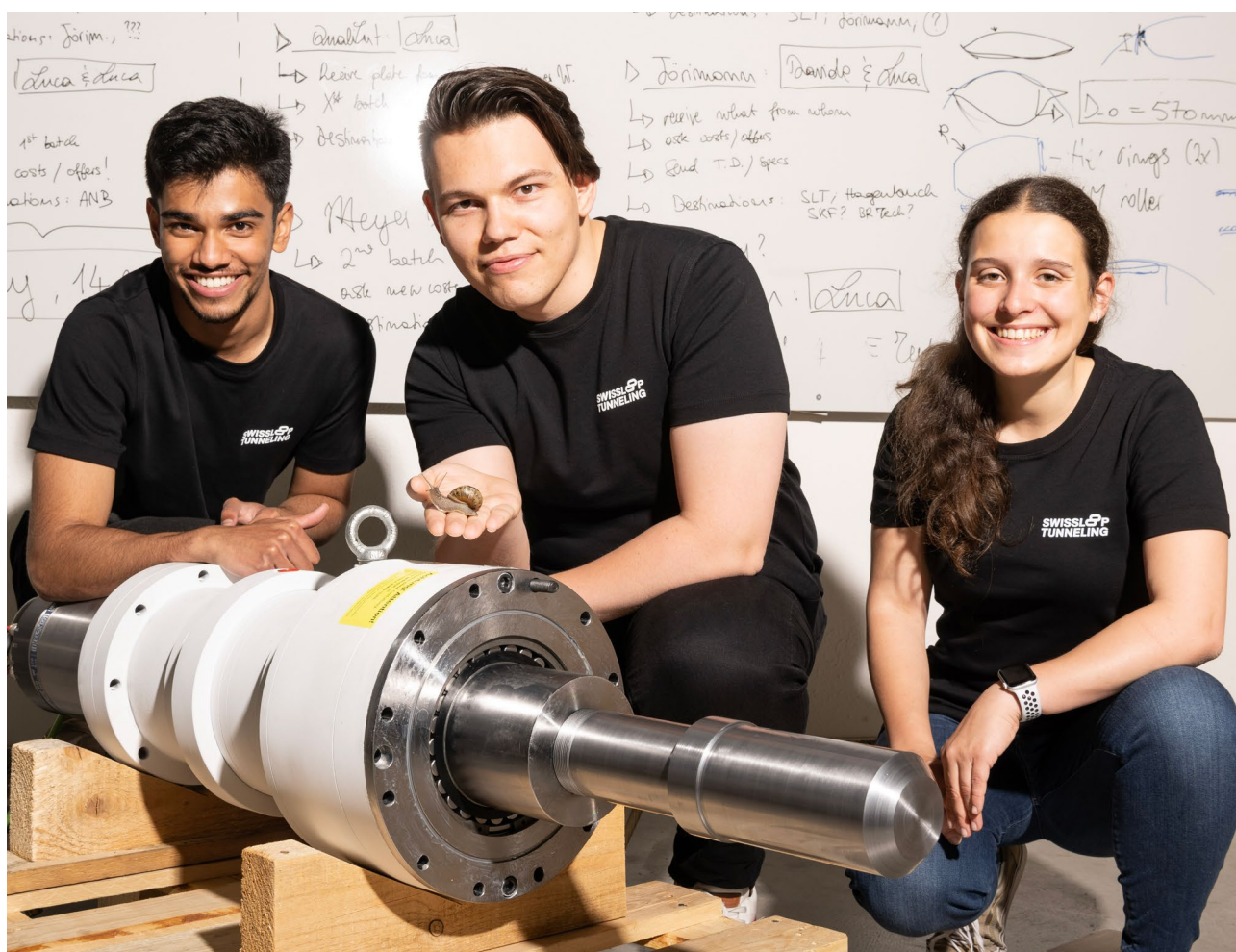


Nachhaltiger Infrastrukturbau

Eine Tunnelbohrmaschine für Elon Musk

Beschaffungsrecht auf kantonaler Ebene





Christian Wasserfallen, Präsident von Infra Suisse, führte die virtuelle Mitgliederversammlung (Seite 4).

Editorial	3
Mitgliederversammlung Infra Suisse	4
Interview Hanspeter Stadelmann	6
Beschaffungsrecht auf kantonaler Ebene	10
Vernehmlassung Mobility Pricing	13
Nachhaltigkeit im Infrastrukturbau	14
Vereinbarkeit	16
Elon Musks Tunnelbauwettbewerb	20
SBB Infrastruktur	22
Studie Kantonsstrassen	24
Neuigkeiten	26
Veranstaltungen und Impressum	27



Der König «Kunde» ist tot!

Wenn der Schweiz eine Tradition fehlt, die andere Länder haben, dann ist es die Monarchie. Königinnen und Könige hatten die Schweizer selber nie. Heute gibt es sie höchstens noch bei gewissen Anlässen: die Apfelköniginnen, Narrenkönige oder natürlich Schwingerkönige. Deren Pfründe und Privilegien sind denn auch eher bescheiden. Auch der Kunde, traditionell der König der Marktwirtschaft, hat weitgehend abgedankt. Und das ist gut so. Dort, wo noch monarchische Verhältnisse zwischen Kunde und Lieferant herrschen, liebäugeln die Untergebenen gelegentlich mit einer Revolution. Gute und starke Kundenbeziehungen sind heute Partnerschaften und keine Herrschaftsverhältnisse. Es braucht mündige Kunden und mündige Lieferanten. Keine Könige und Diener.

Das gilt auch im Infrastrukturbau. Bei öffentlichen Bauherren ist das Herrschaftsverhältnis schon seit je her ein besonders kompliziertes. Wer hat die Macht? Die Verwaltung, die Leistungen bestellt und Aufträge vergibt? Oder nicht doch die Bauunternehmer, die mit ihren Steuern den Infrastrukturbau mitfinanzieren, und ihre Verbände, die über politisches Lobbying Vorgaben machen? Die Zeiten ändern sich. Das haben auch die Bauherren verstanden. Bauunternehmer, die nur ihre Willensvollstrecker sind, reichen ihnen längst nicht mehr.

Sie wissen, gemeinsam gibt es bessere Lösungen. Innovationen, Nachhaltigkeit, Verlässlichkeit und Partnerschaften gehören die Zukunft. Dafür braucht es entsprechende Räume, Formen und Kulturen. Der Infrastrukturbau bewegt sich – auch dank neuem Beschaffungsrecht und der Digitalisierung.

Nach 13 Jahren als Geschäftsführer und Leiter Kommunikation von Infra Suisse habe ich mich entschieden, mir und meiner Familie eine Auszeit zu gönnen und mich nach neuen beruflichen Herausforderungen umzusehen. Dieser Entscheid fiel mir nicht leicht, sind mir der Infrastrukturbau und seine Menschen in den vergangenen Jahren doch sehr ans Herz gewachsen. Ich durfte überaus engagierte und inspirierende Persönlichkeiten kennen lernen. Das erfüllt mich mit grosser Dankbarkeit.

Ich wünsche dem Schweizer Infrastrukturbau alles Gute.

Matthias Forster
Geschäftsführer

Investitionen für die Grundbildung im Verkehrswegbau

Attraktivere Räumlichkeiten, neue Dächer und energetisch auf dem neusten Stand: Florian Tschümperlin, Geschäftsführer der Berufsfachschule Verkehrswegbauer, stellte an der Mitgliederversammlung von Infra Suisse Ende April den Masterplan 2025 vor. Damit auch zukünftig die rund 1000 Lernenden und 150 Mitarbeitenden modernste Bedingungen vorfinden, stimmten die Mitglieder dem Projekt zu. Infra Suisse ist Trägerin der interkantonalen Berufsfachschule.



