

**Attraktive Arbeitgeber**

**Qualität bei der Beschaffung**

**Investitionen in Tiefbau steigen**





Austausch an der Journée Infra

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| Editorial .....                     | 3  |
| Infra-Tagung .....                  | 4  |
| Tiefbauprognosen .....              | 8  |
| Arbeitgeberattraktivität .....      | 10 |
| Journée Infra .....                 | 12 |
| Polierprüfungen .....               | 15 |
| SNBS .....                          | 16 |
| SBB-Sicherheitstag .....            | 18 |
| Beschaffungen .....                 | 21 |
| Neuigkeiten .....                   | 22 |
| Veranstaltungen und Impressum ..... | 23 |



## Einmal Innovation, bitte!

Innovation ist gut, weil besser oder billiger oder beides. Innovativ sind Produkte und Leistungen, Verfahren und Prozesse oder Konzepte und Organisationen. Unter Wettbewerbsbedingungen ist Innovation eine Pflicht. Sie verschafft Vorteile im Markt.

Der Schweizer Infrastrukturbau ist innovativ. Indem er nachhaltigere Bauwerke anbietet, schnellere oder günstigere Prozesse etabliert oder nicht zuletzt mithilfe der Digitalisierung neue Geschäftsmodelle entwickelt.

Der Gesetzgeber will mit dem neuen Beschaffungsrecht, dass bei öffentlichen Beschaffungen auch der Innovationsgehalt eines Angebots bewertet wird. Die Chancen für Innovationen steigen, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Doch Innovation entsteht nicht einfach so. Sie kann nur beschränkt bestellt werden.

Echte Innovationen entstehen auch im Infrastrukturbau dort, wo die Akteure ein Projekt als Ganzes verstehen. Das ist der Fall, wenn Bauherr, Planer, Unternehmer und Lieferanten eng zusammenarbeiten.

Idealtypisch in einer engen Allianz. Aber auch immer dort, wo bereits früh einzelne Unternehmungen oder mehrere Firmen einbezogen werden. Und natürlich immer dann, wenn Chancen auf Erfolg und Risiken für Misserfolg unter den Beteiligten fair verteilt sind.

Kooperative Zusammenarbeitsmodelle oder auch funktionelle Ausschreibungen können den Raum für Innovation schaffen. Gesamtleistungsmodelle gewinnen auch im Infrastrukturbau weiter an Bedeutung. General- oder Totalunternehmer-Leistungen schaffen dann Innovation, wenn Planung und Produktion eng verknüpft sind. Eine solche Verbindung schaffen Bauunternehmungen in der Regel besser als reine GU oder TU.

Wer im Infrastrukturbau echte Innovation will, bestellt seine Gesamtleistungen deshalb mit Vorteil bei Bauunternehmungen.

**Matthias Forster**  
Geschäftsführer

## Mehr Strassen und Schienen in den Randregionen?

Strassen und Schienen nur dort ausbauen, wo sich der Verkehr staut, reiche nicht. Auch in den Randregionen brauche es einen Ausbau, betonte die Baudirektorin des Kantons Thurgau an der Infra-Tagung in Luzern. Zum wichtigsten Branchentreffen des Schweizer Infrastrukturbaus kamen über 600 Gäste.





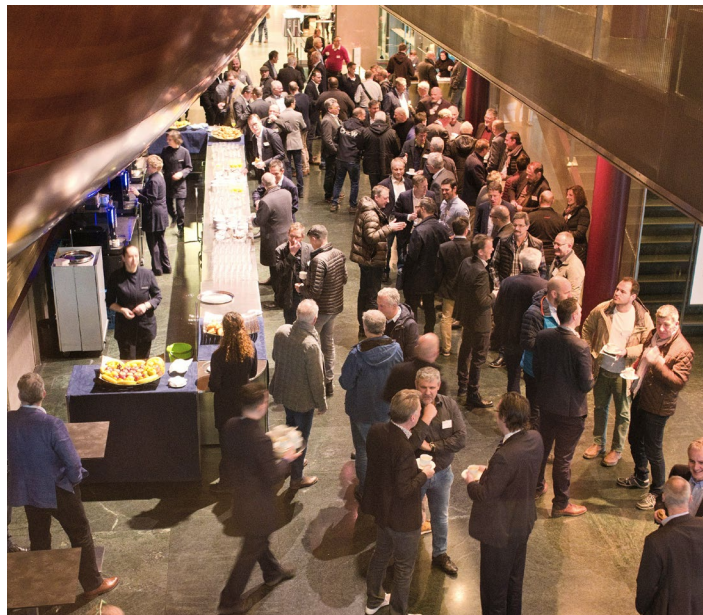
Sollen die Verkehrsinfrastrukturen vor allem in den Zentren, wo die Züge und Strassen am stärksten überlastet sind, ausgebaut werden? Nicht nur, meinte Carmen Haag, Regierungsrätin und Leiterin Departement für Bau und Umwelt des Kantons Thurgau. Zusätzliche Kapazitäten auf Strassen und Schienen brauche es auch in den Randregionen. Regionalpolitische Überlegungen und Allianzen hätten in der Schweizer Verkehrspolitik grosses Gewicht. Das hätten die Erfahrungen mit der Bodensee-Thurtalstrasse gezeigt.

Für Mässigung beim Ausbau von Infrastrukturen plädierte hingegen Michel Huissoud, Direktor der Eidgenössischen Finanzkontrolle (EFK). Die Interessen der Akteure bei Investitionen der öffentlichen Hand seien stets zu hinterfragen. «Wir müssen uns im Klaren sein, dass die kommenden Generationen den Unterhalt der von uns geerbten Infrastrukturen bezahlen müssen. Es liegt darum in unserer Verantwortung, mit dem Verzicht auf überflüssige Infrastrukturen zu beginnen», betonte Michel Huissoud.

**Neue Kooperationsmodelle im Infrastrukturbau**  
«Leistungsfähige Infrastrukturen sind enorm wertvoll für die Attraktivität des Standortes Schweiz», unterstrich Nationalrat Christian Wasserfallen, Präsident von Infra Suisse. Es brauche darum die Ausbauschritte in den Agglomerationen oder bei den Nationalstrassen genauso wie die Investitionen in den Unterhalt. Bauherren und Bauunternehmen seien gefordert, die geplanten Projekte zeitgerecht und zu vernünftigen Preisen zu realisieren. «Eine fruchtbare Zusammenarbeit ist zentral», sagte Wasserfallen.

Die SBB vergebe an die Tiefbaubranche jährlich Arbeiten für rund eine Milliarde Franken, erklärte Jacques Boschung, seit 2019 verantwortlich für die Infrastrukturen bei der Bahn. Sie verpflichte sich dabei zu wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit von der Beschaffung über die Produktion und Nutzung bis hin zur Entsorgung. Angesichts des zunehmenden Bauvolumens und der immer kürzeren Zeitfenster, in denen an der Bahninfrastruktur gebaut werden kann, möchte die





SBB mit anderen Kooperationsmodellen einen neuen Markt schaffen. Externe sollen mehr Verantwortung übernehmen und der SBB ihre Leistungen als Gesamtpaket anbieten.

