraggeber gemeint sind. Denn: Das gleiche Gesetz verbietet auch den Auftraggebern wettbewerbswidriges Verhalten – hierzu gehören insbesondere die Bauherrschaften im Tief- und Infrastrukturbau, die ihre marktbeherrschende Stellung missbrauchen könnten. Das Gesetz führt in Art. 7 Abs. 2 mögliche unzulässige Verhaltensweisen marktbeherrschender Unternehmen auf.

Der Totalunternehmervertrag

Auch der Totalunternehmervertrag (TU-Vertrag) enthält nun wie der Werkvertrag ein Inhaltsverzeichnis und wird ebenfalls als Version 2020 (1.0) benannt. Auch seine Struktur ist grösstenteils gleichgeblieben, wobei die Vertragsbestandteile und deren Reihenfolge unverändert bleiben. Die Allgemeinen Bedingungen der SIA Norm 118 zu einzelnen Werkteilen (beispielsweise SIA 118/267 für geotechnische Arbeiten oder SIA 118/198 für Untertagbau) sind in der Rangfolge gleich wie die im TU-Vertrag angehängten AGB der KBOB für Totalunternehmer. Die dort aufgeführten 27 Artikel können die etablierten Regelwerke nicht ersetzen und auch nicht sinnvoll ergänzen.

Unter dem Punkt Nachhaltigkeit findet man leider keine Neuerungen. Sämtliche Projektphasen und die Preisstruktur bleiben ebenfalls unverändert. Die Aussagen im Kapitel 4.5 «Anpassung Werkpreis» mit den Hinweisen zum Kostendach sind nicht neu. Auch Kapitel 4.6 enthält Regelungen für das Unter- und Überschreiten des Kostendaches. Noch immer fehlt, wie in der Vorgängerversion, eine Definition des Kostendaches. Die Aussagen zur Abrechnung der Regie sind zweckmässig angewendet. Neu ist die Möglichkeit im Kapitel 4.7.2, die Teuerungen auf Regiearbeiten in die Preise einrechnen zu lassen.

Die Prüfung- und Zahlungsfristen sind im TU-Vertrag bereits mit 30 Tagen vorgegeben, was im Widerspruch zur Weisung des eidgenössischen Finanzdepartementes steht. Ausserdem ist vorgesehen, dass die Bauherrschaften bereits für die vorgegebene übliche Zahlungsfrist einen Skonto erhalten sollen. Die Kapitel «Sicherheitsleistungen» und «Garantien» bleiben unverändert.

Im Kapitel «Anpassung der Termine» sind Konventionalstrafen für unterschiedliche Termine vorgesehen. Für schnellere Fertigstellungen gibt es in diesem Vertrag keine Anreize. Im Kapitel 15.6 mit der Überschrift «Bonus» fehlen weitere Angaben oder Hinweise.

Im Kapitel 10 sind die weitreichenden Kompetenzen der Bauherrschaft geregelt, welche grossen Einfluss auf die Subunternehmer und Lieferanten der Auftragnehmer haben. In diesem Zusammenhang scheint der Hinweis angebracht, dass Aussagen zu Kosten gemacht werden, jedoch nicht zur Terminsituation, wenn die Bauherrschaft nachträglich Subunternehmer oder Lieferanten bestimmt oder vorgesehene ablehnt.

Abschliessend sei darauf hinzuweisen, dass neuerdings im TU-Vertrag auch dem Thema Korruption ein Kapitel mit dem Titel «Integritätsklausel» gewidmet ist (vgl. Kapitel 14).