Mit den Massnahmen will Tschümperlin zum einen die Schulgebäude technisch und energetisch auf den neuesten Stand bringen und zum anderen eine moderne Schulinfrastruktur im Innern ermöglichen. So werden im Rahmen einer Aussensanierung die Dächer von zwei Gebäuden erneuert und mit einer zusätzlichen Wärmedämmung ergänzt sowie die Fassaden aufgefrischt. Im Innern ist vorgesehen, die Arbeitsplätze der Verwaltung und der Lehrpersonen auf einer Etage anzusiedeln und für eine flexible Nutzung einzurichten. Zudem werden ein grösseres Sitzungszimmer sowie ein attraktiver und einfach auffindbarer Empfangsbereich mit digitaler Informationstafel geschaffen.

In den Schulräumen sollen digitale Hilfsmittel und eine flexible Möblierung einen zukunftsgerichteten Unterricht ermöglichen. «Mit provisorischen Installationen setzen wir schon heute digitale Hilfsmittel im Unterricht ein. Allerdings mangelt es beispielsweise an genügend Steckdosen für die Laptops der Lernenden. Umso mehr freuen wir uns, 2022 einen Prototyp des «Schulzimmer 2030» umsetzen und testen zu können. Die restlichen 25 Schulzimmer können dann ab 2023 etappenweise erneuert werden», erklärte Tschümperlin an der Mitgliederversammlung.

Sonnige Aussichten

Teil des Masterplans ist auch die Erweiterung der Photovoltaikanlage. Damit handelt Infra Suisse im Sinne der Strategie des Campus Sursee, welche

mit dem Zertifikat «2000-Watt-Areal» einen energieeffizienten und nachhaltigen Betrieb des ganzen Areals in Sursee verfolgt. Die Berufsfachschule verbraucht jährlich rund 190'000 kWh elektrische Energie. Davon werden heute schon rund 60'000 kWh mit den bestehenden Anlagen selbst produziert. Mit der vorgesehenen Dachsanierung kann die Eigenproduktion von Solarstrom um rund 30'000 kWh gesteigert werden.

Marco Cellere neu im Vorstand

An der Mitgliederversammlung trat Hanspeter Stadelmann nach elf Jahren im Vorstand von Infra Suisse zurück. Er war für das Ressort Untertagbau verantwortlich und leitete die Fachkonferenz Untertagbau. Er setzte sich stets mit Herzblut für den Infrastrukturbau und für Infra Suisse ein. Marco Cellere von der Cellere Bau AG in St. Gallen wurde neu in den Vorstand von Infra Suisse gewählt. Im Amt bestätigt wurden die bisherigen Mitglieder des Vorstands sowie Nationalrat Christian Wasserfallen als Präsident von Infra Suisse. Darüber hinaus verabschiedeten die Mitglieder Matthias Forster, den Geschäftsführer von Infra Suisse, der Ende Juni 2021 die Geschäftsstelle verlässt. Zusammen mit seinem Team hat er die Aktivitäten von Infra Suisse in den letzten Jahren erfolgreich weiterentwickelt und ausgebaut sowie den Verband als feste Grösse in der Baubranche etabliert.



An der interkantonalen Berufsfachschule in Sursee werden rund 1000 Lernende im Berufsfeld Verkehrswegbau als Strassenbauer/in, Gleisbauer/in, Grundbauer/in, Industrie- und Unterlagsbodenbauer/in und Pflasterer/Pflasterin ausgebildet. Rund 150 Mitarbeitende setzen sich mit grossem Engagement für eine attraktive und moderne Ausbildung ein. Infra Suisse ist Trägerin der interkantonalen Berufsfachschule.

Weitere Informationen:

verkehrswegbauer.ch

«Die Stimme des Verbands wird gehört.»

Elf Jahre lang war er im Vorstand von Infra Suisse. An der Mitgliederversammlung trat Hanspeter Stadelmann nun zurück. Wir blicken im Interview auf seine Zeit beim Verband zurück und sprechen mit ihm über die Chancen und Herausforderungen des Schweizer Infrastrukturbaus.



Was macht dich besonders stolz, wenn du heute auf den Verband blickst?

Infra Suisse ist heute eine etablierte Grösse im Schweizer Infrastrukturbau. Die Stimme des Verbands wird gehört. Wir haben uns in den letzten Jahren durch einen regelmässigen Austausch mit wichtigen Akteuren in der Branche wie beispielsweise dem Bundesamt für Strassen und SBB Infrastruktur eine sehr gute Position erarbeitet. Auch unsere Mitglieder schätzen die Dienstleistungen und Veranstaltungen von Infra Suisse sehr. Besonders am Herzen liegt mir die Entwicklung der Berufsfachschule Verkehrswegbauer in Sursee. Das Team hat es mit grossem Engagement geschafft, führend im Einsatz von digitalen Lehrmitteln zu werden. Hut ab! Ich freue mich zu sehen, wie routiniert die jungen Berufsleute heute mit Laptop und Tablet umgehen und somit auch für den Baustellenalltag gezielt einsetzen können.

Was waren deine ganz persönlichen Highlights?

Die Fachkonferenzen Untertagbau, die ich während der letzten elf Jahre leiten durfte. Der Austausch über wichtige fachliche Themen aus der Branche war für mich immer eine Bereicherung. Auch ein gemeinsames Verständnis von Nachhaltigkeit in der Branche zu etablieren und das Engagement von Infra Suisse für mehr Nachhaltigkeit, empfand ich als einen wichtigen Meilenstein. Wir haben nur einen Planeten und wir müssen schonend mit unseren natürlichen Ressourcen umgehen.

Was hat sich in den letzten elf Jahren deiner Meinung nach im Schweizer Infrastrukturbau besonders verändert?

Der Infrastrukturbau unterliegt permanent Veränderungen, denn unsere Branche ist stark Technologie getrieben. Allgemein kann man aber sagen, dass heutzutage Entwicklungen immer schneller umgesetzt werden können und der Infrastrukturbau aufgrund seines Mechanisierungsgrades und seiner industriellen Produktionsweise offener ist für Innovationen als andere Bauberufe.

Die Investitionen in neue Maschinen und Geräte sind natürlich für die Bauunternehmen ein grosser Kostenfaktor. Unsere Branche ist entsprechend flexibler geworden, denn mittlerweile können die meisten Geräte und Maschinen auch gemietet werden.



Eine der grössten Veränderungen in den letzten elf Jahren ist sicherlich, dass wir zunehmend die Verkehrsträger Strasse und Schiene unterhalten und erneuern, anstatt neue zu bauen. Dabei müssen die Infrastrukturbauer besonders flexibel sein: Im Gegensatz zum Neubau ist hier die Bautätigkeiten unter Betrieb nur eingeschränkt oder zu Randzeiten möglich. Und diese Randzeiten werden immer kürzer, denn im Vergleich zu früher nutzt man unsere Verkehrsträger heute viel stärker und sie sollen möglichst wenig eingeschränkt werden.

Was in all den Jahren aber gleich geblieben ist: Der Infrastrukturbau begeistert nach wie vor junge Leute durch innovative Technologien und Maschinen. Wenn wir also weiterhin aktiv bleiben, mache ich mir um den Nachwuchs wenig Sorgen.

Wo siehst du für die Schweizer Infrastrukturbauer die grössten Chancen und Herausforderungen in den nächsten Jahren?

