



Was bringt der NAF?

Die neuen Gesichter der Berufswerbung

Jetzt Ausbildungsbewilligung erneuern!



Für die neue Berufswerbung standen letzten Monat vier junge, motivierte Lernende vor der Kamera. Im Bild die Filmaufnahmen des Teams Kibag AG Thurgau mit Cyrill Schenk in der Mitte. (→ Seite 8)

03	Editorial	14	Infra-Tagung Luzern
04	Strassenfonds	16	Bericht des ASTRA
06	Jugendarbeitsschutz	18	Hochschulkurs Untertagbau
08	Neue Berufswerbung	21	Weniger Vertragsdokumente
10	SBB Sicherheitsausbildung	22	CAS-Lehrgang
12	Lehrabschluss mit Ehrenmeldung	23	Veranstaltungen, Impressum

Mehr und eine neue Mobilität

Der Verkehr nimmt auf allen Verkehrsträgern zu. Bis 2040 steigt der Verkehr auf der Strasse um einen Fünftel, auf der Schiene verdoppelt er sich. Das prognostizierte jüngst das Bundesamt für Raumentwicklung. Damit nimmt nicht nur der Bedarf nach höheren Kapazitäten zu. Es steigt vor allem die Belastung der bestehenden Infrastrukturen und damit die Kosten für ihren Unterhalt und Werterhalt. Die grossen Finanzierungsprojekte – FABI für die Bahn und der NAF für die Nationalstrassen – schaffen mittelfristig eine gewisse Stabilität.

Doch mit der weiteren Verkehrszunahme wird früher oder später erneut eine Lücke zwischen dem Unterhalts- und Ausbaubedarf und den zur Verfügung stehenden Geldern klaffen. Zusätzliche Finanzierungsquellen zu finden ist jedoch erfahrungsgemäss kein leichtes Unterfangen. Um die Mobilität insgesamt zu stärken, dürfen die verschiedenen Verkehrsträger nicht isoliert betrachtet werden. Eine wichtige Rolle dürften künftig neuartige Bewirtschaftungssysteme spielen, die zum Beispiel helfen, Schienen- und Strassenverkehr besser miteinander zu koordinieren oder auch

mit anderen Verkehrsträgern enger abzustimmen. Noch müssen diese aber erst entwickelt werden.

Viele zentrale Fragen, die beantwortet werden wollen, stellen sich der Politik: Wie finanzieren wir den zunehmenden Unterhaltsbedarf bestehender Infrastrukturen? Wie viel Geld will

man in Zukunft für neue Verkehrsinfrastrukturen bereitstellen und wo soll dieses eingesetzt werden? Wie dürfen oder sollen sich Verkehrsentwicklung und Raumplanung beeinflussen? Wie viel Steuerung und Beschränkung ist sinnvoll? Welche Anforderungen werden autonom fahrende Fahrzeuge an die Strassen- und Schieneninfrastrukturen stellen?

Angesichts solcher Fragen sind politische Grabenkämpfe im Interesse einzelner Verkehrsträger definitiv fehl am Platz. Sie müssen der Vergangenheit angehören.

Liebe Verkehrspolitikern und Verkehrspolitikern, ihr seid gefordert! //



Urs Hany
Präsident

Strassen besser und flexibler finanzieren

Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) bringt zum einen mehr Geld für die Strasseninfrastrukturen und zum anderen mehr Flexibilität bei den Finanzflüssen. Von beidem profitieren besonders auch die Infrastrukturbauer. Über die NAF-Vorlage wird das Volk am 12. Februar 2017 abstimmen.

National- und Ständeräte haben sich intensiv mit der Vorlage über den Nationalstrassen- und Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) auseinandergesetzt. Jetzt liegt das Ergebnis vor. Die Vorteile überwiegen die Nachteile bei weitem. Dass der NAF bei der Volksabstimmung nächstes Jahr eine Mehrheit findet, ist enorm wichtig. Er sichert die Finanzierung der Nationalstrassen und die Agglomerationsprojekte in den Zentren nachhaltig und installiert eine Finanzierungsstruktur, die den Bedürfnissen nach mehr Flexibilität Rechnung trägt. Die Schweizer Infrastrukturbauer unterstützen darum die Vorlage klar.

Braucht es die Reform?

Die Reform der Strassenfinanzierung beim Bund ist dringend. Der Strassenkasse des Bundes geht nämlich schon bald das Geld aus. Der Infrastrukturfonds ist zeitlich beschränkt und bereits in wenigen Jahren ist bei der Spezialfi-

nanzierung der Strassen (SFSV) die Liquidität nicht mehr gewährleistet. Das liegt zum einen an den steigenden Ausgaben: Der Verkehr und der Unterhaltsbedarf haben stark zugenommen und zum anderen an den sinkenden Einnahmen: Immer sparsamere oder elektrisch betriebene Fahrzeuge bezahlen immer weniger oder keine Mineralölsteuern. Das heutige System birgt viele Planungsunsicherheiten, klare Ausbauschritte fehlen. Die NAF-Vorlage bietet dafür eine langfristige Lösung.