#### Qualitätswettbewerb für mehr Nachhaltigkeit

Das revidierte Beschaffungsrecht stärkt den Qualitätswettbewerb gegenüber dem reinen Preiswettbewerb. Für das Schweizer Beschaffungswesen bedeute dies einen Paradigmenwechsel. Matthias Forster, Geschäftsführer von Infra Suisse, ist überzeugt: «Der Wandel muss von den Vergabestellen ausgehen.» Sie hätten es in der Hand, das Umfeld für einen echten Qualitätswettbewerb und somit für mehr Innovation und Nachhaltigkeit im Infrastrukturbau zu gestalten. Um nachhaltig zu beschaffen, brauche es keine überbordende Bürokratie, sondern effiziente, einheitliche Systeme und Standards, betonte Forster.

#### Recycling-Baustoffe verwenden

Öffentliche Beschaffer sollten verstärkt zur Verwendung von Recycling-Baustoffen verpflichtet werden. «In beinahe allen Bereichen sind Recycling-Produkte der Verwendung von Primärmaterial qualitativ ebenbürtig», erklärte Hansruedi Müller, Leiter Taskforce Baustoffkreislauf Regio Basel. Müller stellte aber auch klar, dass sich bei weitem nicht alle Bauabfälle zu hochwertigen Recycling-Baustoffen aufbereiten lassen. An der Planung weiterer Deponiestandorte für Aushubmaterial und Bauabfälle führe also kein Weg vorbei.

Die Infra-Tagung ist das wichtigste Branchentreffen des Schweizer Infrastrukturbaus. Politiker, Bauherren, Planer und Bauunternehmer tauschen sich über aktuelle verkehrspolitische und infrastrukturelle Themen aus.

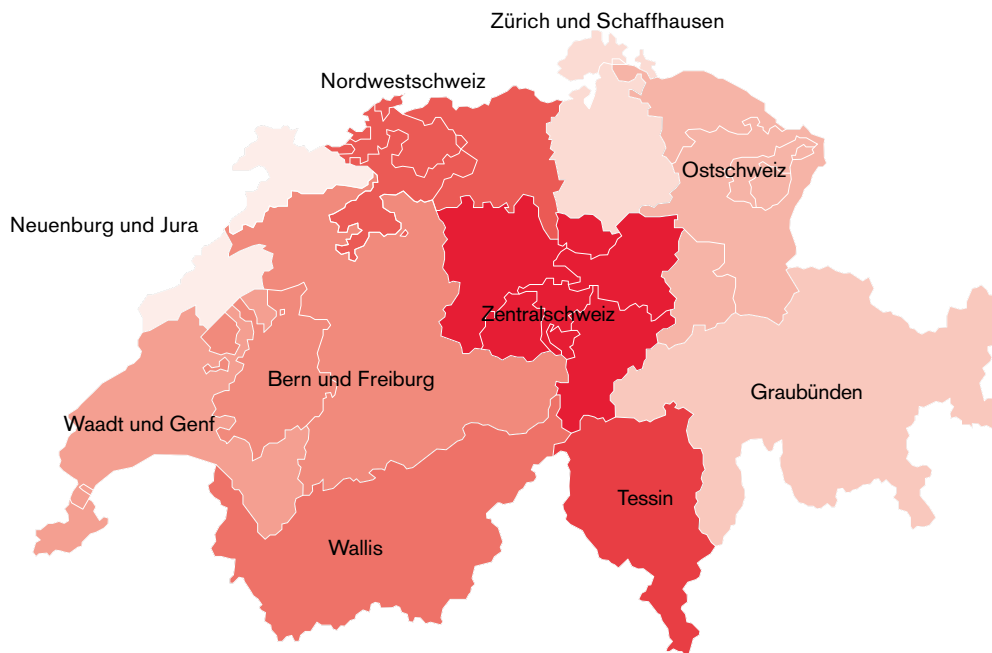
#### Die Infra-Tagung 2020

Unter dem Titel «Wie heiss ist der Preis?» referierten an der Infra-Tagung 2020 am 23. Januar im KKL Luzern Nationalrat und Präsident von Infra Suisse Christian Wasserfallen, Regierungsrätin Carmen Haag (TG), Jacques Boschung, Mitglied der Konzernleitung und Leiter Infrastruktur SBB, Hansruedi Müller, Leiter Taskforce Baustoffkreislauf Regio Basel und Inhaber Baliox AG, Prof. Dr. Reinhard Haller, Facharzt für Psychiatrie, Michel Huissoud, Direktor der Eidgenössischen Finanzkontrolle und Matthias Forster, Geschäftsführer von Infra Suisse. Die nächste Infra-Tagung findet am 21. Januar 2021 statt.

Weitere Informationen: [infra-suisse.ch/tagung](https://infra-suisse.ch/tagung)

# Investitionen in den Tiefbau steigen vor allem in der Zentralschweiz und im Tessin

Die Ausgaben für den Tiefbau werden in der Schweiz bis 2023 weiter steigen. Dies zeigt eine Studie von BAK Economics im Auftrag von Infra Suisse. Die Bauunternehmen können sich zwar auf höhere Umsätze freuen. Die Preissituation aber bleibt für sie schwierig.



Mit der Zunahme von Bevölkerung, Wirtschaftsleistung und Verkehr wächst auch der Bedarf an Infrastrukturen. So rechnet BAK Economics für den Zeitraum 2018 bis 2023 damit, dass die Investitionen im Tiefbau schweizweit um 1,9 Prozent pro Jahr wachsen. Besonders steigen dürften die Ausgaben für Strassenprojekte, eher stagnieren jene für Bahnanlagen und übrige Infrastrukturen wie Wasserversorgung, Kommunikation oder Strom.

### Sinkende Ausgaben in Neuenburg und Jura

Einen besonders deutlichen Anstieg erwartet BAK Economics vor allem in der Zentralschweiz, dem Tessin und der Nordwestschweiz. Für die Zentralschweizer Bauunternehmen ist die Erholung erfreulich, sind die Investitionen in ihrer Region doch in den letzten Jahren zurückgegangen. Der Kanton Tessin profitiert vor allem vom Bau des zweiten Gottard-Strassentunnels. Allein dank diesem Projekt

## Prognosen für den Tiefbau 2018 bis 2023

| Grossregion             | Wachstum in Prozent, p.a. | Volumen Mio. CHF, p.a. |
|-------------------------|---------------------------|------------------------|
| Zentralschweiz          | 4,8                       | 1'189                  |
| Tessin                  | 3,9                       | 1'232                  |
| Nordwestschweiz         | 2,8                       | 2'233                  |
| Wallis                  | 2,7                       | 945                    |
| Bern und Freiburg       | 2,2                       | 2'209                  |
| Waadt und Genf          | 1,5                       | 2'175                  |
| Ostschweiz              | 1,4                       | 1'231                  |
| Graubünden              | 1,3                       | 815                    |
| Zürich und Schaffhausen | 0,2                       | 2'081                  |
| Neuenburg und Jura      | -3,1                      | 361                    |

Quelle: BAK Economics

steigen die Ausgaben für Strasseninfrastrukturen im Kanton bis 2023 um 15 Prozent pro Jahr. Insgesamt wächst der Tiefbau im Tessin jährlich um 3,9 Prozent. In der Nordwestschweiz wurden 2017 14 Prozent aller Tiefbauausgaben der Schweiz getätigt. Diese Grossregion mit den Kantonen Aargau, Solothurn sowie Basel-Land und Basel-Stadt ist damit die umsatzstärkste. Bis 2023 wird sie weiter um jährlich 2,8 Prozent wachsen. Die grössten Investitionen sind für die Strasse zu erwarten.