Die Schweizer Infrastrukturen müssen funktionieren, sonst stehen Wirtschaft und Gesellschaft still. Ob wir in ferner Zukunft neben den traditionellen Verkehrswegen vermehrt den Untergrund oder den

Luftraum nutzen, ist schwer vorauszusagen. Ich bin überzeugt, dass es der unterirdische Raum sein wird, was aktuelle visionäre Projekte wie Cargo sous terrain oder Hyperloop zeigen. Optimistisch stimmt mich, dass mit FABI und NAF die Finanzierung der Schweizer Infrastrukturen in den kommenden Jahren gesichert ist.

Eine wichtige Herausforderung für uns Infrastrukturbauer ist die Digitalisierung und damit ist nicht nur BIM gemeint, sondern der Umgang mit und die Nutzung von Daten, sowie die Zusammenarbeit in Projekten. Neue Kooperationsmodelle fördern die Innovation und sind dringend notwendig, um der zunehmenden Komplexität der Bauprojekte zu begegnen. Dabei ist entscheidend, dass das Pro-



Hanspeter Stadelmann ist seit über 30 Jahren beim grössten Schweizer Bau- und Baudienstleistungsunternehmen der Implexia AG tätig und heute für Head Central Services – Civil Engineering verantwortlich. Bei Infra Suisse war er elf Jahre lang als Vorstandsmitglied zuständig für den Untertagebau.

jekt im Zentrum steht. Einzelinteressen haben hier keinen Platz. Wissen und Kompetenzen der Bauunternehmen sollten früh in die Projekte eingebunden werden und ein Austausch zwischen Kunden und Lieferanten auf Augenhöhe stattfinden, wie zum Beispiel beim Ansatz Integrated Project Delivery (IPD).

Infra Suisse unterstützt Schweizer Studierende am Tunnelbauwettbewerb von Elon Musk als Goldpartner. Sie wollen nichts weniger als den Tunnelbau revolutionieren. Wenn du in die Zukunft blickst, welche Innovationen siehst du auf den Infrastrukturbau noch zukommen?

Die Nutzung des Untergrunds wird in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Die Idee von Elon Musk mit Highspeed Tunnel zu erstellen, ist nicht nur visionär, sondern auch von grosser Bedeutung für die Entwicklung des Tunnelbaus in den kommenden Jahren. Nur so kommen Innovationen voran, wenn junge Ingenieurinnen und Ingenieure Fragen stellen und neue Ideen ausprobieren.

Was den Infrastrukturbau zukünftig noch verändern wird, ist das autonome Fahren, die Digitalisierung sowie intelligente und wiederverwendbare Baustoffe. Wie bereits erwähnt, erachte ich das Thema Nachhaltigkeit als besonders wichtig – 2021 hatten wir bereits Mitte Mai unsere Ressourcen in der Schweiz für das ganze Jahr aufgebraucht. Mit der Digitalisierung wird auch der Einsatz von Robotern zunehmen. Schon jetzt schickt man Roboter dorthin, wo Menschen nicht hingelangen können. Wer weiss, vielleicht schaffen wir es irgendwann zum Mittelpunkt der Erde.

Neben dem Vorstand von Infra Suisse bist du auch in anderen Verbandsgremien tätig. Engagierst du dich weiterhin für die Baubranche?

Ja, ich bleibe der Verbandswelt erhalten. Seit 2017 bin ich im Zentralvorstand des Schweizerischen Baumeisterverbandes und vertrete das Forum überregionale Firmen. Seit Juli 2019 fungiere ich zudem als Präsident der Ausgleichskasse 66. Auch darf ich nach wie vor im Stiftungsrat vom Campus Sursee die Interessen des Tiefbaus, also auch der Berufsfachschule Verkehrswegbau vertreten. Ich bin sehr dankbar für das Vertrauen. Und für meinen Arbeitgeber Implexia plane, leite und realisiere ich weiterhin spannende und herausfordernde Infrastrukturbauprojekte.



Am Infra-Event referieren:

Markus Brun, MEB Group

Prof. Eugen Brühwiler, ETH Lausanne

Sebastian Harder, Swissloop Tunneling

Fadri Jecklin, Donatsch + Partner AG

Nils Sommer, Infra Suisse

Dr. Stefan Vannoni, cemsuisse

Denis Vialle, Implenia SA

Infra-Event Untertagbau 2021

**24. September 2021
in Schönenwerd**

Ausgewiesene Fachleute beleuchten aktuelle betriebliche und organisatorische Themen im Untertagbau und diskutieren diese mit den Teilnehmenden.

Der Infra-Event Untertagbau richtet sich an Kaderleute von Bauunternehmungen oder Planungs- und Geotechnikbüros, Projektverantwortliche von Bauherren sowie an interessierte Fachpersonen.

infra suisse



Was bringt die Revision des Beschaffungsrechts auf kantonaler Ebene?

Das «neue Beschaffungsrecht» liegt in aller Munde. Nach langem Ringen um eine mehrheitsfähige Lösung, genehmigten die eidgenössischen Räte im Juni 2019 gleichzeitig das revidierte Übereinkommen (GPA) sowie das revidierte Bundesgesetz (BöB) über das öffentliche Beschaffungswesen. Die Kantone ihrerseits verabschiedeten im November 2019 die revidierte Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen, kurz «IVöB». Welchen Einfluss das IVöB auf den Schweizer Infrastrukturbau hat, wird im nachfolgenden Beitrag beleuchtet.

Da die heutigen Rechtsgrundlagen offensichtlich unübersichtlich und zersplittert sind, verstärkte sich in den vergangenen Jahren zunehmend die Ansicht, dass im Rahmen einer Revision auch eine Harmonisierung erreicht werden soll. Eine Angleichung zwischen den kantonalen Rechtsordnungen und den bundesrechtlichen Bestimmungen wird mit der neuen IVöB nicht vollends, aber doch weitgehend erreicht.

Mit der Revision soll überdies nicht nur der wirksame Wettbewerb im Allgemeinen und der Qualitätswettbewerb im Besonderen gestärkt werden. Vielmehr gilt es, den nachhaltigen Beschaffungen zum Durchbruch zu verhelfen. Fokussiert wird zusätzlich auf eine wirkungsvollere Korruptionsprävention und -bekämpfung, indem neue Präventions- und Sanktionsinstrumente zur Verfügung gestellt werden. Neue Vergabeinstrumente sind auch aufgrund technologischer Entwicklungen in die Revision miteingeflossen.

Tritt ein Kanton der IVöB bei (was wohl über kurz oder lang von allen Kantonen zu erwarten ist), gibt diese für das jeweilige kantonale Recht inskünftig den Takt vor. Die IVöB ist unmittelbar anwendbar und gilt in den Kantonen dann in gleicher Weise wie kantonale Gesetze, steht aber hierarchisch über kantonalem Recht. Spätestens dann dürften die von Kanton zu Kanton (und zum Bund) sehr uneinheitlichen Regeln Geschichte sein.

Ab wann gilt das neue Recht?

Das neue Recht gilt nicht automatisch, nicht ab sofort und nicht überall gleich. Solange das neue Recht in den einzelnen Kantonen nicht umgesetzt ist, gelten die «alten» Regeln. Innerkantonale muss das interkantonale Recht also erst umgesetzt, d.h. in die kantonale Rechtsordnung übernommen werden. Das tun die Kantone in der Regel mit der Verabschiedung eines Beitrittsgesetzes.

Bei Redaktionsschluss haben bisher elf Kantone das kantonale Beitrittsverfahren eingeleitet, ein Kanton (Appenzell Innerrhoden) ist der IVöB schon beigetreten. Nach Ablauf, der auf Ende Juni terminierten Referendumsfrist wird wohl auch der Kanton Aargau der IVöB beitreten. Bis wann die Umsetzung in allen Kantonen erfolgt ist, kann zurzeit nur schwer abgeschätzt werden. Weitergehende Informationen dazu findet man auf der Website der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK.