Mehr Geld für die Infrastrukturen

Der zusätzliche Finanzbedarf für den Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen und die Agglomerationsprogramme deckt der Bund künftig aus einem zusätzlichen Zehntel der Einnahmen aus der Mineralölsteuer, dem Mineralölsteuerzuschlag (der in einem ersten Schritt um 4 Rappen pro Liter Treibstoff erhöht wird), der Autobahnvignette und einer neuen Abgabe auf Elektrofahrzeuge. Letztere Einnahmequelle ist



zukunftsweisend, denn der Anteil der Elektrofahrzeuge wird zunehmen. Der NAF stellt sicher, dass auch sie für die Nutzung der Strasse aufkommen.

Neue Struktur bringt Stabilität

Heute wird das Budget für die Projekte des Bundesamtes für Strassen jährlich vom Parlament genehmigt. Das erschwert die Planungs- und Realisierungssicherheit von Bauprojekten. Mehrere Beispiele in jüngster Vergangenheit haben gezeigt, dass Projekte sehr kurzfristig verschoben werden mussten. Mit dem NAF verabschiedet das Parlament – wie heute schon bei der Bahn – Vierjahresprogramme. Bei temporären Finanzengpässen, die heute zu Projektverschiebungen führen, kann der Bundesrat die Beiträge selbständig um 15 Prozent erhöhen.

Vorteile überwiegen klar

Die Vorteile des Nationalstrassen- und Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds gegenüber dem heutigen System mit Spezialfinanzierung Strassenverkehr und Infrastrukturfonds liegen auf der Hand: mehr Transparenz, bessere Steuerungsmöglichkeiten, mehr Planungs- und Realisierungssicherheit und mehr Flexibilität zwischen den Finanzgefässen und in zeitlicher Hinsicht. Darum braucht es ein Ja zum NAF. //

Gefährliche Arbeiten in der Grundbildung

Lehrbetriebe sollen bei ihrer kantonalen Behörde möglichst rasch ihre Ausbildungsbewilligung erneuern lassen. Der Grund: Der Anhang 2 zum Bildungsplan der Grundbildung im Verkehrswegbau ist seit dem 1. Oktober 2016 in Kraft. Darin ist beschrieben, wie Minderjährige vor den Risiken gefährlicher Arbeiten geschützt werden.

Infra Suisse empfiehlt allen Betrieben, die Lernende im Berufsfeld Verkehrswegbau ausbilden, ihre Ausbildungsbewilligung bei der kantonalen Verwaltung so rasch als möglich zu erneuern. Zum Berufsfeld Verkehrswegbauer gehören die Strassenbauer, Grundbauer, Gleisbauer, Industrie- und Unterlagsbodenbauer sowie die Pflasterer beziehungsweise die Strassenbaupraktiker, Grundbaupraktiker, Gleisbaupraktiker, Industrie- und Unterlagsbodenbaupraktiker und Steinsetzer.

Die Kantone sollten die Firmen für die Erneuerung der Ausbildungsbewilligung direkt kontaktieren. Mittels einer Selbstdeklaration haben die Lehrbetriebe zu bestätigen, dass sie die Massnahmen gemäss Anhang 2 einhalten. Ihre Bewilligung erneuern sollen auch diejenigen Betriebe, die im Moment keine Lernenden ausbilden. Wer die Ausbildungsbewilligung nicht erneuert, darf Lernende unter 18 Jahren keine gefährlichen Arbeiten ausführen lassen. Bis zum Abschluss der Überprüfung der bisherigen Bildungsbewilligungen und bis zur definitiven Aus-



stellung einer neuen Bildungsbewilligung durch die zuständige kantonale Behörde gilt jedoch noch das bisherige Recht.

Was ändert sich?

Die Lehrbetriebe müssen die begleitenden Massnahmen des Anhangs 2 einhalten. In der Praxis ändert sich nichts - weder auf der Baustelle noch in den überbetrieblichen Kursen oder Berufsfachschulen. Grundsätzlich verboten ist der Einsatz von Minderjährigen für Arbeiten mit asbesthaltigen Materialien.

Die im Anhang 2 definierten Massnahmen werden bereits heute angewendet. Nach wie vor gilt: Eine gute Instruktion und Überwachung der Lernenden sind wichtig. Die Jugendlichen müssen in Bezug auf die Sicherheit und den Gesundheitsschutz von einer befähigten erwachsenen Person ausreichend und angemessen informiert und angeleitet werden.

Was steht im Anhang 2?

Im Anhang 2 sind für jede gefährliche Arbeit die entsprechenden Massnahmen der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes definiert. Daneben wird angegeben, in welchem Zeitabschnitt der beruflichen Grundbildung welche Massnahmen praxisorientiert umzusetzen sind. Zu den gefährlichen Arbeiten gehören zum Beispiel der Umgang mit heissen Materialien, die Arbeit bei Lärm oder mit Maschinen.

Wie viele Anhänge gibt es im Berufsfeld Verkehrswegbau?

