



Bulletin

N° 62
07/23

Investitionen
des Bundes

Fachkräftebedarf

Unternehmens-
nachfolge

Inhalt



Der Präsident, Nationalrat Christian Wasserfallen, kommentiert die Investitionsvorhaben des Bundes.



Die Nachfolgeplanung betrifft den von Familienunternehmen geprägten Infrastrukturbau besonders.

03	Editorial
04	Politik
08	Beschaffungsrecht
12	Fachkräftebedarf
15	Unternehmensnachfolge
18	Jacqueline Inderbitzin im Interview
22	Aus- und Weiterbildung
26	Neuigkeiten
27	Veranstaltungen

Cover: Der Stau auf der Nord-Süd-Achse gehört traditionell zur Ferienzeit. Die Mobilität von Personen und Gütern bleibt eines der grössten gesellschaftlichen Bedürfnisse in der Schweiz. Dafür setzt sich Infra Suisse auf allen Ebenen ein

Wertschätzung

Endlich sind Sie da, die wohlverdienten Sommerferien! Vielleicht sind sie aber auch schon wieder vorbei, wenn Sie die aktuelle Ausgabe des Bulletins von Infra Suisse in den Händen halten.

Eins ist aber sicher: Egal, wo Sie Ihre Ferien verbracht haben, Sie waren mit grösster Wahrscheinlichkeit auf Verkehrswegen unterwegs, die von den Schweizer Infrastrukturbauern erstellt wurden. Egal, ob mit dem Velo, dem e-Trotti, der Bahn, dem Auto oder dem Flugzeug: Ich bin mir ziemlich sicher, dass der Weg dorthin – sei's auch nur zum nächstgelegenen See oder, um in der Metzgerei etwas Feines für den Grill zu holen – von mindestens einem unserer Mitglieder ermöglicht wurde.

Pünktlich zum Beginn der Sommerferien kommt – wie jedes Jahr – die Diskussion über Staus, Baustellen und die Kapazitäten unseres Verkehrssystems. Es mag sein, dass sich auch Ihr Zug an den Flughafen verspätet oder Sie auf der Nord-Süd-Achse ins Stocken geraten. Wussten Sie aber, dass lediglich 5.5% der Stautunden auf dem Schweizer Strassennetz durch Baustellen verursacht werden? Gemäss den regelmässig erhobenen Zahlen des ASTRA (Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen – Jahresbericht 2022) sind jedoch 85.1% aller Stautunden auf Verkehrsüberlastungen zurückzuführen. Höchste Zeit also, dass wir den Wert gut ausgebauter und funktionierender Verkehrswege schätzen. Der politische Rückenwind ist zwar spürbar, kann aber trügerisch werden: In der Sommersession 2023 stimmte der Nationalrat dem Ausbau der Nationalstrassen zu. Nur kurze Zeit später eröffnete der Bund die Vernehmlassung zum Zahlungsrahmen 2025 – 2028 der Bahninfrastruktur vor. Der Bundesrat sieht für die Jahre 2025-2028 einen finanziellen Rahmen von 15.1 Milliarden Franken für den Betrieb, den Unterhalt und die Modernisierung der Bahninfrastruktur vor. Das sind klare Bekenntnisse zu einer hochstehenden Verkehrsinfrastruktur in unserem Land. Trotzdem wird vermehrt versucht, Schiene und Strasse respektive den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr gegeneinander auszuspielen. Wir von Infra Suisse sind überzeugt, dass es beides braucht. Die Multimodalität ist genauso ein Erfolgsfaktor wie die aktive Auseinandersetzung mit



«Die Infrastrukturbauer leisten tagein, tagaus Grossartiges.»

dem Potenzial der Nutzung des Untergrundes. Denn eines ist sicher: Die Schweizer Gesellschaft und Wirtschaft fordern die Mobilität. Höchste Zeit also, dass wir den Wert des politischen Commitments schätzen.

Aber zurück zu den Ferien: Die Infrastrukturbauer leisten tagein, tagaus Grossartiges. Meistens unter Betrieb und in engen Zeitrahmen. Der Ferien- und der Regionalverkehr, aber auch der Arbeits- und Güterverkehr hängen von diesem Engagement ab. Höchste Zeit also, dass wir unseren Mitarbeitern und uns selbst diese Ferien gönnen. Attraktive und sichere Arbeitsplätze, flexible Zeitmodelle und die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben sind auch bei uns ein Thema. Wir bedanken uns deshalb bei allen, die diesen Fluss von Personen und Gütern dank ihrem tatkräftigen Engagement, ihren Entscheiden oder der Zusammenarbeit innerhalb der Wertschöpfungskette ermöglichen.