Erstes Fazit zur Umsetzung des neuen Beschaffungsrechtes

In der Bauwirtschaft wurden grosse Hoffnungen auf einen fairen Qualitätswettbewerb gesetzt, um die von allen Beteiligten beklagten negativen Folgen eines reinen Preiswettbewerbes zu mildern. Die ersten Dokumente der KBOB liegen nun vor, haben aber noch Luft nach oben. Obwohl rein werkvertraglich nicht viele Anpassungen notwendig gewesen wären, hätte mindestens im Bereich der Nachhaltigkeit mehr gemacht werden können. In den Leitfäden der KBOB zu den Verträgen sind zwar einzelne Hinweise ergänzt worden, aber vor allem die Preisgewichtung, Verlässlichkeit des Preises, Plausibilität des Angebotes, Umgang mit Innovation und Nachhaltigkeit scheinen bei der KBOB aktuell kaum Gewicht zu haben. Dies genügt somit bei weitem nicht, um den notwendigen Paradigmenwechsel einzuleiten. Dass viel mehr möglich ist, zeigt beispielsweise die Ausschreibung «Bâtiment pour les nouvelles centrales d'engagement et centre de calculs à Sierre» des Kantons Wallis. Hier ist die Höhe des Werkpreises mit 40 Prozent gewichtet, die Verlässlichkeit des Preises mit 20 Prozent und der Berechnungsschlüssel gleich transparent mitgeliefert worden.

Weitere Informationen

Den Einfluss der Ausgestaltung der Preiskurve auf den effektiven Preis kann man hier überprüfen: infra-suisse.ch/qualitaet

Matthias Forster verlässt Infra Suisse

Matthias Forster, Geschäftsführer von Infra Suisse, verlässt die Branchenorganisation der Schweizer Infrastrukturbauer per Ende Juni 2021 auf eigenen Wunsch.

Der Vorstand bedauert seinen Entscheid ausserordentlich.



Nach über 13 Jahren bei Infra Suisse hat sich Matthias Forster entschieden, sich beruflich neu zu orientieren. «Der Abschied von meinem Team und dem Vorstand fällt mir nicht leicht. Doch die Zeit für einen Wechsel ist für mich gekommen», erklärt Forster.

«Wir bedauern den Weggang von Matthias Forster ausserordentlich, seine Arbeit war in jeder Beziehung exzellent», betont Nationalrat Christian Wasserfallen, Präsident von Infra Suisse. Er und der gesamte Vorstand danken ihm für sein grosses Engagement für den Schweizer Infrastrukturbau und wünschen ihm auf seinem weiteren Weg alles Gute und viel Erfolg.

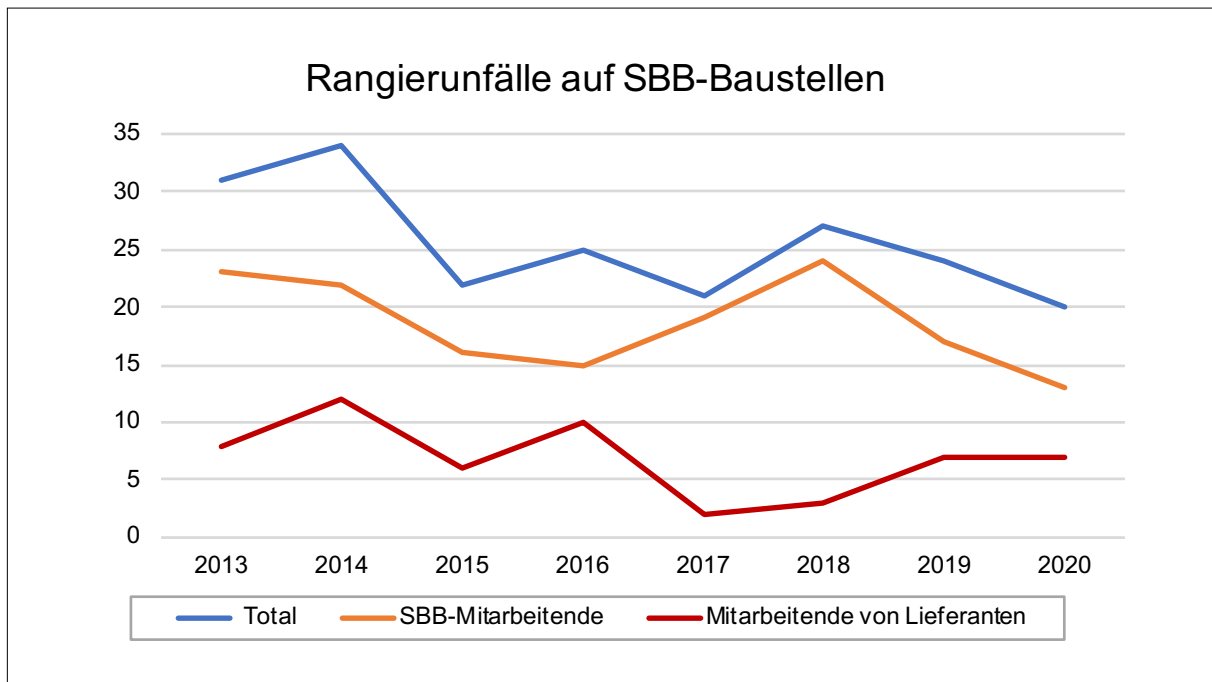
Matthias Forster trat 2008 als Leiter Kommunikation und stellvertretender Geschäftsführer in die Organisation ein. Vor fünf Jahren übernahm er die operative Führung des Branchenverbands.