Die Angst vor Beschwerden

Es gilt, die Details zu definieren. Denn mit der neuen IVöB werden nicht alle Einzelheiten im Beschaffungswesen geklärt. So sind weder Eignungs- noch Zuschlagskriterien vom Gesetz klar vorgegeben – das Gesetz gibt «nur» Ideen. Konkrete Kriterien aber, die eine solide und begründbare Bewertung zulassen würden, lassen sich nicht aus dem Gesetz abschreiben. Die kantonalen Beschaffungsstellen erhalten daher von der Gesetzgebung und Rechtsprechung viel Spielraum.

Da aber mit Neuerungen auch die Angst einhergeht, mit Beschwerden überhäuft zu werden oder etwas falsch zu machen, ist zu befürchten, dass die Vergabestellen den ihnen gewährten Spielraum nicht ausschöpfen werden. Auch fehlende Zeit, mangelnde Kapazität oder Ideen können der Grund für unerwünschte Standardkriterien sein. Da gilt es, zusammen mit der Branche Umsetzungshilfe und Instrumente zu entwickeln.

Was bleibt inhaltlich gleich, was wird neu und was heisst das für die Anbieter?

Gleich bleiben mitunter die übergeordneten Ziele des Beschaffungsrechts. Diese erfahren teilweise eine Stärkung oder Konkretisierung. Es gilt somit weiterhin, dass die öffentlichen Mittel wirtschaftlich eingesetzt und die Anbieter gleichbehandelt werden müssen. Zudem ist der Wettbewerb zu fördern und die Transparenz der Verfahren hochzuhalten. Im Weiteren bleiben die bekannten Verfahrensarten und die Beschaffungen im und ausserhalb des Staatsvertragsbereichs erhalten.

Neu ist nur die Regelung der Ausnahmetatbestände (Fälle, in welchen das offene, selektive oder Einladungsverfahren nicht durchführbar oder nicht zweckmässig wären) und die Folgebeschaffungen.

Mehr Qualität, weniger Preis

Die Ausschreibungen müssen neu neben dem Preiskriterium auch nach Qualitätskriterien beschafft werden. Dass Qualitätskriterien Teil der Ausschreibung sein müssen, wird erstmalig bereits in der IVöB festgeschrieben. Dass dem Qualitätswettbewerb aber der Durchbruch gelingt, hängt massgeblich von der konkreten Umsetzung durch die Vergabestellen ab. Denn: Das neue Recht gibt weder vor, wie die Zuschlagskriterien konkret auszugestalten sind, wie stark die Qualität neben dem Preis zu gewichten ist, noch welche Qualitätskriterien konkret massgebend sein müssen. Die vorhandenen Handlungsspielräume der Vergabestellen sollten unbedingt zu Gunsten der Anbieter und des gesamten Wettbewerbs genutzt werden.

Qualitätswettbewerb heisst aber auch, dass die Anbieter gefordert sind: Ohne qualitativ hochwertige Angebote, die umfangreicher ausfallen können und sich mit den konkreten Qualitätskriterien auseinandersetzen müssen, wird es in Zukunft wohl nicht mehr gehen.

Mehr Nachhaltigkeit

Neben dem Preis und der Qualität, können weitere qualitative Kriterien ausgeschrieben werden. Hervorzuheben ist das Kriterium der Nachhaltigkeit, welches sowohl wirtschaftliche, soziale als auch ökologische Gesichtspunkte berücksichtigt.

Mehr Transparenz

Aufgrund der Pflicht, Verfahrensabbrüche und Zuschläge im freihändigen Verfahren zu publizieren, wird mehr Transparenz geschaffen. Für mehr Klarheit im Verfahren sorgt auch die Vorschrift, dass die Zuschlagskriterien zu gewichten sind und diese Gewichtung in den Ausschreibungsunterlagen mitzuteilen ist.

Mehr Rechtsschutz

Neu steht im kantonalen Beschaffungsrecht auch bei Beschaffungen ausserhalb des Staatsvertragsbereichs ein Rechtsmittel zur Verfügung. Zudem wird die Rechtsmittelfrist, gleich wie auf Bundesebene, auf 20 Tage verlängert.

Mehr Klarheit beim Preis

Durch den Verzicht auf reine Preisverhandlungen, werden Preisanpassungen auf kantonaler Ebene ausgeschlossen. Es kann inskünftig nur noch im

Rahmen der Angebotsbereinigung oder bei speziellen Verfahren (Dialog) vorkommen, dass der Leistungsgegenstand minimale Anpassungen oder Änderungen und demzufolge allenfalls auch eine Preisanpassung erfährt.

Möglich sein wird aber auch die Prüfung der Plausibilität des Angebots. Achtung: Dabei wird nicht etwa der Preis schlechter bewertet, weil dieser nicht den Erwartungen der Vergabestelle entspricht. Vielmehr kann unter diesem Kriterium z. B. die Plausibilität des vorgesehenen zeitlichen Einsatzes der Schlüsselperson bewertet werden.

Effektivere Korruptionsbekämpfung

Als eines der Kernanliegen der Revision werden konkrete Massnahmen zur Vermeidung von Korruption und Interessenkonflikten eingeführt.

Was macht Infra Suisse?

Infra Suisse hat an der Vernehmlassung zum neuen Beschaffungsrecht teilgenommen und beobachtet aktiv die Umsetzung in den Kantonen. Sie setzt sich dafür ein, dass die Vergabestellen für die Branche klar verständliche Ausschreibungen mit überprüfbaren Kriterien publizieren.

Infra Suisse setzt sich gestützt auf den SNBS Infrastruktur für nachhaltige Beschaffungen ein und steht mit wichtigen Stakeholdern hinsichtlich Ausgestaltung der Ausschreibungen und der Definition von Eignungs- und Zuschlagskriterien in engem Austausch. Dabei bringt Infra Suisse für die Praxis konkrete Vorschläge.



Nils Sommer

Leiter Markt bei Infra Suisse, steht für Fragen zum neuen Beschaffungsrecht gerne zur Verfügung:

058 360 77 74

n.sommer@infra-suisse.ch



Infra Suisse lehnt das Bundesgesetz über Pilotprojekte zu Mobility Pricing ab. Infra Suisse sieht jedoch grosses Potential in Mobility Pricing für die künftige Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen. Die geplanten Pilotprojekte des Bundesrates untersuchen jedoch Mobility Pricing nur hinsichtlich der Verkehrslenkung.

Die Kosten der Mobilität stärker als bisher nach dem Grundsatz des Verursacherprinzips zu verrechnen, wäre ein wirtschaftspolitischer wichtiger und verkehrspolitisch richtiger Schritt. Eine solche leistungsbezogene Komponente kennt man heute bei der Besteuerung von Mineralöl. Sie ist nicht nur die wichtigste Einnahmequelle für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen, sie gilt auch als sehr effizient und effektiv. Doch ist hinlänglich bekannt, dass die Einnahmen aufgrund der Effizienzsteigerung und Elektrifizierung der Antriebe im Strassenverkehr trotz Verkehrszunahme sinken wird. Mobility Pricing ist aus Sicht von Infra Suisse daher ein vielversprechendes Modell, die Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen auch in Zukunft zu sichern.

Grundprinzipien zu Mobility Pricing missachtet

Der Bundesrat hat 2016 in einem Konzeptbericht seine Grundprinzipien zu Mobility Pricing festgelegt.