Im Berufsfeld Verkehrswegbau gibt es zwei Bildungspläne: Eine für die dreijährige Ausbildung mit eidgenössischem Fähigkeitsausweis (EFZ) und eine für die zweijährige Ausbildung mit eidgenössischem Berufsattest EBA. Für jede Verordnung gibt es einen separaten Anhang. Im Berufsfeld Verkehrswegbau gibt es also zwei Anhänge 2.

Wieso gibt es überhaupt die Anhänge zum Bildungsplan?

Laut Arbeitsgesetz und Jugendarbeitsschutzverordnung sind gefährliche Arbeiten für Jugendliche unter 18 Jahren verboten. Damit Jugendliche ab 16 Jahren aber im Berufsfeld Verkehrswegbau ausgebildet werden können, bestand schon bisher eine Ausnahme von diesem Verbot. Vermehrt werden Jugendliche unter 16 Jahren aus der Volksschule entlassen. Nach bisheriger Regelung wären diese im Lehrbetrieb nicht voll einsetzbar, der Lehrauftrag könnte nicht erfüllt werden. Deshalb hat Infra Suisse und die Partnerverbände zusammen mit dem SBFI, dem Seco und der Suva Massnahmen definiert, die den Schutz der Lernenden gewährleisten. //

[www.infra-suisse.ch/
anhang2](http://www.infra-suisse.ch/anhang2)



Kopf, Herz und Handy

Infra Suisse macht Werbung für den Beruf Strassenbauer. Dafür standen letzten Monat vier junge, motivierte Lernende vor der Linse. Produziert wurden witzige, überraschende Clips und Fotos. Erreicht werden die Jugendlichen dort, wo sie am häufigsten sind: am Handy.

Infra Suisse will in die Handys der Jugendlichen, um so in ihre Herzen zu gelangen. Das funktioniert mit unterhaltsamen Clips, witzigen Animationen und überraschenden Fotos, aber auch mal etwas längeren Filmsequenzen und Interviews. Die Berufswerbung von Infra Suisse zeigt vier junge Strassenbauer, die als Vorbilder und Identifikationsfiguren funktionieren. So hat im September ein Film- und Fototeam Yan Mooser (ProRoutes SA), Cyrill Schenk (KIBAG Bauleistungen AG), Luca Merz (Sustra AG) und Flavio Dal Forno (Frutiger AG) bei ihrer Arbeit begleitet. Entstanden ist dabei eine Fülle von Aufnahmen und Statements, sehr persönlich und authentisch.

Werbung schafft ein Bild

Faktoren, welche die Berufswahl beeinflussen gibt es viele: Interessen, Erlebnisse, Eltern, Freunde, Lehrer, Berufsberater, Gesellschaft. Bevor sich ein Jugendlicher entscheidet, eine Lehre im Verkehrswegbau zu beginnen, hat er bestimmt eine erfolgreiche Schnupperlehre bei

einer Unternehmung und in einem Team, in dem er sich wohl fühlte, absolviert. Doch bis es überhaupt zu einer Schnupperlehre kommt, braucht es Berufsinformationen und auch Berufswerbung. Werbung schafft bei den Jugendlichen ein Bild und eine Vorstellung von einem Beruf, setzt also lange vor der Lehrvertragsunterzeichnung an.

Generation Smartphone

Gemäss einer repräsentativen Untersuchung der ZHAW zum Medien- und Freizeitverhalten von Kindern und Jugendlichen gab eine grosse Mehrheit der Jugendlichen an, lieber auf den Fernseher, den Computer oder das Radio zu verzichten als auf ihr Handy. Auf ihren Smartphones schauen sie Serien, streamen Filme, spielen Games, surfen auf Youtube und kommunizieren via WhatsApp oder Snapchat mit ihren Freunden. Die heutigen 14-jährigen schauen also kaum noch fern, verbringen aber umso mehr Zeit mit ihrem Handy. Jugendliche in der Oberstufe zu erreichen, ist nicht einfach.

Darum setzt Infra Suisse auf Facebook, YouTube, Instagram und Twitter – und vor allem auf die Unterstützung der Jugendlichen, ihrer Kameraden an den Berufsfachschulen und in den ÜK-Hallen, ihre Arbeitskollegen und Vorgesetzte. Auf alle also, die stolz auf den Strassenbauer-Beruf sind. Sie sind glaubwürdige Botschafter ihres Berufs und sorgen für eine gute Reichweite der Werbebotschaft. Die Berufswerbung für Strassenbauer verbreitet sich digital

und im besten Fall viral. Klassische Inserate bleiben die Ausnahme. //

Bilder von den Aufnahmen auf den Baustellen gibt es zum Beispiel unter:

[www.facebook.com/
baustellenmagazin](http://www.facebook.com/baustellenmagazin)



Dies sind die vier Protagonisten der neuen Berufswerbung. Sie wurden im September während je zwei Tagen beim Arbeiten gefilmt. Das war für alle etwas ungewöhnlich aber auch eine interessante Erfahrung. Obere Reihe von links: Luca Merz (Sustra AG) und Flavio Da Forno (Frutiger AG). Untere Reihe, von links: Yan Mooser (ProRoutes SA) und Cyrill Schenk (KIBAG Bauleistungen AG)..