Eine schöne, erholsame Sommerzeit. Und denken Sie daran, wenn Sie auf den Verkehrswegen der Schweiz unterwegs sind: Wer hat's gebaut?

Mit wertschätzenden Grüssen und einem herzlichen Dankeschön an unsere Fachkräfte, die Unternehmer, die Bauherren und unsere Partnerorganisationen,

Adrian Dinkelmann
Geschäftsführer Infra Suisse

Bekenntnisse zum bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrswege

In einer langen und emotionalen Debatte befasste sich der Nationalrat in der Sommersession mit Milliardenkrediten für die Schweizer Nationalstrassen. Nur kurz darauf eröffnete der Bundesrat die Vernehmlassung zum Zahlungsrahmen 2025-2028 für die Bahninfrastruktur. Der Präsident von Infra Suisse, Nationalrat Christian Wasserfallen, ordnet ein, was diese Geschäfte für die Schweizer Infrastrukturbauer bedeuten.

Der zweckmässige Strassenausbau ist im Sinne der Wirtschaft und der Gesellschaft

«Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten» lautet ein Zitat von Daniel Goeudevert, welches gerade von links-grünen Kreisen regelmässig bemüht wird, wenn es um den Ausbau der Strassen geht. Bei der Debatte um den Zahlungsrahmen für den Unterhalt, den Betrieb und die Anpassungen der Nationalstrassen kam man nicht darum herum. Ich nehme es aber gleich vorweg: Es ist schlicht falsch. Wenn man die Zahlen detailliert betrachtet, die vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) veröffentlicht werden, stellt man fest, dass beispielsweise auf der Achse des Baregg-tunnels die Verkehrszahlen vor allem vor der Eröffnung wesentlich anstiegen. Das Gleiche ist beim Sechsspurausbau Härkingen – Gunzgen – Wiggertal der Fall: Dort sieht man, dass die Verkehrszahlen seit dem Jahr 2015 stabil bleiben. Im Vergleich zum Bevölkerungswachstum ist das Verkehrsaufkommen an neuralgischen Punkten

unterdurchschnittlich gewachsen. Das heisst mit anderen Worten, dass eine bestehende Verkehrsspitze tatsächlich mit einer bedarfsgerecht ausgebauten Infrastruktur aufgefangen werden kann. Das Motto lautet deshalb **«Wer Strassen zweckmässig baut, steht weniger im Stau»**.

Inhalte des Geschäfts

Der Nationalrat hat 8.8 Milliarden Franken für den Unterhalt, den Betrieb und Anpassungen der Nationalstrassen sowie 5.265 Milliarden Franken für punktuelle Ausbauprojekte bewilligt. Dabei ist es wichtig, zu wissen, dass die Strasseninfrastruktur, insbesondere die Nationalstrasseninfrastruktur, stetiger Verbesserungen bedarf. Ist das nicht der Fall, drohen uns Verhältnisse wie in anderen Ländern. Bei den Neuprojekten wurde auf Antrag der zuständigen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-N), welcher ich angehöre, das Projekt «Le Vengeron – Coppet – Nyon» aufgenommen. Die anderen Projekte befinden sich in den Kantonen Bern (Abschnitte Wankdorf – Schönbühl und Schönbühl – Kirchberg), St. Gallen (dritte Röhre Rosenberg-tunnel), Basel-Stadt und Basel-Landschaft (Rheintunnel) sowie Schaffhausen (zweite Röhre Fäsenstaubtunnel). Selbstverständlich müssen alle Projekte einerseits klaren Wirksamkeits- und Zweckmässigkeitsüberprüfungen standhalten. Andererseits werden diese Projekte erst ausgeführt, wenn sie reif sind für die Umsetzung. Diese Reife muss jedes Projekt haben, damit es letztendlich durch das ASTRA ausgeschrieben werden und von unseren Mitgliedsunternehmen umgesetzt werden kann. In der Botschaft wurde das Kosten-/Nutzen-Verhältnis von Seiten des Bundes mit dem Faktor 2.24 definiert. Das heisst: Wenn man einen Franken investiert, fliessen 2.24 Franken an volkswirtschaftlichem Effekt zurück.

**«Infrastrukturen sind
mit Weitsicht und einer
sachlichen Diskussion
dort auszubauen,
wo es nötig ist.»**

Christian Wasserfallen
Nationalrat
Präsident Infra Suisse





Cargo-Velos als Alternative?