Infra Suisse teilt die bundesrätlichen Grundprinzipien: leistungsbezogene Preise im Verkehr, Verkehrsträgerunabhängigkeit, fiskalische Neutralität, sozialpolitische Ausgestaltung, Datenschutz, Transparenz und modularer Aufbau bei der Umsetzung. Im aktuellen Entwurf des Bundesgesetzes über Pilotprojekte zu Mobility Pricing ist davon leider nichts mehr zu erkennen. Der Grundsatz des «modularen Aufbaus» findet in der Gesetzesvorlage keine Erwähnung mehr. Auch die künftige Finanzierungsproblematik der Verkehrsinfrastruktur, in der bisherigen Politik des Bundesrates als zentral definiert, wird vollständig ausgeblendet. Die Abweichung von den Grundprinzipien von 2016 werden vom Bundesrat weder erklärt noch begründet. Infra Suisse fordert daher den Bundesrat auf, seine Anstrengungen auf der Grundlage des Konzeptberichts von 2016 weiterzuverfolgen und auf die vorgeschlagenen Pilotprojekte zu verzichten.

Nachhaltige Beschaffung im Infrastrukturbau umsetzen

Das neue Beschaffungsgesetz ist auf Bundesebene seit Jahresbeginn in Kraft.
Weshalb ist noch kaum etwas von nachhaltigen Beschaffungen sichtbar?



Öffentliche Bauherren müssen seit der Einführung des revidierten Bundesgesetzes über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB) nachhaltig beschaffen. Das gilt auch bei der Beschaffung von Bauleistungen. Wichtig ist, dass die Bauunternehmen sich durch innovative nachhaltige Angebote gegenüber ihren Mitbewerbern durchsetzen können, selbst dann, wenn ihr Angebot teurer ist. Die Baubranche erhofft sich davon die Abkehr vom ruinösen Preiswettbewerb hin zu einem Qualitätswettbewerb. Doch nachhaltiges Beschaffen ist nicht einfach.

Nachhaltige Beschaffung:

Vollmundige Versprechen von Labels

Diese sind grundsätzlich als gleichwertig zu betrachten. Wer bei einer Beschaffung nur Umweltkriterien berücksichtigt, beschafft demnach nicht wirklich nachhaltig.

Auf dem Markt tummeln sich diverse Labels und Zertifikate, die dem Bauherrn versprechen, ihn bei der nachhaltigen Beschaffung zu unterstützen. Die meisten beschränken sich – wohl der Einfachheit halber – auf die Ökologie. Das gilt leider auch für Labels, Zertifikate, Normen von ISO, CEN, SN, EcoVadis oder BuildingLife. Zudem sind sie für die Bewertung von Angeboten für die Realisierung von Infrastrukturbauprojekten schlicht nicht aussagekräftig.

Angebote konkret bewerten:

Ein Vorschlag von Infra Suisse

Eine gute Basis, um die Nachhaltigkeit von Infrastrukturprojekten zu bewerten, bietet in der Schweiz der «Standard für Nachhaltiges Bauen Schweiz» (SNBS Infrastruktur). Er umfasst für Infrastrukturprojekte insgesamt gegen 80 Kriterien. Nicht jedes ist in jeder Phase und bei jeder Beschaffung sinnvoll. Wichtig ist, dass bei einer Beschaffung, Zuschlagskriterien aus allen Dimensionen der Nachhaltigkeit berücksichtigt werden.

Diese müssen numerisch bewertbar sein und Differenzen zwischen den verschiedenen Angeboten ermöglichen. Die Nachhaltigkeit eines Unternehmerangebots darf natürlich nicht anhand von Kriterien bewertet werden, auf die die Unternehmung keinen Einfluss hat oder haben darf.

Infra Suisse arbeitet daran, für die öffentlichen Bauherren Werkzeuge zu entwickeln, mithilfe derer Angebote nach allen drei Dimensionen der Nachhaltigkeit bewertet werden können. Diese basieren auf den Indikatoren des SNBS Infrastruktur. Der Nachweis für die Anbieter wie auch die Auswertung für die Nachfrager muss so einfach wie möglich sein. Die Ideen werden in den nächsten Monaten konkretisiert und mit interessierten Unternehmen und Bauherren diskutiert.

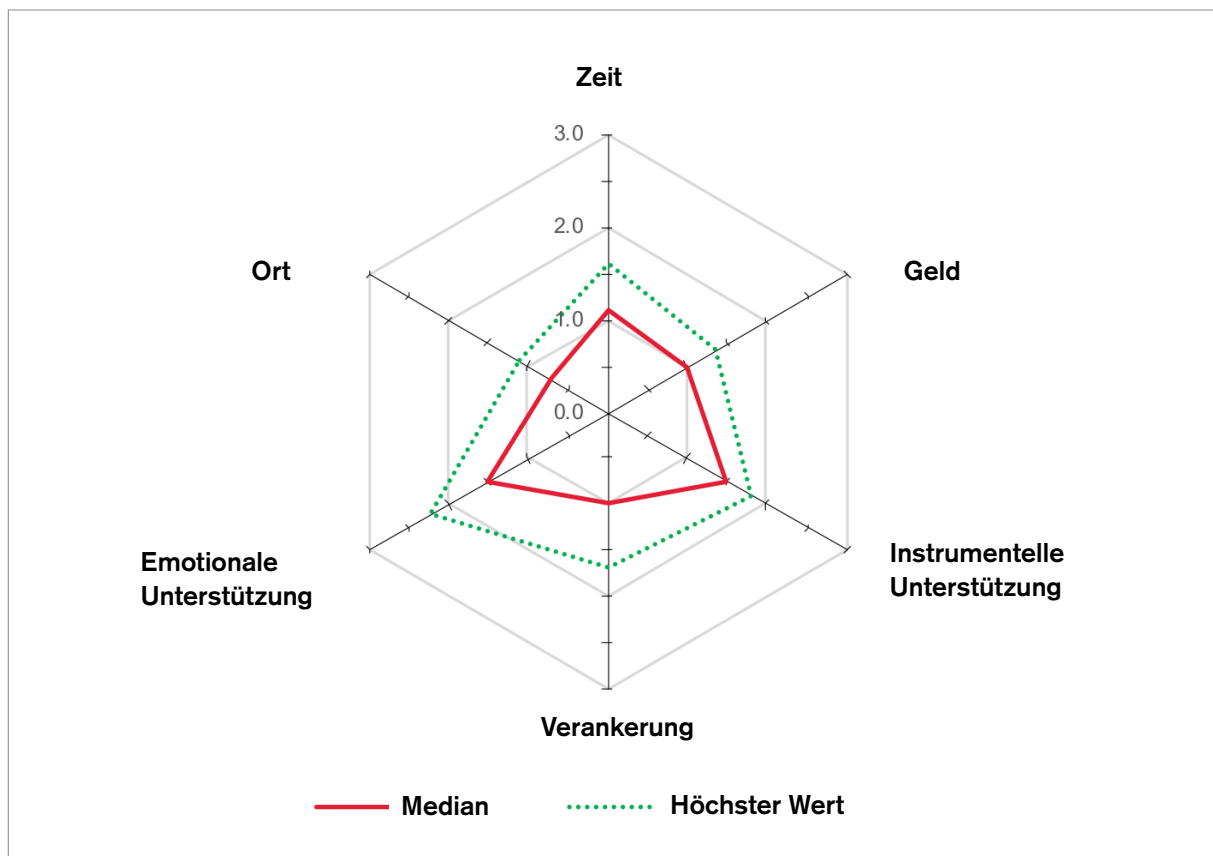
Dimension	Indikator SNBS	Denkbares Zuschlagskriterium
 Gesellschaft	Verantwortliche Beschaffung	Inklusion (z.B. Anteil der am Projekt beteiligten Frauen, Lernende, Asylanten, Ältere, Teilzeitangestellte)
 Wirtschaft	Regional verfügbare Rohstoffe	
	Regional verfügbare personelle Ressourcen und Kompetenzen	Anteil der Mitarbeitenden, die in der Region der Baustelle wohnen
 Umwelt	Minimierung der Primärenergie	Netto-Energieverbrauch kWh
	Optimierung der Emissionen in der Lebenszyklusbetrachtung	CO ₂ -Bilanzierung für Infrastrukturbauten