Grosser Informationsbedarf, viel Unsicherheit

Die SBB haben ihre Anforderungen an die Sicherheitsausbildungen des Baustellenpersonals erhöht. Regelungen und praktische Umsetzung sind ebenso ungewiss wie die Auswirkungen des neuen Regimes. Mit Informationsveranstaltungen zusammen mit der SBB wollte Infra Suisse zu mehr Klarheit beitragen. Das Interesse war gross.

Rund 185 Teilnehmer besuchten die von Infra Suisse durchgeführten Informationsveranstaltungen. Das zeigt zum einen den hohen Stellenwert der Sicherheit bei den Bauunternehmen, vor allem aber die grosse Verunsicherung, die die SBB mit ihren Neuerungen ausgelöst hat. Was ist der Wissenstand heute? Welche Fakten sind klar? Und wie soll es weitergehen?

Das Ziel ist ehrenwert: Die SBB will die Anzahl der Unfälle auf den Baustellen reduzieren. Das wollen auch die Bauunternehmen, deren Mitarbeitende auf oder am Gleis arbeiten. Nur machen es die SBB den Unternehmen momentan sehr schwierig, wenn nicht gar unmöglich, die Vorgaben zu erfüllen. Da sind zum einen organisatorische Mängel, beispielsweise bei der Ausbildung, zum anderen Anforderungen, die in der Praxis von den Bauunternehmen nicht erfüllt werden können.

Seit Anfang 2016 gelten die neuen Bestimmungen und sorgen seither für Unruhe in der

Branche. Denn auch nach einem gründlichen Studium der SBB-Unterlagen zu den neuen Sicherheitsausbildungen bleiben offene Fragen. Deshalb führte Infra Suisse in allen Sprachregionen Informationsveranstaltungen durch, an denen die Bauunternehmen ihre Fragen direkt mit einem Verantwortlichen der SBB besprechen konnten. Diese haben etwas Klarheit geschaffen. Klar und gut ist die Situation aber noch lange nicht.

Erste Probleme werden offensichtlich

Die uneinheitliche Kommunikation der SBB zur Einführung der neuen Sicherheitsausbildungen trug nicht eben zu einem besseren Verständnis bei. Selbst SBB-intern hatte man den Eindruck, dass die Neuerungen nicht überall gleich verstanden wurden. So erhielten anfragende Unternehmen aus unterschiedlichen Regionen unterschiedliche Antworten. Anmeldungen zu Sicherheitsausbildungen übers Internet

sind nicht möglich, weil die Website noch nicht eingerichtet ist oder nicht funktioniert. Genügend Ausbildungsplätze fehlen. Bestellte Unterlagen werden monatelang nicht zugestellt und bereits absolvierte Ausbildungen nicht bestätigt. Dass vom Einkauf noch immer der «Sicherheitschef privat» verlangt wird, passt zur unüberlegten Umsetzung. Es zeigt sich leider, dass in der Praxis weder das Konzept, noch die Prozesse der neuen Sicherheitsausbildungen funktionieren. Dies alles verunmöglicht es den Unternehmen, die Neuerungen umzusetzen und so die geforderten Nachweise in der Submissionsphase zu erbringen.

Die wichtigsten Fakten und Probleme

Mit den Neuerungen will die SBB die Ausbildungen ihrer eigenen Leute und die Ausbildung Dritter harmonisieren. Die Bauunternehmer erhalten durch die gleiche Ausbildung die gleichen Rechte und Pflichten wie die SBB-Mitarbeiter. Die Funktion «Sicherheitschef privat» verschwindet.

Der Sicherheitschef hat stets auf der Baustelle anwesend zu sein. Für den Baustellenchef reicht die deutlich kürzere Ausbildung «Selbstschutz». In der Praxis kann neu der Polier oder der Vorarbeiter die Funktion des Sicherheitschefs übernehmen. Können diese aber nicht mehr produktiv in Doppelfunktion (Sicherheits- und Führungsaufgaben) eingesetzt werden, muss die Baustellenorganisation angepasst werden. Unklar ist auch, wie ihre Stellvertretung geregelt werden soll und welche Nachweise diese mitbringen müssen.

Erfahrung auf Baustellen ist sicherheitsrelevant

Mit einem Praxisnachweis soll das Baustellenpersonal Rechenschaft über seine Erfahrung ablegen müssen. Die von den SBB geforderten 20 Einsätze pro Jahr auf einer ihrer Baustellen sind jedoch zu viel. Nicht nur kleinere und mittlere Unternehmen, sondern auch Grossfirmen, die ihr Personal nicht ständig auf SBB-Baustellen im Einsatz haben, werden da nicht mithalten können. Sie werden vom Wettbewerb ausgeschlossen.

Bei den Ausschreibungen von Bauprojekten werden teilweise noch die bisherigen aber teilweise auch schon die neuen Ausbildungen verlangt. Der Unternehmer muss in der Submissionsphase also genau prüfen, welche Ausbildungen das Schlüsselpersonal mitbringen muss.

Sicherheit durch Zusammenarbeit

Infra Suisse wird die Auswirkungen der Neuerungen auf die Bauunternehmen weiter verfolgen und mit den SBB im engen Dialog bleiben. Ziel ist es, für Unternehmer annehmbare und klare Bedingungen zu schaffen, die von ihnen auch umgesetzt werden können.