Ein Rückgang der Investitionen in den Tiefbau ist mittelfristig einzig für die Kantone Neuenburg und Jura prognostiziert. Die Ausgaben dürften 2023 sogar tiefer liegen als 2017. Von 2024 bis 2030 wird wieder mit einem guten Wachstum von 2 Prozent gerechnet. Die Region dürfte in diesem Zeitraum zusammen mit Bern und Freiburg sogar am dynamischsten wachsen.

#### Schwache Ostschweiz, positive Genfersee-Region, stagnierendes Zürich

Schwächer als im Schweizer Durchschnitt entwickeln sich die Investitionen in der Ostschweiz. BAK Economics erwartet in den Kantonen Glarus, Thurgau, St. Gallen und den beiden Appenzell ein Wachstum von 1,4 Prozent. Die Region um den Genfersee mit den Kantonen Waadt und Genf profitiert von einem soliden Wachstum bis 2023 von 1,5 Prozent pro Jahr. Dank der wirtschaftlichen und demografischen Entwicklung dürfte die Region auch zwischen 2024 und 2030 leicht über dem Schweizer Durchschnitt liegen.

Für die Region Zürich und Schaffhausen sind die langfristigen Prognosen durchaus gut. Kurz- und mittelfristig sind die Perspektiven hingegen eher verhalten. Erwartet wird insgesamt eine Stagnation. Diese resultiert aus einem starken Rückgang bei der Schiene und nur moderatem Wachstum bei der Strasse und dem sonstigen Tiefbau.

Eine dynamische Entwicklung wird in den nächsten Jahren im Kanton Wallis erwartet. Die Ausgaben dürften für Schieneninfrastrukturen um 5,4 Prozent und für Strasseninfrastrukturen um 4,5 Prozent pro Jahr zunehmen. Längerfristig wird jedoch eine gewisse Abschwächung des Wachstums spürbar sein.

#### Qualitäts- statt Preiswettbewerb

Die hohe Nachfrage nach Bauleistungen in vielen Regionen der Schweiz hatte bisher nicht, wie zu vermuten gewesen wäre, einen Preisanstieg zur Folge. Der Preisdruck bei den Bauunternehmen ist gross. Die positiven Aussichten für die nächsten Jahre können zu einer gewissen Entspannung führen. Auch der Paradigmenwechsel im öffentlichen Beschaffungswesen vom reinen Preis- zu mehr Qualitätswettbewerb ist für einen nachhaltigen Infrastrukturbau zentral.

#### Weitere Informationen:

[infra-suisse.ch/prognose](https://infra-suisse.ch/prognose)



# Fachkräftebedarf und Arbeitgeberattraktivität

Infra Suisse hat ihre Mitglieder gefragt, wo der Fachkräftemangel am grössten ist und was sie tun, um ihre Attraktivität zu erhöhen. Wie gut sich Beruf, Familie und Privatleben vereinbaren lassen, gewinnt weiter an Bedeutung, so der Bericht.

Die Bedürfnisse der Arbeitnehmenden verändern sich. Unsere Gesellschaft wird stärker von Individualisierung, Digitalisierung und einem anderen Verhältnis zur Arbeit geprägt. Auch die Unternehmen des Infrastrukturbaus stellt dies vor Herausforderungen. Dieser Bereich ist wie andere Branchen auch vom Fachkräftemangel betroffen. Eine hohe Arbeitgeberattraktivität kann dem entgegenwirken. Da es für Arbeitnehmende immer wichtiger wird, Beruf und andere Bereiche des Lebens besser miteinander zu vereinen, sei es Familie oder Freizeit.

Die wichtigsten Erkenntnisse der Befragung sind:

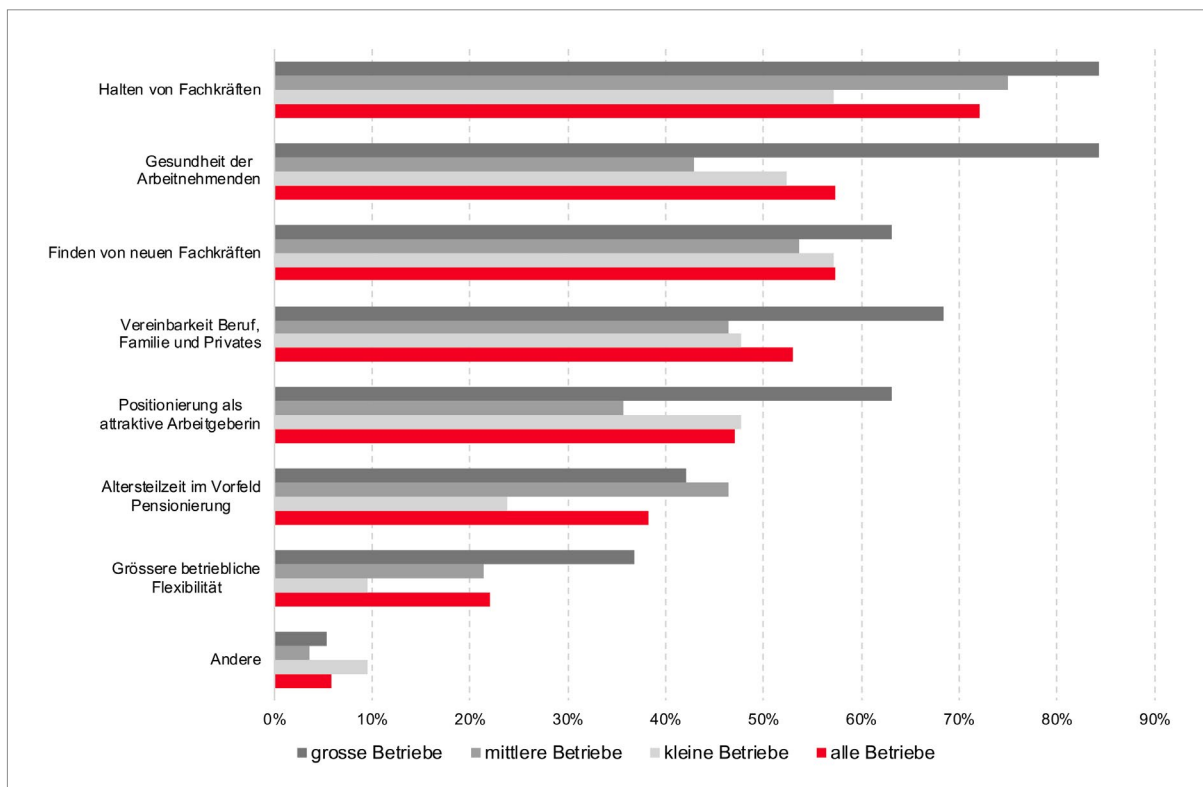
- Die Mehrheit der Betriebe bestätigt einen Fachkräftemangel bei Maschinistinnen und Maschinisten sowie beim unteren und mittleren Kader.
- Das grösste Potential für eine grössere Attraktivität als Arbeitgeber stellen Familienfreundlichkeit und Arbeitszeitflexibilität dar.
- Die wichtigste Massnahme dafür ist die Möglichkeit, Teilzeit zu arbeiten. Der Teilzeitanteil im Infrastrukturbau ist niedriger als im Schweizer

Durchschnitt. Mit bis zu 43 Prozent der Mitarbeitenden weisen einzelne Betriebe aber bereits einen hohen Teilzeitanteil auf.