Weitere Informationen: infra-suisse.ch/beschaffung

Attraktive Arbeitgeber im Infrastrukturbau

Beruf und Privatleben individuell kombinieren zu können, wird vielen immer wichtiger. Mitglieder von Infra Suisse haben im Rahmen des Projekts «Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben» nach Möglichkeiten gesucht, wie Bauunternehmen diesem Bedürfnis besser gerecht werden können. Denn attraktiven Arbeitgebern fällt es leichter, Fachkräfte zu finden und zu halten.





Das Spinnendiagramm mit den Vereinbarkeitsfaktoren zeigt rot den Mittelwert aller Firmen sowie grün der jeweils beste Wert aus dem Projekt.

Teilzeit auf Baustellen? Das geht nicht. So tönt es in vielen Bauunternehmungen auch im Infrastrukturbau. Die Gründe sind vielfältig: Der Bauherr verlangt, dass Schlüsselpersonen ständig präsent sind. Der Landesmantelvertrag verunmöglicht jegliche Flexibilität. Die Mitarbeitenden wollen das gar nicht. Und sowieso liegen angesichts der angespannten Margensituation keine Mehrkosten mehr drin.

Ein Dutzend Mitgliedfirmen wollen es trotzdem versuchen und haben beim Projekt «Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben» von Infra Suisse mitgemacht. Ziel des Projekts war es, die Firmen über die verschiedenen Massnahmen aufzuklären, die zu einer besseren Vereinbarkeit beitragen und gemeinsam Ideen für die konkrete Umsetzung zu entwickeln.

Ideen und Erfahrungen austauschen

Begonnen hat das Projekt im November 2020 mit einem ersten Workshop. Anschliessend haben sich die Firmen individuell und mit Unterstützung der Fachstelle UND Gedanken gemacht, wie sie ihren Mitarbeitenden bessere Möglichkeiten für die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben bieten

können. Die Analyse der Firmen und ihrer Massnahmen erfolgte anhand von sechs Faktoren der Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben:

1. **Zeit:** z.B. Wochenarbeitszeit, Weiterbildungszeit, Anpassung des Beschäftigungsgrades bei Elternschaft oder zu Pflegeaufgaben, Dauer des Elternurlaubs, Teilzeitpensum oder Regelungen für unbezahlten Urlaub
2. **Ort:** z.B. Ortsunabhängiges Arbeiten, Arbeitswege
3. **Geld:** z.B. transparentes Lohnsystem, BVG-Koordinationsabzug, Lohnersatz bei Elternschaft
4. **Emotionale Unterstützung:** z.B. die Offenheit der Geschäftsleitung gegenüber dem Thema, geschlechtsunabhängige Berufswahl, Führungsfunktion mit Teilzeit
5. **Instrumentelle Unterstützung:** z.B. Anlaufstellen, Förderprogramme, standardisierte Elternschaftsgespräche, Kinderbetreuungsangebote
6. **Verankerung:** z.B. Controlling, Art der internen und externen Kommunikation, Führungsschulung, Stellenanalyse



Am zweiten Workshop im Mai mit Infra Suisse und der Fachstelle UND diskutierten die Teilnehmenden über ihre Erfahrungen, die sie bei der Umsetzung einzelner Massnahmen gemacht haben. Dabei zeigte sich weiter, dass einige Firmen gewisse Angebote bereits kennen, diese jedoch häufig nicht systematisch einsetzen. Sehr wertvoll für die Teilnehmenden war zudem, dass sie sich während des Projektes mit anderen Bauunternehmen vergleichen und vernetzen konnten.

Massnahmen umsetzen

Wenig überraschend macht die Umsetzung von Massnahmen wie flexible Arbeitszeiten oder Teilzeitmodelle beim Baustellenpersonal die grössten Schwierigkeiten. Daher wurde am zweiten Workshop darüber auch am meisten diskutiert. Es zeigte sich, dass die Einstellung der Geschäftsleitung gegenüber dem Thema eine der grössten Hürden

bei der Einführung von Massnahmen darstellt. Interessant ist zudem, welche Massnahmen die Firmen aufgrund des Projekts umsetzen wollen. So plant die Hälfte der Firmen, eine grössere Flexibilität bei den Arbeitspensen zu ermöglichen auch beim gewerblichen Personal. Andere wollen die technischen Voraussetzungen für ortsunabhängiges Arbeiten zumindest für das technische und administrative Personal schaffen.

Gewisse Firmen planen ihre Attraktivität zu erhöhen, indem sie einen überobligatorischen Lohnersatz bei Vaterschaft gewähren, Anlaufstellen institutionalisieren, ihr Kader konsequenter sensibilisieren und schulen sowie Kita-Plätze zur Verfügung stellen.

Erkenntnisse für die gesamte Branche wertvoll

Viele Unternehmungen zeigen viel Kreativität und grosses Engagement um für ihre Mitarbeitenden



attraktive Lösungen zu finden. Das ist bemerkenswert, setzt der Preisdruck in der Baubranche den finanziellen Möglichkeiten Grenzen. Auch der starre Landesmantelvertrag und traditionelle Erwartungshaltungen von Bauherren sowie der Geschäftsleitung sind Herausforderungen, die es von der Branche zu meistern gilt. Die Erkenntnis bei den Bauunternehmen reift dennoch, dass es sich lohnt, Vereinbarkeit proaktiv zu fördern. Sie wollen sich auf dem Arbeitsmarkt für qualifizierte Fachkräfte gegenüber ihren Mitbewerbern positionieren. Dazu gehören auch vereinbarkeitsfreundliche Arbeitsbedingungen.

Infra Suisse will mit dem Projekt dazu beitragen, die Branche noch zukunftsfähiger zu machen. Sie wird die wichtigsten Erkenntnisse und Ideen aus dem Projekt zusammentragen und ihren Mitgliedern zur Verfügung stellen. Einzelne Firmen, die

teilgenommen haben, wollen sich nach Projektabschluss mit Unterstützung der Fachstelle UND weiter mit dem Thema Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben auseinandersetzen.

Weitere Informationen:

infra-suisse.ch/vereinbarkeit

Im Interview:

Tobias Oberli von der
Fachstelle UND



Wer ist schneller als eine Schnecke?

Elon Musks und seine «The Boring Company» veranstalten diesen Sommer die erste «Not-A-Boring-Competition» in der amerikanischen Mojave-Wüste.

An dem internationalen Wettbewerb wird der schnellste und präziseste Tunnelbohrroboter der Welt gesucht, der schneller vorankommt als eine Schnecke.

Von rund 400 Bewerbungen schafften es zwölf ins Finale. Darunter das Projekt «Swissloop Tunneling» von 50 Schweizer Studierenden verschiedener Hochschulen und Universitäten. Infra Suisse unterstützt das Team als Goldpartner.