Eine konstante Minderheit im Rat wollte grundsätzlich auf einen Kapazitätsausbau verzichten und somit die Neubauprojekte im Nationalstrassenteil verhindern. Die obenstehend erläuterte Wirksamkeitsbetrachtung wäre damit völlig ausgehebelt worden. Absurd war insbesondere die Argumentation, dass man die Kapazitäten beispielsweise mit Cargo-Velos kompensieren könne. Was die Nationalstrassen betrifft, fehlten damit definitiv die Alternativen: Das Nationalstrassennetz betrifft eine andere, übergeordnete Ebene. Höhere Geschwindigkeiten, längere Distanzen und viel höhere Transportgewichte sind nicht mit Cargo-Velos abzufangen.

Kein Ausspielen von Strasse und Schiene

Im Parlament engagierte ich mich deshalb für ein Anliegen, das wir mit dem Verband vertreten: Strasse und Schiene, oder konkret motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr, dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden! Es braucht im Sinne der Multimodalität beides. Nur dies ist nachhaltig, wenn man alle drei Dimensionen der Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt betrachtet. Sehen wir es doch ein: Es wird zu Landverbrauch kommen, ja. Ich habe aber den Rat aufgefordert,

dieses «Totschlagargument» nicht anzuwenden. Wenn man es nämlich konsequent einsetzen würde, müsste man auch bahnseitig an diesem Prinzip festhalten. Erwähnt seien an dieser Stelle beispielsweise der dringend notwendige Ausbau der Strecke Freiburg – Lausanne, die Vollendung der Bahnausbau Schritte zur Umfahrung Olten oder den Ausbau der Linie Zürich – Winterthur – St. Gallen. Auch diese Erweiterungen werden nicht ohne zusätzlich beanspruchtes Land auskommen. Die Bahn 2000 hat aber gezeigt, dass ein minutiös geführtes Geschäft wie die Schnellstrecke zwischen Härkingen und Rothrist realisiert werden konnten. Dank Kompromissen und Gesprächen mit den Grundeigentümern. Und dank einer detaillierten Kosten-/Nutzen-Analyse. Eben unter Betrachtung aller drei Dimensionen.

Das Schienennetz braucht Investitionen zum Substanzerhalt

Infra Suisse wird sich deshalb weiterhin für zweckmässige, bedarfsgerechte und faire Lösungen zum Unterhalt, Betrieb und Ausbau der Verkehrswege einsetzen. Wir begrüßen die Absichten des Bundesrats, die mit der Botschaft zum Zahlungsrahmen 2025-2028 für den Bahnausbau vorgelegt wurden. Mit diesem Zahlungsrahmen wird



sichergestellt, dass die Substanz des guten Schweizer Schienennetzes erhalten bleibt und Bahnhöfe, Gleise, Tunnel, Brücken und Sicherungsanlagen saniert werden können.

**«Strasse und Schiene,
oder konkret motorisierter
Individualverkehr und
öffentlicher Verkehr,
dürfen nicht gegeneinander
ausgespielt werden!»**

Die Botschaft werden wir in ihrer Vernehmlassung detailliert analysieren und kommentieren. Die Ausgaben sollen vollumfänglich aus dem Bahninfrastrukturfonds des Bundes finanziert werden. Dies sind die richtigen Mittel für diese Investitionen. Wir werden jedoch ganz genau hinschauen, wenn seitens des Bundes **«vorläufig alle Massnahmen, die für den Betrieb und Substanzerhalt nicht dringend sind, zeitlich zurückgestellt»** werden, wie der

Bundesrat schreibt. Diese Einordnung muss zwingend auf sachlicher Ebene vorgenommen werden. Für die Teuerung dürfen nicht die Unternehmen büssen müssen.

Generell gilt: Wer nutzt, soll mitfinanzieren

Dieses Credo bringt Infra Suisse in einem weiteren Geschäft, welches aktuell diskutiert wird, ein: Bei der Aufhebung der Befreiung der Elektromobile von der Automobilsteuer bringt sich Infra Suisse zusammen mit den Partnern des SBV und strasseschweiz ein. Wir stehen ein für eine Mobilitätspolitik, die bezüglich Verkehrsmittel und Antriebe neutral ist. Elektrofahrzeuge sollen unserer Ansicht nach im Import steuerlich gleich behandelt werden wie sämtliche andere Fahrzeuge – Hybrid, Wasserstoff etc. inklusive. Wir sind jedoch dezidiert dagegen, dass die Steuer nicht zur nutzergerechten Finanzierung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), sondern für den allgemeinen Staatshaushalt eingesetzt werden sollen. Die Einlagen aus der Mineralölsteuer in den NAF um ca. 10% zu kürzen, um damit die allgemeine Bundeskasse zu entlasten, ist inkonsequent und falsch. Damit würden dem NAF ziemlich genau diejenigen Gelder vorenthalten, die durch die Wiedereinführung der Importsteuer dazugewonnen würden.