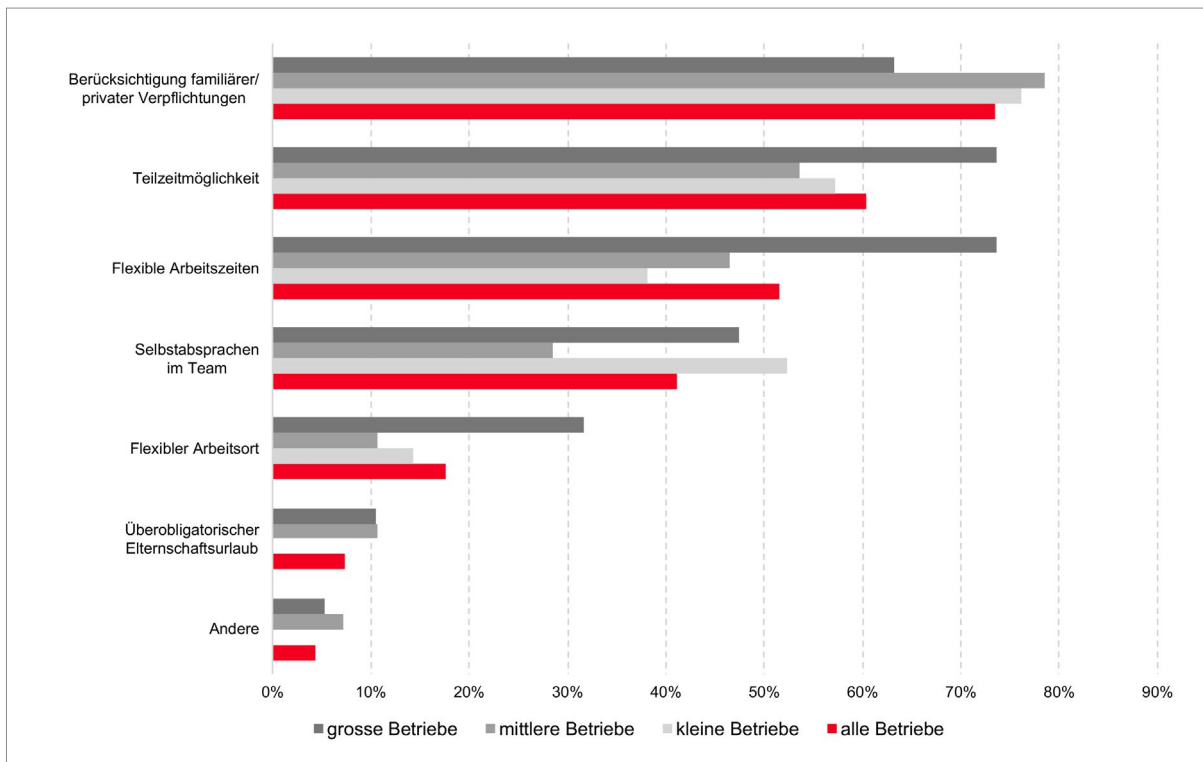
- Teilzeit umzusetzen stellt Organisationen immer wieder vor grosse Herausforderungen. Die Erfahrungen mit Teilzeit sind nach Berufsgruppen unterschiedlich, besonders gut sind sie bisher beim administrativem und beim Kaderpersonal.
- Ein Drittel der Betriebe plant in Zukunft, mehr Teilzeitstellen anzubieten. Bei den grossen Firmen sind es sogar fast zwei Drittel. Unternehmen möchten damit auf die Bedürfnisse der Mitarbeitenden eingehen. Als wichtigste Gründe für Teilzeit nennen sie das Finden und Halten von Fachkräften, die Gesundheit der Arbeitnehmenden und die Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

Mit der Befragung möchte Infra Suisse dazu beitragen, das Thema stärker in den Fokus zu rücken. Der Vorstand von Infra Suisse hat beschlossen, die Möglichkeiten neuer Arbeitsmodelle und die Förderung der Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Privatleben in der Branche stärker zu thematisieren.

## Warum bieten Unternehmen Teilzeit an?



## Massnahmen für Vereinbarkeit von Beruf und Privatem



Weitere Informationen: [infra-suisse.ch/attraktivitaet](https://infra-suisse.ch/attraktivitaet)

## Welche Verkehrsinfrastruktur benötigt die Schweiz bis 2040?

Am 4. Februar fand im SwissTech Convention Center der ETH Lausanne die traditionelle Journée Infra statt. Infra Suisse bot den rund 250 Tagungsteilnehmern Gelegenheit, sich mit der Infrastruktur von morgen auseinanderzusetzen.



Nationalrat Christian Wasserfallen, Präsident von Infra Suisse, nannte verschiedene aufschlussreiche Zahlen: Pro Tag legen die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz im Durchschnitt 37 Kilometer zurück und wenden rund 90 Minuten für Fahrten auf. Zudem besitzen 78 Prozent der Haushalte ein Auto und 57 Prozent der Bevölkerung verfügen über ein Abonnement für den öffentlichen Verkehr. Gleichzeitig hat sich der Personenverkehr der SBB zwischen Lausanne und Genf im Zeitraum 2000 bis 2015 mehr als verdoppelt. Von 2015 bis 2030 wird er sich erneut verdoppeln und bis 2030 auf 100'000 Fahrgäste pro Tag ansteigen.

Dies zeigt, wie wichtig es ist, Überlegungen zur Infrastruktur anzustellen, die die künftigen Bedürfnisse abdeckt. Denn die Planung, Genehmigung und Bewilligung sowie der Bau von Infrastrukturprojekten nehmen viel Zeit in Anspruch. Zu den stetig zunehmenden Bedürfnissen kommen neue Herausforderungen hinzu, die sich aus der Klimaerwärmung, den raumplanerischen Einschränkungen, den neuen Verkehrsformen und der Digitalisierung ergeben. Damit diese Herausforderungen bewältigt werden können, rief Christian Wasserfallen dazu auf, heute die richtigen Entscheidungen zu treffen, um morgen über eine qualitativ hochstehende Infrastruktur zu verfügen. Doch Qualität hat ihren Preis. «Das Preisniveau wird sich nach oben entwickeln müssen. Die gewünschte Qualität lässt sich nur mit qualifizierten Arbeitskräften gewährleisten, was einen fairen Preis voraussetzt. Allerdings stagnierte der Baupreisindex im Tiefbau in den letzten 5 bis 20 Jahren: Von Oktober 2015 bis Anfang 2019 sind die Preise im Tiefbau nur um 0,6 Prozent gestiegen und jene im Strassenbau lediglich um 0,5 Prozent», betonte der Präsident von Infra Suisse.