Infra Suisse informiert auf ihrer Website über den Stand der Dinge. Sie tut das nur, weil die SBB offenbar nicht im Stande ist, konsistent und umfassend zu informieren. Den Umständen entsprechend sind alle Angaben ohne Gewähr. //

www.infra-suisse.ch/sbb

Die besten Lehrabschlüsse

Sie haben ihre Lehrabschlussprüfung nicht nur be- und überstanden, sie haben ihre berufliche Ausbildung mit einer Schlussnote von 5.4 oder noch höher abgeschlossen. Sie sind die erfolgreichsten Gleis- Grund- und Strassenbauer ihres Jahrgangs.

Die erfolgreichsten Gleis- Grund- und Strassenbauer wurden am 23. September 2016 von der Berufsfachschule Verkehrswegbauer auf das Schloss Waldegg eingeladen und dort für ihre Leistungen geehrt. An der Diplomfeier für Absolventen mit Ehrenmeldung wurden auch zwei spezielle Vertiefungsarbeiten ausgezeichnet.

Herzliche Glückwünsche wurde der Absolventin und den Absolventen von Martina Kocher überbracht. Die amtierende Weltmeisterin im Rennrodeln gab Einblick in ihren Alltag als Profisportlerin und berichtete eindrücklich über ihren Umgang mit Herausforderungen und Rückschlägen. //





Auf dem romantischen Schloss Waldegg bei Solothurn feierten die erfolgreichen Gleis-, Grund- und Strassenbauer.

Für ihre besondere Leistung wurden geehrt:

Gleisbauer EFZ: Janick Rutschmann (login Berufsbildung AG, 5.4), Patric Vilpoix (login Berufsbildung AG, 5.4)

Grundbauer EFZ: Florian Buob (Hastag St. Gallen Bau AG, 5.7), Pascal Fischer (JMS Risi AG, 5.8), Sebastian Fux (Sprengtechnik GFS, 5.4), Alan Nicolier (Marti Gründungstechnik AG, 5.6)

Strassenbauer EFZ: David Amrein (Sustra AG, 5.4), Yanick Gerber (KIBAG Bauleistungen AG, 5.4), Mathias Graf (Koch AG, 5.4), Joscha Hausherr (Umbricht Bau AG, 5.4), Raphael Jeandroz (Implenia Schweiz AG, 5.4), Alain Krucker (STRABAG AG, 5.4), Lukas Lagler (Hagedorn AG, 5.4), Dario Luccardi (Cellere AG, 5.5), Severin Merian (Aeschlimann AG, 5.4), Katja Moser (Cellere AG Thurgau, 5.5), Jonas Müller (Hüppi AG, 5.5), Simon Reber (KIBAG Bauleistungen AG, 5.5), Thomas Scheiwiller (E. Weber AG, 5.4), Christian Schmidt (Hagedorn AG, 5.4), Joël Schneider (Weibel Hans AG, 5.4), Martin Schütz (Schwarz Bau GmbH, 5.6), Ivo Spielmann (KIBAG Bauleistungen AG, 5.4), Roger Stadelmann (Stalder Tiefbau AG, 5.5), Livio Vogt (Cellere AG Aarau, 5.4), Roman Wetter (Zimmermann AG, 5.4), Pascal Wolf (ERNE AG Bauunternehmung, 5.4)

Strassenbaupraktiker EBA: Benjamin Steffl (Wilhelm Bruno, 5.4)

Für ihre Vertiefungsarbeit ausgezeichnet wurden:

André Hodel (login Berufsbildung AG) - Die Eisenbahnproblematik in Frankreich

Benedikt Hunn (login Berufsbildung AG) - Multikulti Schweiz

Fitness und Fairness im Schweizer Infrastrukturbau

Zunehmende Regulierungen, tiefe Preise und ein harter Wettbewerb machen den Schweizer Infrastrukturbauern zu schaffen. Wo steht die Branche heute? Wie fair spielen die Akteure? Davon handelt die nächste Infra-Tagung.

Die nächste Infra-Tagung wird sportlich. Doch keine Sorge, Sie müssen nicht ins Trainingsoutfit schlüpfen, keine Sportschuhe überziehen, geschweige denn Hanteln stemmen. Viel eher wollen wir an der Infra-Tagung kritisch beleuchten, wie es um die Fitness und Fairness im Schweizer Infrastrukturbau bestellt ist. Denn Infrastrukturbauer sind von Haus aus Mehrkämpfer. Sie beherrschen jede Verrenkung, den Spagat, die Schraube gehockt und wenn nötig auch den Kopfstand. Doch wann wird es ungesund oder gar gefährlich? Wer Infrastrukturprojekte realisiert, muss auch Marathonläufer-Qualitäten haben. Langfristige Perspektiven und ein langer Atem sind unabdingbar. Darum braucht es in der Infrastrukturpolitik Weitsicht, aber auch Lösungen mit Bodenhaftung.