Der Paradigmenwechsel braucht weiterhin Schwung

Zusammen mit Bauenschweiz sowie weiteren Mitgliedsverbänden initiierte Infra Suisse 2022 ein Vergabemonitoring zur Analyse der Ausschreibungen in der Schweizer Bauwirtschaft. Im neuen Quartalsbericht wurden einige Änderungen vorgenommen, damit die Ergebnisse besser vergleichbar und methodisch verlässlicher sind. Das Beispiel der Nachhaltigkeitskriterien zeigt auf, dass der mit dem neuen Beschaffungsrecht angestrebte Paradigmenwechsel an Schwung verloren hat.

Das Beispiel der Nachhaltigkeitskriterien zeigt auf, dass der mit dem neuen Beschaffungsrecht angestrebte Paradigmenwechsel an Schwung verloren hat. Mit der zweiten Ausgabe vom Frühjahr 2023 wurden Daten der öffentlichen Ausschreibungsplattform simap.ch zwischen Anfang 2018 und Ende März 2023 ausgewertet. Das Modell wurde weiterentwickelt und berücksichtigt nebst dem Bund erstmals auch jene Kantone, die die Gesetzesrevision bis Oktober 2022 in Kraft setzten und die Daten auf simap.ch publizieren. In der zeitlichen Entwicklung ist eine sprunghafte Zunahme der Nachhaltigkeitskriterien beim Bund ab Inkrafttreten des Bundesgesetzes (BöB) im Januar 2021 zu sehen. Zugleich wird aber sichtbar, dass sich dieser positive Trend abschwächt. Ab Ende 2022 verlor das Zuschlagskriterium Nachhaltigkeit weiter an Schwung.



Adrian Dinkelmann
Geschäftsführer Infra Suisse

«Das Monitoring zeigt erfreuliche und weniger erfreuliche Tendenzen auf. Es fällt auf, dass der Paradigmenwechsel zwar gesetzlich verankert, aber noch nicht in der Praxis angekommen ist.

Wir werden uns im Sinne unserer Mitglieder einsetzen – für klare Kriterien, pragmatische Ansätze und den frühzeitigen Einbezug in partnerschaftliche Modelle.»



Die wesentlichsten Erkenntnisse der zweiten Ausgabe:

► Qualitative Zuschlagskriterien

Die qualitativen Zuschlagskriterien spielen bei den Ausschreibungen von Bauaufträgen weiterhin eine wichtige Rolle: Mit Anteilen von 47.3% bei Bundesaufträgen und 41.6% bei Bundes- und Kantonsprojekten stieg die Anwendung dieses Zuschlagskriteriums seit der Einführung des BöB mit +17.6% resp. +7.8%. Bei den Bundesaufträgen zeigt sich gegenüber dem 1. Quartal 2022 eine leicht rückläufige Tendenz.

Qualitative Zuschlagskriterien sind ein zentraler Aspekt für den Paradigmenwechsel. Infra Suisse wird daher die weiteren Entwicklungen im Rahmen des Monitorings genau beobachten.

► Nachhaltigkeitskriterien

Die Nachhaltigkeit wird bei der Auswertung eines Baumeisterangebotes mit 10.7% bei Bundesaufträgen und 4.3% im Mittel aller Bauaufträge öfter in die Bewertung einbezogen, als dies vor der Einführung des BöB der Fall war. Allerdings zeigt sich bei den Bundesaufträgen eine deutliche Reduktion im Vergleich zum 1. Quartal 2022. Bei den Kantonen weisen einige Kantone eine markante Steigerung auf, während bei anderen eine deutliche Reduktion festzustellen ist.

Die Schwankung in der Bewertungsgrösse und eine eventuelle Unsicherheit in der Bezeichnung der Nachhaltigkeit bedürfen einer Unterstützung durch die Verbände des Bauhauptgewerbes. Hierbei sind auch die Unternehmen relevant: Ihre Verhaltensweise bezüglich Einsprachen bei Vergaben verstärkt diese Unsicherheiten.

► Innovation

Das Kriterium der Innovation wird in Ausschreibungen von Bauaufträgen nur gering bewertet. Bei Bundesaufträgen im Baugewerbe zeigt sich eine massive Reduktion im Vergleich zum 1. Quartal 2022.