Zusammen mit seinem Team hat er die Aktivitäten von Infra Suisse erfolgreich weiterentwickelt und ausgebaut sowie den Verband als feste Grösse in der Baubranche etabliert. Matthias Forster bleibt bis Ende Juni 2021 Geschäftsführer von Infra Suisse. Der Vorstand hat mit der Suche einer Nachfolgerin oder eines Nachfolgers begonnen.

Sicherheit auf SBB-Baustellen

Ende Januar fand der Sicherheitstag für Lieferanten von SBB Infrastruktur statt. In diesem Jahr natürlich online. Neben den Auswirkungen der Pandemie wurden auch aktuelle Unfallauswertungen, die Weiterentwicklung der Sicherheitskultur und Bildungsthemen präsentiert.





Bei den Rangierunfällen hält der Abwärtstrend weiter an. 2020 wurden 20 Unfälle verzeichnet, so wenig wie seit 13 Jahren nicht mehr. Die SBB führen den erfreulichen Rückgang unter anderem auf die pandemiebedingten Schliessungen zurück. So stiegen in der zweiten Jahreshälfte die Fallzahlen nämlich wieder auf das Vorjahresniveau. Die Anzahl Rangierunfälle von Lieferanten bleibt unverändert bei sieben. Das ist doppelt so hoch wie 2017. Die Rangierunfälle passierten gleich häufig im gesperrten Gleis wie im Betriebsgleis.

Die Anzahl Berufsunfälle nahm von 2013 bis 2020 insgesamt leicht ab von 282 auf 261. Die Bemühungen der SBB, Betriebsunfälle zu vermeiden, sind gross. So hat die SBB etwa die Ausbildungen erneuert oder die Zulassungen von Personal und Rollmaterial verschärft. Doch eine signifikante Verbesserung der Arbeitssicherheit konnte bis anhin trotzdem nicht verzeichnet werden. Die Zahlen bewegten sich in den letzten acht Jahren stets zwischen 260 und gut 300 Unfällen pro Jahr, wobei den Lieferanten etwas mehr Unfälle als den Mitarbeitenden von SBB Infrastruktur passierten.