Bessere Bedingungen für den Infrastrukturbau

Jürg Röthlisberger, Direktor des Bundesamtes für Strassen, wird erklären, wie sein Amt zu Fairplay und einem funktionierenden Strassennetz beitragen will. Grosse Hoffnungen setzt er auf den künftigen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Mit ihm soll die Finanzierung des wichtigsten Verkehrsträgers nicht nur endlich auf sichere Beine gestellt, sondern auch flexibler organisiert werden.

Um Marktbedingungen, die allen nützen, will sich auch die SBB kümmern. Sie plant den Versuch, komplexe Bauprojekte in sogenannten Projektallianzen zu realisieren. Dank einer früheren Integration aller Akteure und einer Allianz mit Unternehmer, Planer und Bauherr sollen Projekte besser realisiert werden können. Mit ihrem Engagement leistet die SBB Pionierarbeit. Das Interesse und die Erwartungen der Branche sind entsprechend gross. Stephan Grötzinger ist



seit Herbst 2016 Leiter Projekte SBB. Er zeigt an der Infra-Tagung in Luzern auf, welche Vorteile er bei der Projektallianz für die SBB aber auch für die Bauunternehmer und Planer sieht.

Hype oder Trend?

Es ist das Schlagwort der Stunde: Digitalisierung. Nichts weniger als die Revolution der Wirtschaftswelt wird angekündigt. Doch worauf hat sich die Baubranche tatsächlich vorzubereiten und wie viel bleibt Wunschdenken? Reto Hagger ist Mitglied der Geschäftsleitung bei der Gruner Gruppe und hat langjährige Erfahrung im Schweizer Infrastrukturbau. Er behauptet, Building Information Modelling (BIM) verändert die Branche schon heute. Bauherren, Unternehmer, Planer und Zulieferer müssen sich darauf einstellen. Was heisst das konkret?

Bereits stark durch die Digitalisierung geprägt ist die Medienwelt. Dank Internet und Mobiltechnologie werden Medien heute anders konsumiert, als noch vor wenigen Jahren. Das hat die Medienhäuser geprägt. Urs Leuthard ist Redaktionsleiter Tagesschau bei SRF. Er weiss was es heisst, sich plötzlich auf völlig neue Kundenbedürfnisse einstellen zu müssen.

Die Infra-Tagung

Die Infra-Tagung ist der wichtigste Event der Infrastrukturbau-Branche. Sie findet immer im Januar im KKL in Luzern statt. Politiker, Bauherren, Planer und Bauunternehmer treffen sich, diskutieren über aktuelle infrastruktur- und verkehrspolitische Themen und tauschen sich über die neusten technischen Entwicklungen aus. Die Veranstaltung hat sich über die Jahre als wichtigster Treffpunkt der Branche etabliert. Jeweils Anfang Februar findet in Lausanne die Infra-Tagung für die Westschweiz statt. //

www.infra-suisse.ch/tagung

Etwas mehr Transparenz bei den Beschaffungen des ASTRA

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat erstmals einen Bericht über seine Beschaffungen publiziert. Damit geht der grösste Beschaffer von Strasseninfrastrukturen mit gutem Beispiel voran. Die Marktsituation für die Schweizer Bauunternehmen ist schwierig. Darüber schweigt der Bericht.

Infra Suisse, die Organisation der Schweizer Infrastrukturbauer, begrüsst die Publikation des Berichts. Das ASTRA spricht sich darin klar zu den Prinzipien eines fairen öffentlichen Beschaffungswesens aus. Dies ist für die Infrastrukturbauer wichtig und wird als positives Signal gewertet. Transparenz, Gleichbehandlung und Fairness sind wichtige Grundlagen für einen funktionierenden Wettbewerb.

Das Bundesamt für Strassen hat im vergangenen Jahr gut 1300 Werkverträge im Gesamtwert von 940 Millionen Franken abgeschlossen. Hinzu kommen Aufträge, die durch Dritte vergeben werden, wie etwa Betrieb der Nationalstrassen oder die Netzfertigstellung, wo die Kantone die Bauherrschaft innehaben. Mit einem solchen jährlichen Auftragsvolumen gehört das Amt klar zu den grössten und wichtigsten Auftraggebern der Schweizer Bauunternehmen. Als staatliche Behörde ist es darüber hinaus ein wichtiger Akteur für die Infrastrukturbau-Branche.





Es fehlt die Erfolgskontrolle

Was Infra Suisse im Bericht vermisst, ist eine Erfolgskontrolle: Wie gut werden die hohen Anforderungen vom ASTRA eingehalten? Wie gut werden Zuschlagskriterien tatsächlich kommuniziert oder Vergabeentscheide begründet? Fragen, die für die Infrastrukturbauer elementar sind und in einer künftigen Evaluation beantwortet werden sollten.

Die Infrastrukturbauer – dazu gehören Bauunternehmen, die im Tiefbau, Strassenbau, Tunnelbau oder Gleisbau tätig sind – bewegen sich in einem Markt, der geprägt ist von einer kleinen Zahl grosser Auftraggeber: Bund, Kantone, Städte und die Bahnbetreiber generieren einen Grossteil des Marktvolumens. Entsprechend mächtig können diese im Markt auftreten. Ein funktionierendes und ausgewogenes Beschaffungsrecht, das für gleich lange Spiesse und

faire Bedingungen sorgt, ist angesichts dessen fundamental.