Die Innovation als Bestandteil einer Baumeisterofferte kann nur in Zusammenhang mit einer Variantenprüfung bewertet werden. Dies bedingt, dass diese auch zugelassen werden. Hier zeigt sich, dass die Umsetzung der Gesamtleistungsangebote diesbezüglich eine wesentliche Rolle spielen würde.

► Plausibilität des Angebotes

Die Plausibilität des Angebotes hat sich seit der Einführung des BöB stark als wesentlicher Bestandteil einer qualitativen Bewertung eines Angebotes etabliert. Allerdings zeigt sich bei den Bundesaufträgen des Baugewerbes eine markante Reduktion der Bewertungsgrösse seit dem 1. Quartal 2022. Über alle Vergabebehörden ist ebenfalls ein Rückgang zu verzeichnen.

Es ist unabdingbar, dass die Verbände im Austausch mit den Vergabebehörden des Bundes diese Thematik wieder vertieft aufnehmen. Die Plausibilität des Angebotes und Preises muss im Kampf gegen Dumpingofferten eingesetzt werden.

➤ **Verlässlichkeit des Preises**

Bei der Einführung des Kriteriums der Verlässlichkeit des Preises zeigt sich ein sehr starker Rückgang im Vergleich zu einer anfänglichen hohen Implementierung im 1. Quartal 2022. Der starke Rückgang zeigt auf, wie unerlässlich die weiterführenden Gespräche mit den Vergabebehörden auf Stufe Kantone und Bund sind.

Die Bauunternehmungen wünschen sich faire Wettbewerbsbedingungen. Dazu gehört unter anderem auch die kritische Überprüfung des Offertpreises.

➤ **Dialogverfahren**

Das Dialogverfahren findet in den Ausschreibungen des Baugewerbes auf Bundesebene zu ca 9% Anwendung. Über alle öffentliche Vergabeinstitutionen ist eine sehr geringe Anwendung von lediglich 1.9% feststellbar. Dies deutet auf eine sehr niedrige Umsetzung dieses Zuschlagskriteriums für die Kantone hin.

Das Dialogverfahren – insbesondere in Verbindung mit dem «2-Couvert Modell» – muss vermehrt als Vergabekriterium aufgenommen werden. Infra Suisse ist überzeugt, dass dadurch das Know-how der Unternehmungen schon früh in den Planungsprozess einbezogen werden kann. Dies dient dem Projekt und einem effizienteren Ausführungsablauf.

➤ **Varianten**

Der Umgang mit Varianten in den Submissionen zeigt sich im Monitoring eindrücklich. Seit der Einführung des BÖB ist dieses Vergabekriterium bei den Bundesausschreibungen um 18.6%, bei den Ausschreibungen über alle Vergabebehörden um 11.2% zurückgegangen.

Die Möglichkeit, mittels Varianten eine optimale Lösung für ein Projekt zu finden, muss über eine funktionale Ausschreibung in Verbindung mit einem Gesamtleistungsangebot vermehrt angewendet werden.

➤ **Gesamtleistungswettbewerb**

Ausschreibungen in Form von Gesamtleistungswettbewerben zeigen eine erfreuliche Tendenz, insbesondere auf Stufe Bund. Die Umsetzungsquote dieses Kriteriums ist mit ca. 0.5% der Bundessubmissionen zwar noch tief, aber dennoch zukunftsweisend.

Dieser Trend gilt es bei den Gesprächen mit den öffentlichen Vergabebehörden aufzunehmen und zu unterstützen. Ebenfalls ist dies in den Gesprächen mit den Mitgliedern als eine effektive Möglichkeit, die Offerten nicht nur über den Preis zu bewerten, aufzuzeigen.

«So erfreulich die über weite Strecken hinweg beobachteten Zunahmen nach der Revision auf Bundesebene sind, so sehr sollten die rückläufigen Trends mit Sorge beobachtet werden.»

Cristina Schaffner, Direktorin Bauenschweiz







Fachkräftebedarf

Steigende Nachfrage trifft auf sinkendes Angebot

Ordentliche Pensionierungen und der Frühzeitige Altersrücktritt (FAR), Quereinsteiger, Branchentreue und Lehrlingsförderung: Die aktuelle Situation bietet nicht nur Herausforderungen, sondern auch Chancen. Unsere Kollegin Luiza Maria Maniera vom Schweizerischen Baumeisterverband (SBV) zeigt in der Ausgabe 6/23 der «Schweizer Bauwirtschaft» auf, was auf die Bauwirtschaft zukommt.