Mängel bei kontrollierten Baustellen

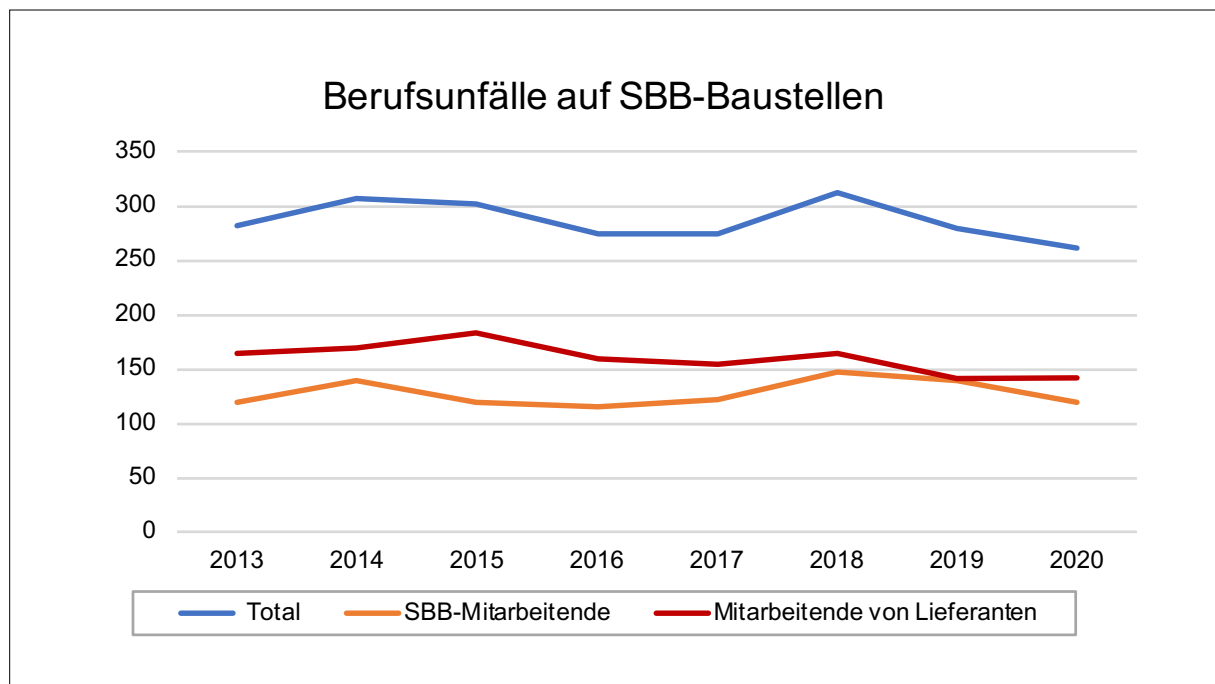
Informiert wurde auch über die Baustellenkontrollen. Im letzten Jahr hat die SBB über 3'800 solcher Kontrollen durchgeführt und dabei 1'926 mal

Lieferanten geprüft. Bei rund sechs Prozent der kontrollierten Baustellen wurden Mängel festgestellt, was eine klare Verbesserung von acht Prozent gegenüber dem Vorjahr darstellt. Die häufigsten Mängel waren:

- Sicherheitsdispositiv formell nicht korrekt (67)
- Vorschriften für Gefahrstoffe nicht eingehalten (62)
- Sicherheitsfunktion ohne Legitimation ausgeführt (15)
- Betriebliche Meldungen nicht korrekt protokolliert (13)
- Sicherheitsdispositiv nicht korrekt umgesetzt (12)
- Sicherheitsdispositiv oder Vereinbarung nicht vorhanden (11)

Die SBB hat zudem drei Sicherheitsmanagement-Audits bei Lieferanten durchgeführt und Schwachstellen vor allem bei folgenden Punkten festgestellt:

- Ungenügende Kennzahlen über die Sicherheitsentwicklung
- Ungenügende Kontrollkonzepte, Planung, Durchführung, Überwachung, Auswertung
- Sicherstellung der verlangten Sprachkompetenzen
- Durchgängige Zuteilung der Aufgaben, Verantwortungen und Kompetenzen bei den für Sicherheit Verantwortlichen



Sicherheit bleibt ein ständiges Thema

Seit Jahresbeginn sind auf SBB-Baustellen nur noch orange Warnkleider zugelassen, welche die EN ISO 20 471 erfüllen. Die Arbeitssicherheit soll zudem durch digitale Hilfsmittel unterstützt werden, wie das «Sicherheitsdispositiv», eine Selbstschutz-App oder die bessere Verfügbarkeit von notwendigen Unterlagen und Vorgaben.