Strassenfonds bringt Planungssicherheit

Schwierig ist die Situation für Bauunternehmen, wenn grosse Aufträge kurzfristig sistiert oder auf unbestimmte Zeit verschoben werden. Was mit finanzpolitischen Sachzwängen begründet wird, macht es für die Firmen fast unmöglich, ihre Mitarbeitenden und Ressourcen verlässlich zu planen. Infra Suisse erwartet, dass mit dem Nationalstrassen- und Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) zumindest auf Bundesebene solche Planungsunsicherheiten bald der Vergangenheit angehören werden. //



Der Hochschulkurs lockte auch dieses Jahr 42 Studierende nach Sursee. Während vier Tagen erlebten sie, wie interessant der Tunnelbau ist und welche Möglichkeiten sich Ingenieuren in diesem Bereich bieten.

Jeweils eine Woche vor dem Herbst-Studienbeginn, noch in den Semesterferien, findet in Sursee der Hochschulkurs von Infra Suisse statt. Trotzdem ist der Kurs bei den ETH/FH-Studenten sehr beliebt. Im Zentrum steht jeweils ein aktuelles Untertagbauprojekt, das genauer unter die Lupe genommen wird. Die Teilnehmer erhalten so einen Einblick in die Praxis des Tunnelbaus. Weshalb Infra Suisse den Kurs für Studierende von Hochschulen und Fachhochschulen anbietet, erklärt Stefan Müller. Er ist Präsident der Ausbildungskommission Untertagbau.



Stefan Müller, weshalb bieten Sie den Kurs Untertagbau für ETH/FH-Studenten an?

Stefan Müller: Ein wichtiges Ziel des Hochschulkurses ist es, den Studenten

aufzuzeigen, dass es auch in einer Bauunternehmung Ingenieure braucht, welche ihr Know-how einbringen. Dieses Bedürfnis wird leider an den Hoch- und Fachhochschulen fast nicht mehr vermittelt. Wir wollen den Studenten aufzeigen, wie faszinierend und spannend der Bau eines Untertagebauprojektes ist. Dabei bringen wir ihnen den Beruf des Ingenieurs in der Bauunternehmung näher. Wir hoffen, dass sich so geeigneten Kandidaten nach ihrer Ausbildung für eine Stelle bei einer Tunnelbauunternehmung entschliessen. Wir machen im Kurs auch auf Praktikumsstellen aufmerksam. So können sich die Studenten einen vertieften Einblick verschaffen.

Wie wird der Kurs finanziert?

Der Kurs wird durch den Ausbildungsfonds Untertagbau finanziert. Dieser wird durch die Bauunternehmungen gespeist, welche Mitglieder in der Fachgruppe Untertagbau bei Infra Suisse sind. →



Angehende Bauingenieurinnen und Bauingenieure vor der Belchen-Tunnel-Besichtigung.

«Der Anlass ist eine gute Chance, die Praxis kennen zu lernen. Solche Möglichkeiten gibt es an der Schule wenig.»

Fabian Hübner, Student der ZHAW Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften, Winterthur



«Der Untertagbaukurs war einfach super!»

«Unwissend aber interessiert startete ich den viertägigen Kurs. Das erfahrene Grundwissen am ersten Tag war sehr hilfreich für die Exkursion auf die Belchen-Tunnelbaustelle. Das Gefühl auf einer Tunnelbohrmaschine zu stehen, die sich durch den Berg frisst werde ich nicht so schnell vergessen. Das war sehr eindrücklich und die anregenden Diskussionen mit den fachkundigen Kursleitern bei der Projektarbeit sehr spannend.»

Rosmarie Obrist, Studentin der Hochschule für Technik Rapperswil HSR





Eindrücklich war auch die Besichtigung des Tübbingwerkes im Balsthal.

Wie ist das Interesse der Studierenden - gibt es genügend Anmeldungen?

Das Interesse der Studenten ist gross. Wir können seit Jahren den Kurs mit 35 bis 42 Teilnehmern durchführen. In den letzten Jahren mussten wir sogar eine Beschränkung einführen und Interessenten abweisen. Da wir bewusst Qualität und persönliche Betreuung bieten möchten, haben wir die maximale Teilnehmerzahl auf 42 Personen beschränkt. Die Anmeldungen erhalten wir von Studierenden aller Schweizer Hoch- und Fachhochschulen.

Welches ist Ihre Rolle als Präsident?