### Kapazitäten besser nutzen

Jérôme Cosandey trat dafür ein, sich in erster Linie auf die Optimierung der bestehenden Infrastruktur zu konzentrieren. In seinem Referat legte der Directeur romand von Avenir Suisse die wichtigsten Trends dar, die die Schweiz und ihre Infrastruktur bis 2040 voraussichtlich verändern werden. «Der Sektor Mobilität steht an der Schwelle zu einer beispiellosen digitalen Revolution. In der bestehenden Infrastruktur schlummern enorme Kapazitäten. Es geht darum, bestehende Chancen zu ergreifen, um diese Kapazitäten besser zu nutzen, zum Beispiel durch die Flexibilisierung der Vorschriften für

Nachtfahrten oder durch technologische Innovationen, die eine höhere Verkehrsdichte ermöglichen.» Zudem sollten finanzielle Anreize eingeführt werden, um den Verkehr in den Stosszeiten besser zu lenken. Eine Möglichkeit dafür ist das Mobility Pricing, d. h. die Einführung variabler Mobilitätstarife in Verbindung mit flexiblen Arbeitszeiten.

### Nutzung des Untergrunds

Ständerat Olivier François, der der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen angehört, betonte, Planen und Umsetzen seien nicht dasselbe. Obwohl die Bundesmittel für Eisenbahn- und Strasseninfrastruktur-Projekte vorhanden sind, sei die Umsetzung dieser Projekte nicht gesichert. Oft lasse die Realisierung dieser Projekte auf sich warten, da die vorgeschlagenen Lösungen vor Ort in Frage gestellt würden. Dennoch ist es legitim, Zukunftsvisionen und frühere Gewissheiten mit der Zeit zu hinterfragen. Der Waadtländer Parlamentarier warf auch die Frage auf, ob der Individualverkehr einst durch eine kollektive Intelligenz, die die Fahrten steuert, ersetzt werden könnte. Im Verlauf dieser Legislaturperiode werde François auch die Frage der Nutzung des Untergrunds angehen. Die Zerstückelung der Landschaft und des städtischen Raums seien zu verringern.

Um den Untergrund ging es auch im Referat von Jean-Pascal Gendre, Mitglied des Verwaltungsrats von Cargo sous terrain und Vorsitzender der Geschäftsleitung der CSD-Gruppe. Das Projekt Cargo sous terrain bietet der Schweiz die Möglichkeit, bis 2045 ein automatisiertes, elektronisch gesteuertes Gesamtlogistiksystem aufzubauen. Neben unterirdischen Transporttunneln, die die Zentren nördlich der Alpen miteinander verbinden, sieht das System eine umweltschonende Feinverteilung für Städte und Industriegebiete vor, die sogenannte City-Logistik. Damit könnten die Städte um bis zu 30 Prozent vom Güterverkehr entlastet und die Lärmemissionen des Schwerverkehrs halbiert werden. Zugleich würden die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Tonne beförderter Waren voraussichtlich um 80 Prozent abnehmen.

### Strasseninfrastruktur

Die Städte und Gemeinden in der Schweiz bewirtschaften über 51'000 Kilometer Gemeindestrassen, deren Ersatzwert auf 67 Milliarden Franken geschätzt wird. Aus Sicht von Alain Jaccard, Präsident des Schweizerischen Verbands Kommunale



Infrastruktur (SVKI), dürfen die Strategien der Gemeinden nicht mehr bloss auf der Beurteilung des Strassenzustands beruhen. Von nun an müssten die Infrastrukturen vermehrt auf Szenarien und Risiken überprüft werden, vor allem in Bezug auf das Klima. Zudem müssten die neuen Mobilitätstrends berücksichtigt werden, wie beispielsweise die Entwicklung von autonomen Fahrzeugen.

Jürg Röthlisberger, Direktor des Bundesamtes für Strassen (ASTRA), wies darauf hin, dass die künftige Mobilität neue Anforderungen an die Infrastruktur stellt. Diese müsse so konzipiert werden, dass sie den Einsatz aller Automatisierungsgrade sicherstellt. Ausserdem habe die Infrastruktur zu gewährleisten, dass die Verkehrsflächen allen Strassenbenutzern zur Verfügung stehen, auch den Nutzern neuer Mobilitätsformen. Damit die Vorteile der Vernetzung genutzt werden können, müssen alle Fahrzeuge und Infrastrukturen netzwerkfähig sein. Dies erfordere die Anwendung einheitlicher

Standards und ein koordiniertes Vorgehen beim Bau intelligenter Strassen. Nach Auffassung des ASTRA-Direktors sei es wichtig, dass die Mobilität von morgen sich in das bereits Bestehende einfügt und sich zugleich ständig anpasst.

### Journée Infra 2020

Über die Infrastrukturen der Zukunft referierten an der Journée Infra am 4. Februar 2020 im SwissTech Convention Center Jérôme Cosandey, Directeur romand Avenir Suisse, Ständerat Olivier François, Alain Jaccard, Präsident SVKI, Jürg Röthlisberger, Direktor ASTRA und Jean-Pascal Gendre, Präsident CSD Ingenieure. Die nächste Journée Infra findet am 2. Februar 2021 statt.

### Weitere Informationen:

[infra-suisse.ch/journee](https://infra-suisse.ch/journee)



## Anmeldung zu Polierprüfungen

Die nächsten eidgenössischen Berufsprüfungen für Strassenbau- und Grundbau-Poliere auf Deutsch finden am 14. und 15. September 2020 auf dem Campus Sursee statt. Anmeldungen sind ab sofort möglich.

### 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 ¼ Stunden und finden am Montag, 14. September 2020 statt. Die mündlichen Prüfungen dauern jeweils 45 Minuten und finden am Dienstag, 15. September 2020 statt.

### Kosten

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

Sie können sich bis spätestens Freitag, 15. Mai 2020 online zur Prüfung anmelden:

[infra-suisse.ch/polier](https://infra-suisse.ch/polier)

## Neuer Standard für nachhaltige Infrastrukturen

Bereits seit einigen Jahren wird der unabhängige Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz im Hochbau mit Erfolg angewendet. Im Frühjahr 2020 folgt nun sein Pendant für den Tiefbau. Damit wird es möglich, auch Infrastrukturen auf einer gesicherten Basis nachhaltig zu planen und zu erstellen.



Die Strasseninfrastruktur ist reich an Brücken und Tunneln, die vielfältige Ansprüche an Kosten, Umwelt und Freiräume erfüllen müssen

Beim nachhaltigen Bauen lag der Fokus bisher stark auf dem Hochbau und dort vor allem auf der Energieeffizienz. Unsere zahlreichen Infrastrukturbauten für Mobilität, Wasser, Schutz, Energie und Kommunikation blieben von nachhaltigen Betrachtungen bisher weitgehend ausgeklammert. Die bundesrätliche Strategie «Nachhaltige Entwicklung» verfolgt hingegen das klar formulierte Ziel, neben

Hoch- auch Tiefbauten nach anerkannten nachhaltigen Standards zu planen, zu erstellen, zu betreiben und weiterzuentwickeln.