Luiza Maria Maniera
Politik & Kommunikation
Schweizerischer Baumeisterverband

Das Bevölkerungswachstum ist für die meisten Sparten des Bauhauptgewerbes der wichtigste Umsatztreiber. Im letzten Jahrzehnt wuchs die Schweiz um 1% je Jahr. Gemäss Prognosen des Bundesamts für Statistik dürfte damit der Zenit überschritten worden sein. Bis 2040 dürfte sich das Wachstum auf 0.8% jährlich (gemäss hohem Szenario) oder 0.4% (mittleres Referenzszenario) abschwächen. Im unwahrscheinlichsten tiefen Szenario käme das Bevölkerungswachstum bis 2040 nahezu zum Erliegen, danach könnte die Bevölkerung sogar schrumpfen.

Damit wird sich der wichtigste Wachstumstreiber für die Bautätigkeit in der Schweiz abkühlen. Wuchs die Bautätigkeit preisbereinigt in den letzten beiden Dekaden mit 2% pro Jahr, so sind gemäss der Fachkräfte-Studie vom Kompetenzzentrum Demografik und des SBV in den nächsten beiden Dekaden 0.4% bis 0.6% jährlich zu erwarten. Der Jahresumsatz wird künftig weiter wachsen, nur langsamer. Das heisst auch, dass der Bedarf an Fachkräften in Zukunft zunehmen wird. Es werden künftig mehr Maurer, Poliere usw. gebraucht.

Die Pensionierungswelle flacht erst nach 2029 ab

Aber das Bauhauptgewerbe steckt bereits in der Pensionierungswelle, die Babyboomer-Generation verlässt den Arbeitsmarkt. Die Pensionierungen sind der grösste Abflusskanal in der Branche, noch vor Branchenausstiegen, Auswanderungen usw. (vgl. Grafik 2). Bis zum Jahr 2029 muss jährlich noch mit über 800 Austritten von Fachkräften wegen der Pensionierung gerechnet werden, danach ebbt die Pensionierungswelle graduell ab.

Manche mögen argumentieren, dass der Flexible Altersrücktritt (FAR) die frühzeitigen Pensionierungen beschleunigt hätte, da sich die Bauarbeiter bereits mit 60 Jahren zur Ruhe setzen können. Allerdings hatte man vor der Einführung des FAR vor 20 Jahren schon viele Branchenausstiege bis zum Alter von etwa 50 Jahren beobachtet. Der FAR hält also Fachkräfte länger in der Branche. Zudem hilft er ihnen, ihre Gesundheit zu schonen.

Nichtsdestotrotz wird sich das Angebot bei den meisten Berufen in die «falsche» Richtung entwickeln: statt mit mehr ist mit weniger Fachkräften zu rechnen.

Steigende Nachfrage bei gleichzeitig sinkendem Angebot bedeutet eine klaffende Lücke. Für Bauunternehmen bedeutet dies aber auch eine Chance: sie können künftig wählerischer bei ihren Aufträgen sein und sich auf jene konzentrieren, welche ihre Gewinnmarge verbessern.

Quereinsteiger als wichtige Massnahme gegen die Fachkräftelücke

Der Fachkräftemangel dürfte bis 2040 zunehmen – Spitzenreiter sind Vorarbeiter mit 32%, gefolgt von Maurern mit 31%. Baumeister dürfen insbesondere nach 2030 eine steile Zunahme der Lücke erfahren, sie weitet sich von 8% im 2030 auf 29% im 2040 aus. Bei den Maurern und Vorarbeitern stellen wir hingegen in der ersten Dekade ein höheres Tempo als zwischen 2030 und 2040 fest.

Das Karrieresystem im Bauhauptgewerbe ist auf möglichst viele Maurer-Lehrlinge ausgelegt, die im Laufe der