Ich bin mit meinem Team verantwortlich, dass die Gelder des Ausbildungsfonds sinnvoll und zweckmässig eingesetzt werden. Wir müssen jeweils an der Fachkonferenz Untertagbau das entsprechende Budget und Konzept genehmigen lassen. Den Kurs planen wir in der Ausbildungskommission, wo wir auch die entsprechenden Übungsleiter und die Gruppenbetreuer aus den verschiedenen Bauunternehmungen rekrutieren. Zusätzlich bieten wir jeweils im Frühling eine eintägige Schulung für Kaderleute aus dem Bereich Tunnelbau an. //



ASTRA reduziert vertragsrelevante Dokumente

Das ASTRA entschlackt ihr Vertragswerk für Bauaufträge enorm. Standards, die für die Bauausführung nicht relevant sind, sollen nicht mehr Vertragsbestandteil sein. Das ist erfreulich und auf das Engagement von Infra Suisse zurückzuführen.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) führt auf seiner Website über 850 Dokumente als eigene «Standards für Nationalstrassen». Unter Punkt 2.6.4 in den Standard-Werkverträgen werden diese pauschal zu integralen Vertragsbestandteilen erklärt. Mit den knapp 900 Normen des VSS und den 200 des SIA, hat der Bauunternehmer gut 2000 einzelne Dokumente, die er als Bestandteile des Vertrags zu beachten hat. Dies ist für anbietende Bauunternehmen eine sportliche Herausforderung.

Infra Suisse hat das ASTRA seit langem auf diesen ungünstigen / untragbaren Umstand aufmerksam gemacht. Nun hat das Bundesamt für Strassen die Situation erkannt und Besserung versprochen. In Zukunft soll auf die ASTRA-Standards als Vertragsbestandteil verzichtet werden. Das ASTRA reduziert ihre Vertragsdokumente für Bauaufträge so um mehrere Hundert Dokumente. →



Standards für Projektierung oder Ausführung

Zwecklos sind die Standards des ASTRA natürlich nicht. Sie präzisieren, wo entsprechende Normen fehlen oder minimieren die Vielfalt unterschiedlicher Lösungsmöglichkeiten. Es macht aber keinen Sinn, beispielsweise eine Ausführungsnorm zum Einbringen von Belag als Vertragsbestandteil für Projektierungsdienstleistungen zu machen. Ebenso wenig eine Projektierungsvorgabe zur Statik einer Bogenbrücke als Vertragsbestandteil eines Werkvertrages. Vorgaben für die Projektierung und damit für die

Arbeiten der Ingenieure und Fachplaner bringen in einem Werkvertrag keinen Mehrwert. Sobald eine Bauunternehmung aber eine Planungsleistung erbringt - wenn sie etwa eine Variante offeriert - gelten auch für sie die Vorgaben für die Planer.

Dass das ASTRA nun die Zahl der vertragsrelevanten Dokumente reduzieren will, ist sehr erfreulich. Infra Suisse wird prüfen, ob die Vorgaben in der Praxis auch umgesetzt werden. //

Jetzt anmelden zum CAS-Studiengang «Grund- und Spezialtiefbau»



Um die komplexer werdenden Arbeiten im Grund- und Spezialtiefbau erfolgreich planen und ausführen zu können, braucht es gut ausgebildete Fachleute. Sie müssen ganzheitlich denken können, das Normen- und Vertragswesen kennen sowie über organisatorische und planerische Kompetenzen verfügen. Diese Fähigkeiten vermittelt der CAS-Studiengang «Grund- und Spezialtiefbau» von Infra Suisse in Zusammenarbeit mit der Hochschule Luzern.

Der CAS-Lehrgang richtet sich sowohl an Bauherren, Planer und Unternehmer mit Berufserfahrung, aber auch an verwandte Berufsgruppen, die an der Planung, Realisierung und Organisation von Projekten im Grund- und Spezialtiefbau beteiligt sind. //

www.hslu.ch



Jetzt bewerben!

Am 20. Juni 2017 wird im KKL Luzern zum zweiten Mal der Building-Award verliehen. Bewertet und ausgezeichnet werden herausragende, bemerkenswerte und innovative Ingenieurleistungen am Bau. Weitere Informationen zum Building-Award sind hier aufgeschaltet: www.building-award.ch

Die nächsten Veranstaltungen von Infra Suisse

DO/FR	20./21.10.2016	Fachkonferenz Untertagbau	Egerkingen
DO	26.01.2017	Infra-Tagung	Luzern
DI	07.02.2017	Journée Infra	Lausanne
MI	26.04.2017	Mitgliederversammlung	Kloten
FR	05.05.2017	Fachkonferenz Untertagbau	Solothurn
MI - SA	06. - 09.09.2017	Infra-Reise	Berlin

Info-Bulletin neu auf der Website

Das Info-Bulletin wird neu auch auf der Website unter www.infra-suisse.ch/zeitschriften publiziert.

Impressum

Infra Suisse
Weinbergstrasse 49
Postfach
8042 Zürich

Tel. +41 44 258 84 90
Fax +41 44 258 84 99
info@infra-suisse.ch
www.infra-suisse.ch

Publiziert am 20. Oktober 2016.
Erscheint viermal jährlich.

Redaktion: Viviane Stehrenberger
v.stehrenberger@infra-suisse.ch

Titelseite: Yan Moser von Pro Routes SA ist einer der vier Protagonisten der neuen Berufswerbung. //

Fotos: Seiten 2 und 9 eclipse studios //
Seite 5 Markus Senn // Seite 6, 7, 10, 15 und 22 Ben Zurbriggen, Seite 13 Sibylle Ambs, Seite 16 Emanuel Ammon //