Infra Suisse will mit der Unterstützung von Swiss-loop Tunneling die Innovationskraft des Schweizer Untertagbaus einer breiten Öffentlichkeit sichtbar machen. Im Untertagbau warten auf junge Berufsleute tagtäglich spannende Herausforderungen, die mit dem Wettbewerb von Elon Musk auf jeden Fall mithalten können.

Wer schlägt eine Gartenschnecke?

Gemäss dem Wettbewerbsmotto «Let's beat the snail!» soll möglichst schnell und präzise ein 30 Meter langer Tunnel mit 0.5 Meter Durchmesser gebaut werden. Die Tunnelbohrmaschine soll dabei schneller sein, als eine gewöhnliche Gartenschnecke kriechen kann, was in etwa der 14-fachen Geschwindigkeit heutiger Maschinen entspricht.

Die gebohrten Tunnel werden in drei Kategorien bewertet:

- Benötigte Zeit für das Bohren des Tunnels
- Benötigte Zeit für die Fertigstellung der Tunnelwand
- Genauigkeit, mit der das Ziel des Tunnels erreicht wurde

Das Schweizer Team

Das Team aus der Schweiz wurde 2020 gegründet und vereint über 50 Studierende mit Expertise in Maschinenbau, Elektrotechnik und

wirtschaftsnahen Bereichen. Ihr Ziel ist es, den Tunnelbau schneller, nachhaltiger und effizienter zu machen. Erfahrungen sammelten einige Mitglieder bereits am SpaceX Hyperloop Wettbewerb vor zwei Jahren in den USA. Dort belegten sie den zweiten Platz und gewannen den Innovationspreis. «Unser Projekt hat das Potential, richtungsweisende Impulse für den zukünftigen Tunnelbau zu liefern. Ich bin stolz, Teil eines innovativen und hochmotivierten Teams sein zu dürfen und wir freuen uns, diesen Sommer unser Können an dem Wettbewerb unter Beweis zu stellen», meint Sebastian Harder, Bauingenieur-Student und Leiter Tunnelausbau bei Swissloop Tunneling.

Infra Suisse wünscht dem Team viel Erfolg!

Weitere Informationen:

swisslooptunneling.ch

Auf Instagram kann man die Fortschritte des Projektes verfolgen und den Wettbewerb live miterleben.



Nachträge rund um COVID-19: Der Weg des Dialogs hat sich bewährt

SBB Infrastruktur einigte sich mit den Bauunternehmen auf die Entschädigung von Mehrkosten im Umfang von knapp CHF 23 Mio. im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie. Weitere CHF 100 Mio. an Nachforderungen aus der Zeit vor der Pandemie wurden ebenfalls im beschleunigten Verfahren anerkannt. Dabei stützte sich SBB Infrastruktur auf ein Vorgehen, welches zusammen mit dem Schweizerischen Baumeisterverband, Infra Suisse, der Vereinigung Schweizerischer Bahntechnik-Unternehmen sowie der Vereinigung Schweizerischer Gleisbauunternehmer entwickelt wurde.



Rückblickend wird das gewählte Vorgehen sowohl von SBB Infrastruktur als auch von den Bauunternehmen weitgehend positiv bewertet. So sind zehn Monate nach der Vereinbarung mit den Bauverbänden sämtliche Nachtragsverhandlungen abgeschlossen und die SBB fand mit allen Lieferanten eine Einigung, ohne ein einziges Mal die Gerichte zu bemühen.

Auch wenn die gesetzten Ziele nicht immer und überall erreicht wurden, so hat sich der Weg des Dialogs zwischen Verbänden und der SBB sowie zwischen der SBB und den Unternehmen doch bewährt. Dass sich Bauherrschaft und Branchenorganisationen gemeinsam Grundlagen für das Vorgehen bei den Nachtragsverhandlungen erarbeiteten, ist offenbar bisher einzigartig und darf als Erfolg gewertet werden. Die Erkenntnisse und Lehren aus dem Projekt wollen beide Seiten für die weitere Zusammenarbeit nutzen. SBB wie Unternehmen wollen etwa bei Beschaffungen den Qualitätswettbewerb gegenüber dem reinen Preiswettbewerb stärken. Auch hat sich gezeigt, dass ein sachge rechter, standardisierter und beschleunigter Nachtragsprozess Vorteile bringt.

Im Rahmen des vereinbarten Konzepts akzeptierte SBB Infrastruktur Nachtragsforderungen von Bauunternehmen für erschwerte Arbeiten unter COVID-19-Bedingungen sowie das Herunterfahren, Hochfahren und den Stillstand ihrer Baustellen im Umfang von insgesamt rund CHF 22.4 Mio. Das entspricht ungefähr 1 Prozent der gesamten Vertragssumme der betroffenen Baustellen. Forderungen der Unternehmen von fast CHF 26 Mio.

wurden von der SBB jedoch abgelehnt. Ebenfalls im beschleunigten und standardisierten Verfahren bereinigt werden Nachforderungen, die bereits vor dem Ausbruch der Pandemie bestellt wurden. Ihre Summe beläuft sich insgesamt auf knapp CHF 180 Mio. Davon wurden bis Ende Januar 2021 gut CHF 100 Mio. von SBB Infrastruktur anerkannt. Insgesamt flossen über alle Nachtragskategorien hinweg gesehen knapp CHF 123 Mio. in die schweizerische Bauwirtschaft.

Unter dem Eindruck der ersten Corona-Welle hatte SBB Infrastruktur Ende März 2020 kurzfristig 273 Baustellen geschlossen und kurze Zeit später wieder hochzufahren. Angesichts der Menge der zu erwartenden Nachträge suchte SBB Infrastruktur das Gespräch mit den Branchenverbänden. Ende Mai 2020 einigte man sich auf ein Konzept, wie mit Nachträgen aus der Bauwirtschaft umzugehen ist. Ziel war es, diese fair, rasch und unbürokratisch abzuwickeln. Die Pandemie stellt sowohl die SBB wie auch die Baubranche vor grosse Herausforderungen.

Weitere Informationen:

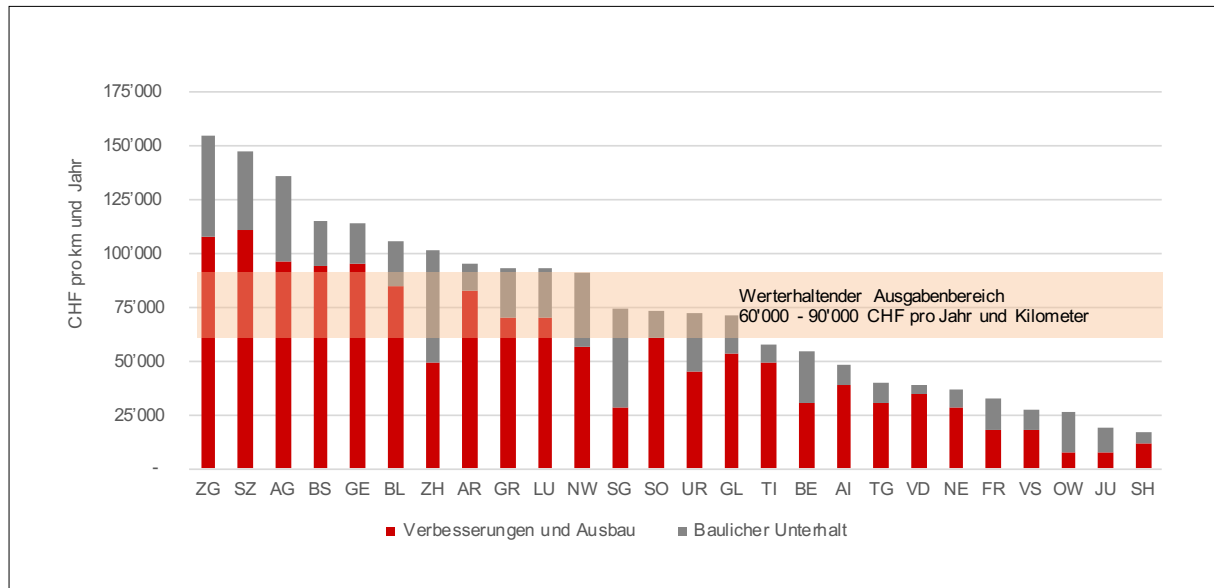
infra-suisse.ch/sbb

Die meisten Kantonsstrassen sind in gutem Zustand

Die Schweizer Kantonsstrassen präsentieren sich grösstenteils in einem guten Zustand. 15 Prozent sind gemäss den Angaben der Kantone in einem kritischen oder gar schlechten Zustand. Knapp die Hälfte der Kantone investieren zu wenig, um den Wert ihrer Strassen langfristig zu erhalten. Das zeigt eine Studie von Infra Suisse.