### Von Grund auf neu entwickelt

Das aus dieser Strategie hervorgegangene Netzwerk Nachhaltiges Bauen Schweiz (NNBS), das von mehreren Bundesämtern sowie privaten Partnern

getragen wird, hat über die vergangenen Jahre Grundlagen definiert, bestehende Vorgaben koordiniert und neue Beurteilungskriterien entwickelt. Daraus wurde ein praktikables Instrument geschaffen, mit dem sich die Nachhaltigkeit eines Projekts beurteilen und bewerten lässt. Für den Hochbau wurde bereits ein Standard für nachhaltiges Bauen (SNBS) entwickelt und freigeschaltet. Dieser stösst auf grosses Echo.

Anhand der Bereiche Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt zeigen Indikatoren, ob ein Hochbau als nachhaltig gelten kann. Für den Bereich der Infrastruktur hat das NNBS nun ebenfalls einen Standard erarbeitet. Wie sein Pendant im Hochbau beurteilt er Bauobjekte nach Kriterien aus allen drei Nachhaltigkeitsbereichen sowie aus übergreifenden Themen. Der komplett neu erarbeitete Standard für Infrastrukturen wird derzeit noch anhand von sechs Pilotprojekten einem letzten Praxistest unterzogen. Dabei handelt es sich um ganz unterschiedliche Infrastrukturbauten von der Gewässerkorrektur über eine Hochspannungs-Trasse bis zur Bahn- und Strasseninfrastruktur.

### Breite Anwendung

Wie muss man sich diesen neuen Standard vorstellen? Das Hauptinstrument bilden ein Excel-Tool, das die 75 Indikatoren aus 29 Kriterien enthält, und ein Kriterienbeschrieb. Anhand der darin gestellten Anforderungen werden die einzelnen Indikatoren mit 2 Punkten (erfüllt), 1 Punkt (teilweise erfüllt) oder 0 Punkten (nicht erfüllt) bewertet. Die Note eines Kriteriums ergibt sich danach aus dem Durchschnitt seiner entsprechenden Indikatoren.

Der SNBS Infrastruktur soll in einem Projekt in den verschiedenen Phasen angewendet werden, denn sein mehrfaches Anwenden erhöht die Nachhaltigkeit der Infrastruktur. So lassen sich in der Phase der Vorstudien beispielsweise die Sollwerte der Indikatoren bestimmen. Bei der Variantenwahl kann der Standard als Entscheidungshilfe dienen und während der Projektierung lässt sich mit ihm die Nachhaltigkeit weiter optimieren. In der Ausschreibung kann der SNBS schliesslich als Inspiration für die Definition der Eignungs-, Zulässigkeits- oder Zuschlagskriterien sowie das Pflichtenheft hinzugezogen werden. Im Weiteren können bereits bestehende Infrastrukturen mit dem Standard beurteilt und optimiert werden.



Hochwasserschutzbauten sollten besonders nachhaltig sein: Arbeiten an der 3. Rhonekorrektur, einem der Pilotprojekte des SNBS Infrastruktur

### Baldige Freischaltung

Der SNBS Infrastruktur wird im Frühjahr 2020 freigeschaltet und kann dann unentgeltlich verwendet werden. Mit ihm wird eine Lücke im Tiefbau geschlossen, indem erstmals Nachhaltigkeitskriterien in die Planung und Ausführung einbezogen werden. Der Standard schafft Sicherheit beim Betreten dieses Neulands, er hilft mit seinem checklistenartigen Aufbau aber auch wesentlich, die bisher gepflegten Prozesse zu hinterfragen oder auf Vollständigkeit zu prüfen. Die Rückmeldungen aus den sechs Pilotprojekten zeigen, dass der neue Standard als willkommenes Instrument beim Eruiere von Verbesserungspotenzial angesehen wird.

Joe Luthiger, Geschäftsführer NNBS

### SNBS Infrastruktur

- macht Nachhaltigkeit greifbar und Projekte beurteilbar
- zeigt Stärken und Schwächen von Projekten
- erlaubt gezieltes Setzen von Prioritäten
- wurde neutral erarbeitet und baut auf Bestehendem (SIA 112/2) auf
- bietet eine praxisorientierte Checkliste
- unterstützt bei der Kommunikation gegenüber Politik (Finanzierung) und Bevölkerung (mehr Vertrauen)
- neues Zuschlagskriterium bei der öffentlichen Beschaffung (BöB)

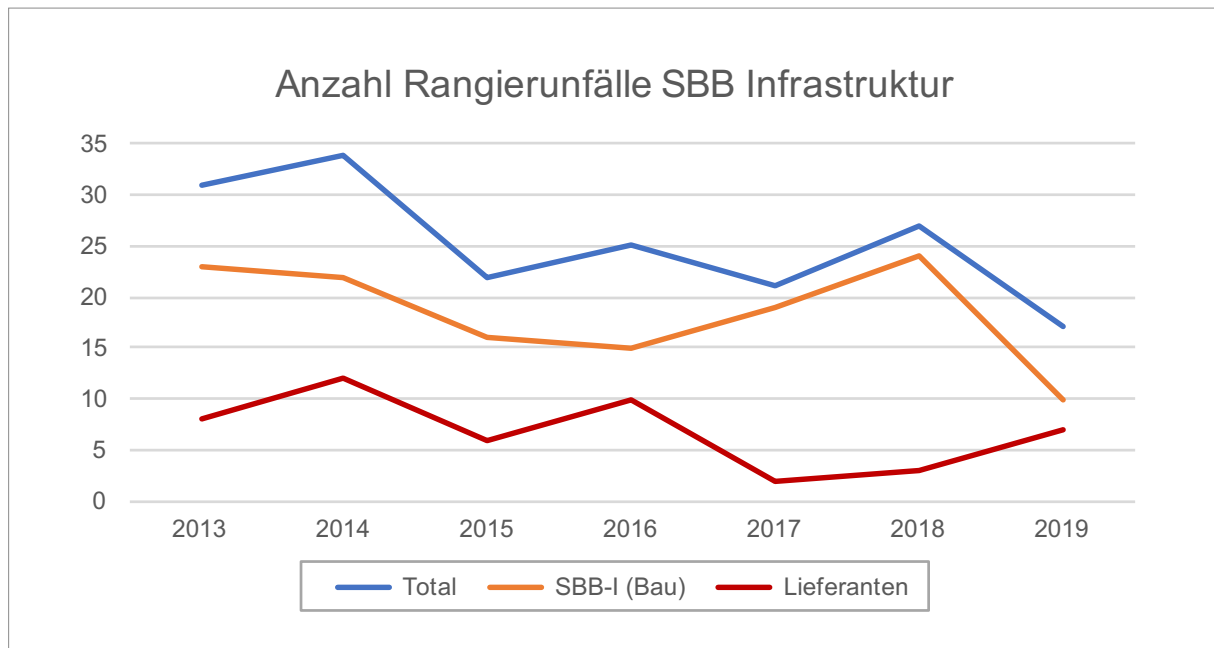
### Weitere Informationen:

[nnbs.ch/snbs-infrastruktur](https://nnbs.ch/snbs-infrastruktur)

## Mehr Sicherheit auf SBB-Baustellen

Ende Januar fand in Bern der Sicherheitstag für Lieferanten von SBB Infrastruktur statt. Präsentiert wurden aktuelle Unfallauswertungen und die Weiterentwicklung der Sicherheitskultur.