Ausbildungsplätze für Sicherheitschefs fehlen

In der Praxis scheinen nach wie vor Ausbildungsplätze für Sicherheitschefs zu fehlen. Die SBB zeigt sich bemüht, das Angebot zu verbessern. Sie bittet die Lieferanten, sich bereits ein Jahr vor Ablauf der Bescheinigung um die Anmeldung zu kümmern und notwendige Vorabklärungen frühzeitig vorzunehmen. Zudem wurde festgestellt, dass offenbar häufig die notwendigen Bescheinigungen nicht zu Kursbeginn mitgebracht werden und die Online-Zulassungstests für die Wiederholkurse für Sicherheitschef nicht absolviert wurden.

Die Website für die Bildungsangebote wurde umgestaltet. Die Nutzenden können so ihre Daten selbst verwalten. Mit einem Ticketsystem soll sichergestellt werden, dass Anfragen professionell verarbeitet werden. Die SBB will künftig das Angebot für Lieferanten und die berufliche Grundbildung stärken. Dafür ist seit Anfang Jahr Reinhold

Dänzer als Leiter berufliche Grundbildung und Drittmarkt verantwortlich. Die gegenseitige Anerkennung der Basisausbildungen im Sicherheitsbereich durch die verschiedenen Bahnbetreiber ist noch immer eine unerfüllte Forderung von Infra Suisse. Das Projekt wurde leider vom Verband öffentlicher Verkehr vorerst abgebrochen.

COVID-Massnahmenverantwortlichen nicht mehr Pflicht

Auf SBB-Baustellen sind die COVID-Massnahmenverantwortlichen (CMV) ab sofort nicht mehr zwingend vorgeschrieben und werden von der SBB auch nicht mehr entschädigt. Je nach Baustelle kann ein CMV aber weiterhin sinnvoll sein. Der Einsatz des CMV und die Entschädigung ist unbedingt vorgängig mit der Projektleitung schriftlich zu vereinbaren.

infra-suisse.ch/sbb



Infrastrukturbauer für wirksamen Klimaschutz

Die Schweizer Infrastrukturbauer tragen viel dazu bei, die natürlichen Ressourcen und das Klima zu schützen. Das totalrevidierte CO₂-Gesetz ist für sie aber der falsche Weg. Es nützt dem Klima zu wenig und kostet die Wirtschaft zu viel.

«Wirksamer Klimaschutz und Nachhaltigkeit sind wichtiger denn je», betont Christian Wasserfallen, Nationalrat und Präsident von Infra Suisse. «Das neue CO₂-Gesetz ist aber nicht der richtige Weg.» Über einen geplanten Klimafonds will der Bund jährlich über 1.2 Milliarden Franken umverteilen. Das sei weder effizient noch effektiv, aber sehr teuer, moniert Wasserfallen.

Das Gesetz schwächt zudem die Finanzierung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF). Zukünftig sollen die Einnahmen aus Sanktionen der Autoimporteure anstatt in den NAF zur Hälfte in den Klimafonds fliessen. Erst 2017 stimmte eine klare Mehrheit der Schweizer Bevölkerung für den NAF, um eine effiziente Mobilität zwischen den Landesteilen und in den Agglomerationen sicherzustellen. «Drei Jahre später will das Parlament den Volksentscheid wieder umgehen. Das gehört sich nicht!», stellt Wasserfallen fest.

Nachhaltig Infrastrukturen beschaffen

Durch richtiges Planen und Bauen von Infrastrukturen können Bauherren sowie Unternehmen viel zum Klima- und Umweltschutz beitragen. Grosses Potential sind etwa bei Recyclingbaustoffen wie Beton

oder Belagsasphalt vorhanden. Mit dem neuen Gesetz über das öffentliche Beschaffungswesen gibt es seit Anfang Jahr auf Bundesebene die rechtliche Grundlage für mehr Umweltschutz und Nachhaltigkeit bei der Beschaffung von Infrastrukturbauten. Die Kantone passen ihre Gesetze entsprechend an. Öffentliche Beschaffungsstellen haben damit den klaren Auftrag, nachhaltige und qualitativ bessere Angebote gegenüber billigen Angeboten eine echte Chance auf einen Zuschlag einzuräumen. Damit werden Innovationen im Infrastrukturbau belohnt und eine nachhaltige Wirtschaft gefördert.