Soll-Ist-Vergleich betreffend Substanzerhaltung nach Kantonen (2015 - 2018)



Quellen: Strasseninfrastrukturrechnung (STR) des BFS, SN 640 986 «Erhaltungsmanagement in Städten und Gemeinden»

Ein Viertel aller Strassen in der Schweiz sind Kantonsstrassen. Sie verbinden Ortschaften, transportieren den überregionalen Durchgangsverkehr und stellen die Verbindung zum Nationalstrassennetz sicher. Ihr Wiederbeschaffungswert allein der Fahrbahnen beträgt knapp 58 Milliarden Franken. Die aktuelle Studie von Infra Suisse zeigt, dass der Werterhalt der Kantonsstrassen nicht in allen Kantonen gewährleistet ist. Eine späte Wiederinstandsetzung kostet allerdings deutlich mehr.

15 Prozent aller Kantonsstrassen – rund 2500 Kilometer Strassen – befinden sich gemäss Angaben der kantonalen Tiefbauämter derzeit in einem schlechten oder kritischen Zustand. Sie müssten kurzfristig saniert werden. Die Unterschiede zwischen den Kantonen sind jedoch gross. Der Anteil an Kantonsstrassen mit einem kritischen Oberflächenzustand variiert zwischen einem Prozent im Kanton Graubünden und etwa der Hälfte aller Strassen im Kanton Uri. In ausreichend gutem Zustand und somit erst mittelfristig sanierungsbedürftig sind schweizweit rund 23 Prozent oder 4000 Kilometer des Kantonsstrassennetzes.

Elf Kantone investieren zu wenig

Infra Suisse führte die Erhebung nach 2010 und 2017 nun bereits zum dritten Mal durch. 2010 waren noch über 70 Prozent der Kantonsstrassen in

einem mittleren oder sogar guten Zustand. In der aktuellen Untersuchung sind es nur noch gut 60 Prozent. Angesichts dessen stellt sich die Frage, ob die Kantone genug in den Werterhalt ihrer Strassen investieren.

Pro Jahr investieren die Kantone durchschnittlich rund eine Milliarde Franken in den Unterhalt sowie in Verbesserungen und Ausbau ihrer Strassen. Auch bei den Investitionen lassen sich grosse Unterschiede zwischen den Kantonen feststellen. In 15 Kantonen, die über einen Anteil von 46 Prozent am Kantonsstrassennetz verfügen, genügen die eingesetzten Mittel für den Werterhalt. Empfohlen werden Investitionen von jährlich 1.8 bis 2.6 Prozent des Wiederbeschaffungswertes. Je nach Belastungskategorie der Strasse sind das jährlich zwischen 60'000 und 90'000 Franken pro Kilometer. Weniger geben die Kantone Tessin, Bern, Appenzell-Innerrhoden, Thurgau, Waadt, Neuenburg, Freiburg, Wallis, Obwalden, Jura und Schaffhausen aus. Mit objektiven Kriterien wie geographischer Lage oder Verkehrsbelastung lassen sich die Unterschiede nur ungenügend erklären.

Die Studie von Infra Suisse zum Zustand der Kantonsstrassen stützt sich auf eine Befragung bei den kantonalen Tiefbauämtern sowie den Erhebungen des Bundesamtes für Statistik.



SwissSkills 2022

Welches ist das beste Schweizer Strassenbauer-Team im Land? Die Antwort gibt es im September 2022 an den SwissSkills in Bern. Dort messen sich die besten Schweizer Jungtalente aus über 75 Berufen. Die SwissSkills bieten eine ideale Plattform, um die Attraktivität und Vielseitigkeit des Strassenbauerberufs einer breiten Öffentlichkeit zu präsentieren.

swiss-skills.ch



CAS Grund- und Spezialtiefbau

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

infra-suisse.ch/cas



Markt am Mittag

Nils Sommer, Leiter Markt bei Infra Suisse, beleuchtete im ersten Marché à Midi das Thema «Neues Beschaffungsrecht der Kantone – was dürfen die Infrastrukturbauer erwarten?». Marché à Midi ist ein neues Webinar-Format von Infra Suisse exklusiv für ihre Mitglieder. Es ist kostenlos und findet auf Französisch statt. Nächstes Webinar: 16. September 2021.

infra-suisse.ch/mam



Infrastrukturbau 2021

Spannende Rück- und Ausblicke von Infra Suisse findet man im «Infrastrukturbau 2021». In der Bildwelt der diesjährigen Ausgabe werden zudem die Highlights der aktuellen Berufsbroschüren im Gaming-Look gezeigt. Sie möchten den Bericht kostenlos bestellen? Melden Sie sich bei uns: info@infra-suisse.ch, 058 360 77 77

infra-suisse.ch/jahresberichte

Veranstaltungen von Infra Suisse

Mo–Do	13.–16.09.21	Hochschulkurs Untertagbau	Sursee
Mo–Di	20.–21.09.21	Eidg. Berufsprüfung Strassenbau-Polier/in	Sursee
Fr	24.09.21	Infra-Event Untertagbau	Schönenwerd
Di	19.10.21	Fachkonferenz Grund- und Spezialtiefbau	Filzbach – Glarus Nord
Do–Fr	21.–22.10.21	Herbst-Fachkonferenz Untertagbau	Sins
Fr	12. 11.21	Polierfeier	Sursee
Fr	19. 11.21	Infra-Event Strassen- und Tiefbau	Lenzburg

Aktuelle Informationen: infra-suisse.ch/veranstaltungen

In Gedenken an Frank Brändli und Franz Leutert

Frank Brändli, Freimitglied von Infra Suisse, ist am 3. März 2021 verstorben. Er war Mitglied der Vereinigung Schweizerischer Tiefbauunternehmer VST.

Franz Leutert, ebenfalls Freimitglied von Infra Suisse und Präsident des Verbands Schweizerischer Grund- und Spezialtiefbauer VSGS, ist am 30. April 2021 verstorben.

Der Vorstand und die Geschäftsstelle von Infra Suisse sprechen den Hinterbliebenen ihre herzliche Anteilnahme aus.

Impressum

Infra Suisse
Weinbergstrasse 49
8042 Zürich

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



InfraSuisse



infra-suisse.ch



infrasuisse

Redaktion

Tina Grob, Infra Suisse

Konzept und Gestaltung

Nicole Aregger, Reto Gratwohl, filter.ch

Fotos

Markus Lamprecht (Cover)
Stefan Walter (2, 6-8)
Stefan Weber (16-19)

Druckerei

Baldegger, Winterthur

Erscheint viermal jährlich.