Bei den Rangierunfällen hält der Abwärtstrend an. Im Vergleich zum Vorjahr kann insgesamt eine Reduktion um rund 60 Prozent beobachtet werden. Leider haben sich die Rangierunfälle von Lieferanten von 3 auf 7 mehr als verdoppelt und sind damit fast so häufig wie Unfälle der SBB-Bauequipen. Rund 40 Prozent der Rangierunfälle erfolgten im gesperrten Baugleis. Aufgrund der tiefen Fallzahl sind statistisch signifikante Aussagen jedoch nicht möglich.

- Warnkleider nicht vorschriftsgemäss (19)
- Sicherheitsdispositiv nicht korrekt umgesetzt (18)
- gesperrte Gleise nicht korrekt gedeckt (16)
- Tätigkeiten nicht im Sicherheitsdispositiv abgedeckt (16)

Die SBB hat zudem vier Sicherheitsmanagement-Audits bei Lieferanten durchgeführt und Schwachstellen vor allem bei diesen Punkten identifiziert:

Die Berufsunfälle sind von 2013 bis 2019 von 282 auf 279 zurückgegangen. Die Unfälle bei den Lieferanten sind in diesem Zeitraum zwar von 164 um knapp 15 Prozent auf 141 gesunken, bei der SBB wurden hingegen 138 Unfälle registriert anstatt 118 wie 2013. Auch bei den Berufsunfällen nähern sich die Werte denjenigen der Lieferanten an. Dennoch muss von einer Stagnation gesprochen werden, deren Durchbrechen zielgerichtete Massnahmen erfordert.

- Gefährdungsermittlung für Kerntätigkeiten
- Überprüfung Subunternehmer
- Gesetzeskonformität
- Änderungen von Arbeitsmitteln und Verfahren
- zentrale Übersicht der Sicherheitsmassnahmen in den Unternehmen
- ungenügende Beurteilung der Wirksamkeit von Sicherheitsmassnahmen

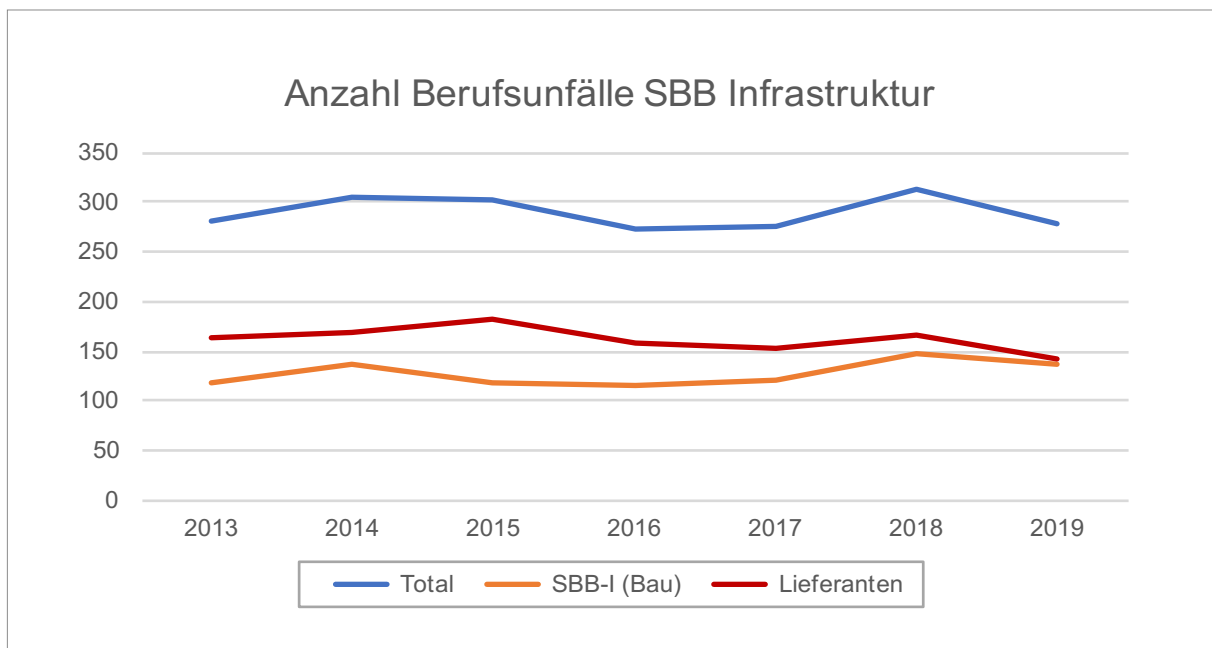
### Mängel bei kontrollierten Baustellen

Informiert wurde auch über die Baustellenkontrollen. Im letzten Jahr hat die SBB davon insgesamt 3'700 durchgeführt und dabei 1'900 Mal Lieferanten geprüft. Bei rund 8 Prozent der kontrollierten Baustellen wurden Mängel festgestellt. Die häufigsten Mängel waren:

- Sicherheitsdispositiv formell nicht korrekt (67)
- Meldungen nicht korrekt protokolliert (30)

### Längere Übergangsfrist für Bewilligungen

Im Rahmen der Neuerungen beim Netzzugang sind neue SBB-Arbeitsgenehmigungen für diverse Fahrzeuge notwendig. Betroffen sind schienengebundene Maschinen, Zwei-Wege-Maschinen und ausgleisbare Maschinen oder Anhänger. Da nicht alle Bewilligungsanträge bearbeitet werden konnten, wurde die Übergangsfrist bis 12. Dezember 2020 verlängert. Von dieser Verlängerung profitieren jedoch nur Antragsteller, die ihren Antrag im Rahmen der ersten Frist bis 14. Dezember 2019 eingereicht hatten.



### Ausbildungsplätze für Sicherheitschefs fehlen

In der Praxis scheinen nach wie vor Ausbildungsplätze für Sicherheitschefs zu fehlen. Die SBB ist bestrebt, genügend Ausbildungsplätze zur Verfügung zu stellen und erinnert daran, sich bereits ein Jahr vor Ablauf der Bescheinigung um die Anmeldung zu kümmern und notwendige Vorabklärungen frühzeitig vorzunehmen.

Die gegenseitige Anerkennung der Basisausbildungen ist noch immer eine unerfüllte Forderung von Infra Suisse. Die SBB entscheidet im Herbst 2020 zusammen mit BLS, RhB und SOB über die weiteren Schritte.