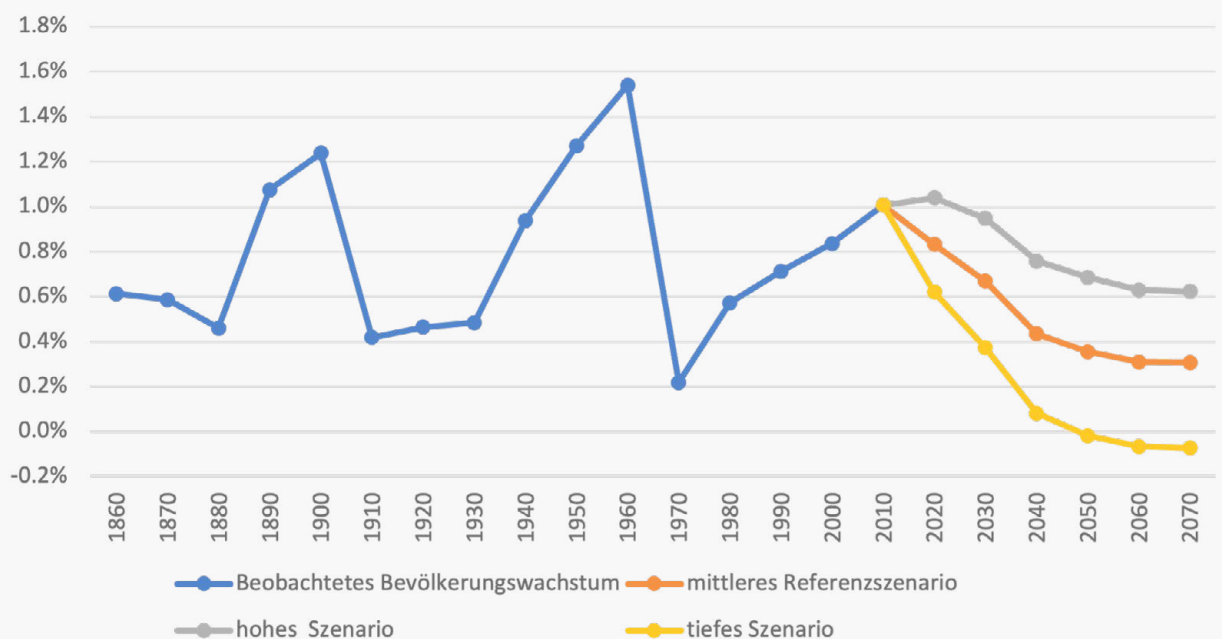


Abbildung 1: Ständige Bevölkerung in der Schweiz: durchschnittliches Jahreswachstum je Dekade. Prognose ab 2020. Quelle: BFS, SBV

Zeit zu Kadern wie Vorarbeiter, Poliere usw. weitergebildet werden. Dieses System schwächelt jedoch, wenn die Lehrlingszahlen sinken. Eine Öffnung der Branche tut not, die Baufirmen müssen mehr Quereinsteiger im Kader nicht nur akzeptieren, sondern am besten auch anwerben. Dass man heutzutage beim Angebot der Bauführer besser dasteht als noch vor ein paar Jahren hat man auch dem Umstand zu verdanken, dass die Unternehmen mehr Quereinsteiger zugelassen haben. Bauzeichner wären ein gutes Beispiel für einen weiteren Rekrutierungspool. Wenn es gut läuft, könnten auf diese Weise etwa 850 zusätzliche Poliere bis 2040 gewonnen werden, was rund 1/3 der Lücke in diesem Beruf schliessen würde.

Mehr Branchentreue sorgt für nachhaltige Effekte

Die Strassenbauer sind ihrem Beruf sehr treu, hingegen verlassen recht viele Maurer während ihrer Lehre oder innerhalb weniger Jahre nach Lehrabschluss die Branche. Indem Arbeitgeber attraktiver werden und mehr auf die Bedürfnisse ihrer Arbeitnehmer eingehen, können sie die Branchenausstiege reduzieren. Hierzu wäre wichtig, die Bedürfnisse der Angestellten aktiv durch Gespräche zu identifizieren und ihre Interessen mit jenen des Unternehmens in Einklang zu bringen.

Innerhalb weniger Jahre würde dadurch die Fachkräftelücke bei den Maurern um 6% sinken. Ein Teil dieser Personen wird sein Karriereglück nicht mehr ausserhalb der Branche suchen, sondern sich im Gegenteil zum Vorarbeiter, Polier oder Bauführer weiterentwickeln. Aufgrund dieser Aufstiegs-kaskade ist die Branchentreue gerade von den Maurern sehr wertvoll.

Mehr Lernende haben nur einen begrenzten Effekt

Selbstverständlich müssen sich die Bildungsakteure weiterhin um Lernende bemühen. Für Unternehmen zahlt es sich aus, Lernende auszubilden, da die meisten von ihnen bereits im dritten Lehrjahr einen positiven Ertragsbeitrag beisteuern und weil sie langfristig zum Kader aufsteigen können.