Infra Suisse engagiert sich mit dem Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) für eine einheitliche und umfassende Nachhaltigkeitsbewertung bei der Beschaffung von Infrastrukturbauten. Mit InfraEco stellt der Verband zudem Bauunternehmen, Planern und Bauherren ein kostenloses Tool zur Verfügung, um mögliche Umweltrisiken bei Bauprojekten schnell und unkompliziert zu identifizieren.

Weitere Informationen

infra-suisse.ch/politik

Einsicht in die Kalkulation nach dem neuen Beschaffungsrecht des Bundes

Dem Staat wird unter gewissen Umständen das Recht eingeräumt, auch nach Vertragsabschluss einen vereinbarten Preis nach unten zu korrigieren. Dieses sogenannte Preisprüfungsrecht ist eigentlich ein Unding. Trotzdem existiert es – leicht abgeschwächt – auch im neuen Beschaffungsrecht. Obwohl gemäss Erläuterung zur Verordnung insbesondere für Rüstungsbeschaffungen gedacht, sollen nach dem Wunsch der öffentlichen Bauherren auch Bauunternehmer ihre Preise überprüfen lassen.



Das «Einsichtsrecht» der bisherigen Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen (VöB) ist in der aktuellen VöB in Art. 24 als «Preisprüfung» geregelt. Das Eidgenössische Finanzdepartement (EFD) empfiehlt den Beschaffungsstellen in ihrer Richtlinie vom 18. Dezember 2020 zur «Preisprüfung bei Beschaffungen des Bundes», wie die Preisprüfung anzuwenden ist.

Die grundlegenden Punkte der Richtlinie

Ein Preisprüfungsrecht kann vereinbart werden, wenn

- a) der Auftragswert (exkl. MWST) mindestens CHF 1 Mio. (oder auch mindestens CHF 5 Mio.) beträgt und
- b) bei der Vergabe kein ausreichender Wettbewerb herrscht.

Das Preisprüfungsrecht kann zwischen Bauherrn und Bauunternehmen vereinbart werden, muss aber nicht. Ein Preisprüfungsrecht besteht nur dann, wenn es vertraglich vereinbart wurde.

Das EFD empfiehlt den öffentlichen Beschaffungsstellen die Grundsätze auf Stufe Direktion festzulegen, ob das Preisprüfungsrecht vereinbart und in welchen Fällen darauf verzichtet werden soll.

Ist ein ausreichender Wettbewerb anzunehmen, darf kein Preisprüfungsrecht vereinbart werden.

Wettbewerb fehlt grundsätzlich bei freihändigen Vergaben. Dann kann das Preisprüfungsrecht vereinbart werden.

Ist bei öffentlichen Ausschreibungen oder Einladungsverfahren nur ein gültiges Angebot eingetroffen oder verbleibt nur eines im Wettbewerb, darf kein Preisprüfungsverfahren vereinbart werden.

Das EFD empfiehlt in seiner Richtlinie zudem, bei Beschaffungen auf eine Preisprüfung zu verzichten, welche für die Auftragnehmerin keine grosse Gewinnmarge enthalten.

Die Preise dürfen entweder von der Eidgenössischen Finanzkontrolle oder von der internen Revision geprüft werden.

Eine Prüfung ist ausschliesslich dann zulässig, wenn im Vertrag rechtmässig ein Preisprüfungsrecht vereinbart wurde. Die Vereinbarung hat den Gegenstand, den Umfang und die Durchführung der Prüfung sowie eine allfällige Preissenkung zu regeln. Sämtliche Informationen und Unterlagen sind durch die Preisprüfstelle vertraulich zu behandeln und sicher aufzubewahren. Der Bauherr erhält dabei nur die für eine allfällige Preisanpassung erforderlichen Informationen.

Je nach Ergebnis der Preisprüfung bleiben die Preise unverändert oder die Preise werden gesenkt.