### Sicherheit erhöhen

Rund 100 Teilnehmende kamen nach Bern zum Sicherheitstag von SBB Infrastruktur. Neben Bauunternehmern nahmen auch Planer und Bahntechniker

teil. An der Veranstaltung betonte die SBB, eine der sichersten und pünktlichsten Bahnen Europas zu sein. Dennoch sieht sie sich immer noch mit zu vielen Unfällen und Ereignissen konfrontiert. Gemeinsam mit den Unternehmen will die SBB die Sicherheit auf den Baustellen erhöhen und die Arbeit weiter professionalisieren. So wurde beispielsweise der Stand der im Vorjahr mit der Branche erarbeiteten Massnahmenvorschläge präsentiert. An der diesjährigen Veranstaltung wurden in 12 Kleingruppen rund 30 Vorschläge erarbeitet, die in diesem Jahr umgesetzt werden sollen.

### Weitere Informationen:

[infra-suisse.ch/sbb](https://infra-suisse.ch/sbb)

## Wie wichtig ist Qualität bei Beschaffungen

Das neue Beschaffungsrecht tritt Anfang 2021 in Kraft. Damit rücken auch Qualität und Nachhaltigkeit stärker in den Fokus. Infra Suisse hat ein Tool entwickelt, das zeigt, wie hoch Qualität gewichtet wird.



Mit dem neuen Beschaffungsrecht dürfen öffentliche Aufträge nicht mehr einfach an das Angebot mit dem tiefsten Preis vergeben werden. Berücksichtigt werden soll stattdessen das «vorteilhafteste» Angebot. Damit wird der Qualitätswettbewerb gegenüber dem reinen Preiswettbewerb gestärkt. Dies zeigt sich an neuen qualitativen Zuschlagskriterien wie etwa Nachhaltigkeit, Innovationsgehalt, Plausibilität des Angebots oder Verlässlichkeit des Preises.

Ob qualitativ bessere Angebote gegenüber preislich billigen Angeboten eine reelle Chance haben, hängt stark vom System ab, mit dem die Angebote bewertet werden. Wesentlich dafür sind folgende drei Faktoren:

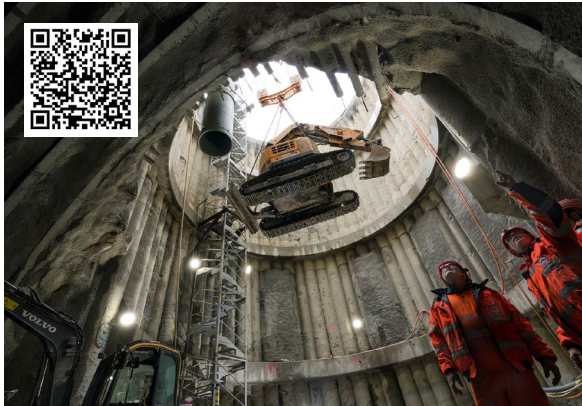
- Die Preisgewichtung: Dabei geht es darum, wie stark der Preis gegenüber den anderen Kriterien gewichtet wird.
- Die Steigung der Preiskurve: Wie werden die Preise bewertet?
- Die Mindestqualität: Welche Punktzahl muss bei den Qualitätskriterien erreicht werden, um für den Auftrag überhaupt in Frage zu kommen?

Das einfach zu bedienende Tool auf der Website von Infra Suisse zeigt, wie viel Auftraggebern Qualität wert ist.

**Weitere Informationen:**  
[infra-suisse.ch/attraktivität](https://infra-suisse.ch/attraktivitaet)

### Coronavirus

Alle Veranstaltungen unter Vorbehalt.  
Bitte informieren Sie sich im Internet.



### Polierausbildung Untertagbau

Der Campus Sursee bietet vom 4. bis 6. Mai eine Weiterbildung zum Polier Untertagbau an. Im Mittelpunkt stehen Führungsmanagement, Rapporte, Arbeitssicherheit, Gesundheitsschutz und rechtliche Fragen.

[campus-sursee.ch](https://campus-sursee.ch)

### CAS Grund- und Spezialtiefbau

Vom Oktober 2020 bis April 2021 erfolgt der nächste Durchgang des CAS Grund- und Spezialtiefbau. Vermittelt werden Wissen u.a. zum Normen- und Vertragswesen und organisatorische und planerische Kompetenzen. Anmeldeschluss: 15. August 2020.

[infra-suisse.ch/cas](https://infra-suisse.ch/cas)



### Initiative für Nachwuchs

Die Eberhard Unternehmungen starten eine Initiative zur Nachwuchsförderung. Die neue Plattform ebi. YOUNG soll Kindern und Jugendlichen die Vielfalt des Bauens näherbringen und sie dafür begeistern.

[ebiyoung.ch](https://ebiyoung.ch)



### Baumaschinentreffen

In der Kiesgrube Weiach (ZH) sind am 23. und 24. Mai alte Baumaschinen und neueste Technik zu erleben. Gross und Klein erwarten ein Oldtimer-Parcours und Bagger zum Selber-Bäggerle. Eintritt frei.

[weiachhistorik.ch](https://weiachhistorik.ch)

## Veranstaltungen von Infra Suisse

|       |              |                                                        |        |
|-------|--------------|--------------------------------------------------------|--------|
| Do    | 30.04.20     | Mitgliederversammlung 2020                             |        |
| Mi    | 01.07.20     | Infra-Event Untertagbau                                | Sursee |
| Mi–So | 09.–13.09.20 | Strassenbauer-Schweizermeisterschaft: SwissSkills 2020 | Bern   |
| Mo–Di | 14.–15.09.20 | Eidg. Berufsprüfung Strassenbau-/Grundbau-Polier/in    | Sursee |
| Di    | 20.10.20     | Fachkonferenz Grund- und Spezialtiefbau                |        |
| Do–Fr | 22.–23.10.20 | Herbst-Fachkonferenz Untertagbau                       |        |
| Fr    | 20.11.20     | Infra-Event Strassen- und Tiefbau                      |        |
| Do    | 21.01.21     | Infra-Tagung 2021                                      | Luzern |

Aktuelle Informationen: [infra-suisse.ch/veranstaltungen](https://infra-suisse.ch/veranstaltungen)

## B. Magazin — die Zeitschrift für Verkehrswegbauer

Das B. Magazin der Berufsfachschule Verkehrswegbauer ist für angehende, junge und junggebliebene Verkehrswegbauer. Und auch für alle anderen, die sich für die besten Berufe der Welt interessieren ...

**GRATIS ABONNIEREN:**

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



## Impressum

Infra Suisse  
Weinbergstrasse 49  
8042 Zürich

058 360 77 77  
[info@infra-suisse.ch](mailto:info@infra-suisse.ch)  
[infra-suisse.ch](https://infra-suisse.ch)



InfraSuisse



[infra-suisse.ch](https://infra-suisse.ch)

### Redaktion

Ronny Förster: [r.foerster@infra-suisse.ch](mailto:r.foerster@infra-suisse.ch)

### Konzept und Gestaltung

Nicole Aregger, Reto Gratwohl | [filter.ch](https://filter.ch)

### Fotos

Eberhard Unternehmungen (22), Damian Poffet (10), SBB (18), Markus Senn (1, 4–7), Jean-Bernard Sieber (2, 12–14), Kanton Wallis (17)

Erscheint viermal jährlich.