Überprüft wird, ob der Unternehmer Kosten, Risiken und/oder Gewinnmargen einkalkuliert hat, die er bei gleichen oder ähnlichen Leistungen und Wettbewerbsbedingungen nicht realisieren könnte. Branchenübliche Gewinne bleiben unangetastet. Eine Preisanpassung nach oben ist aber nicht möglich.

Weitere Informationen

infra-suisse.ch/preispruefungsrecht





Digitale Mitgliederversammlung

Die ordentliche Mitgliederversammlung von Infra Suisse findet am 29. April 2021, von 10 bis 11 Uhr digital statt. Die Einladungen und Wahlunterlagen werden Anfang April versendet.

infra-suisse.ch/veranstaltungen



Bühne frei für IngenieurInnen

Am 17. Juni 2021 wird der Building-Award zum vierten Mal von einer hochkarätigen Jury im KKL Luzern für herausragende und innovative Ingenieursleistungen verliehen. bildung – die Schweizerische Stiftung zur Förderung des Ingenieur Nachwuchses im Bauwesen – steht zusammen mit Infra Suisse und weiteren Trägerverbänden hinter dem Award.

building-award.ch



RTVG-Doppelbelastung fällt weg

Die Mehrfachbelastung von Arbeitsgemeinschaften ARGE auf dem Bau durch die Mediensteuer wurde Anfang 2021 abgeschafft. Für Infra Suisse Präsident Christian Wasserfallen, der sich im Nationalrat für die Abschaffung einsetzte, ist es gerade während der Corona-Krise wichtig, dass ungerechtfertigte und sinnlose Belastungen für die Infrastrukturbauer wegfallen.



CAS Grund- und Spezialtiefbau

Der CAS Grund- und Spezialtiefbau von Infra Suisse geht im Oktober 2021 in die nächste Runde. Die Teilnehmenden erwarten Know-how aus den Bereichen Baugrund und Tragwerkskonzepte, Ausführung und Überwachung sowie Vertragswesen und Sicherheit. Praxisnah und kompakt vermittelt.

infra-suisse.ch/cas

Veranstaltungen von Infra Suisse

Fr	16.04.21	Frühjahrs-Fachkonferenz Untertagbau	Online
Do	29.04.21	Mitgliederversammlung	Online
Mo–Do	13.–16.09.21	Hochschulkurs Untertagbau	Sursee
Mo–Di	20.–21.09.21	Eidg. Berufsprüfung Strassenbau-Polier/in	Sursee
Mi	20.10.21	Fachkonferenz Grund- und Spezialtiefbau	
Do–Fr	21.–22.10.21	Herbst-Fachkonferenz Untertagbau	
Do	20.01.22	Infra-Tagung	Luzern
Do	10.02.22	Journée Infra	Lausanne

Aktuelle Informationen: infra-suisse.ch/veranstaltungen

Neu auf der Geschäftsstelle

Nils Sommer verstärkt seit Januar das Team von Infra Suisse. Als Leiter Markt berät und unterstützt er in den Bereichen Beschaffungsrecht, Submissionen und Werkverträgen. Dank seinen Erfahrungen als Jurist für Beschaffungs- und Vertragswesen beim Bundesamt für Strassen verfügt er über ausgezeichnetes Fachwissen. Nils Sommer ist zudem Ansprechpartner für alle Belange der Romandie:
058 360 77 74, n.sommer@infra-suisse.ch



Impressum

Infra Suisse
Weinbergstrasse 49
8042 Zürich

058 360 77 77
info@infra-suisse.ch
infra-suisse.ch



InfraSuisse



infra-suisse.ch



[infra-suisse](https://www.instagram.com/infra-suisse)

Redaktion

Tina Grob, Infra Suisse

Konzept und Gestaltung

Nicole Aregger, Reto Gratwohl, filter.ch

Fotos

Die Post (12), die textwerkstatt (Cover, 10),
Markus Lamprecht (11), Markus Senn (2, 4, 16, 19),
Pexels (8, 26), SBB (20)

Druckerei

Baldegger, Winterthur

Erscheint viermal jährlich.