Aber die Lehrlingsrekrutierung ist nicht die einzige, und vielleicht auch nicht die wichtigste Massnahme gegen den Fachkräftemangel. Wenn ab heute jedes Jahr 10% mehr Jugendliche eine Lehre zum Maurer beginnen würden, so würde der Fachkräftemangel im Jahr 2040 von 30.6% auf bloss 27.8% sinken, also nur um knapp 3 Prozentpunkte. Bei den Kaderposten ist der Effekt ähnlich verhalten. Denn viele Lernende brechen ihre Maurerlehre ab bzw. bestehen die EFZ-Prüfung nicht, bloss drei Viertel der Lehrlinge bringt die drei Jahre Lehrzeit zu einem erfolgreichen Abschluss. Und viele der ausgebildeten Maurer verlassen die Branche nur ein paar Jahre nach ihrem Lehrabschluss. Es ist daher äusserst wichtig, die Lernenden während der Ausbildungszeit als auch in den ersten Jahren nach Berufsbeginn ständig zu fördern und zu motivieren, ihnen spannende Aufgaben und Projekte zuzutrauen und stärker auf ihre Bedürfnisse einzugehen. Erst dann wird die Rekrutierung von zusätzlichen Lernenden zu einem scharfen Schwert gegen den Fachkräftebedarf.

Der Artikel sowie weitere Informationen sind auf der Website des Schweizerischen Baumeisterverbands verfügbar

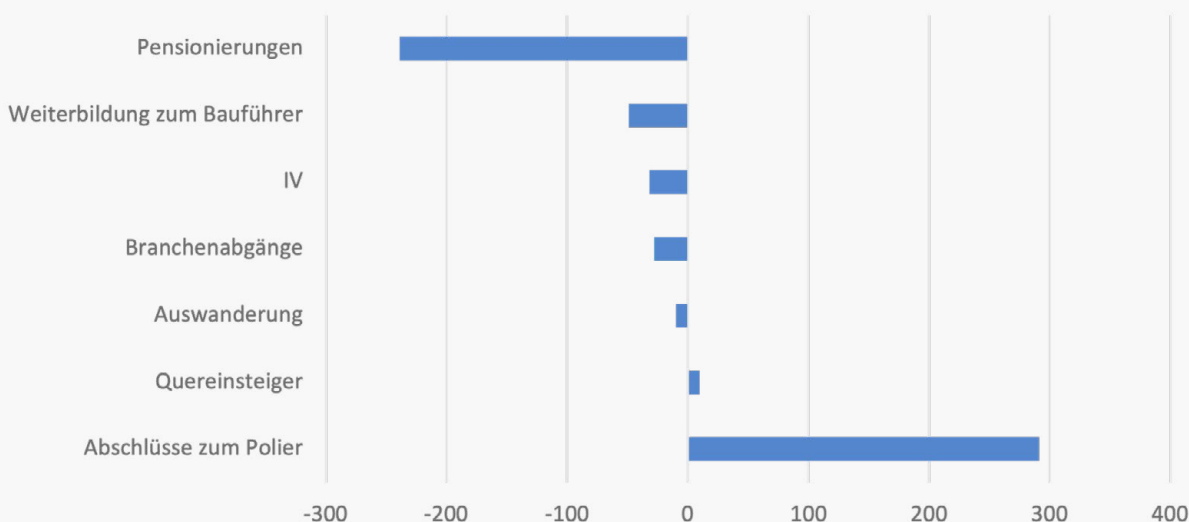


Abbildung 2 Stellschrauben gegen Fachkräftemangel: Beispiel Baupolier, Zu- und Abflüsse im Jahr 2020 (Anzahl Personen)



Unternehmensnachfolge

Wenn strategische Entscheidungen von emotionalen Faktoren beeinflusst werden

Bei der Nachfolgeplanung handelt es sich um eine strategisch wichtige, aber auch sehr emotionale Aufgabe im Unternehmen. Insbesondere die Bauwirtschaft ist sehr stark von Familienunternehmen geprägt. Im Gastbeitrag geht Dr. Marcus Wittner auf die Erfolgsfaktoren einer erfolgreichen Unternehmensnachfolge ein.

Die Unternehmensnachfolge kann eine komplexe Angelegenheit sein, die sorgfältige Planung und Vorbereitung erfordert. Damit wird sichergestellt, dass das Unternehmen erfolgreich weitergeführt wird und dass die Interessen aller Beteiligten, einschliesslich der Eigentümer,

Mitarbeiter und Kunden, berücksichtigt werden. Eine erfolgreiche Unternehmensnachfolge kann dazu beitragen, die Kontinuität des Unternehmens zu gewährleisten, Arbeitsplätze zu sichern und den Erfolg des Unternehmens langfristig zu sichern.

Definition

Die Unternehmensnachfolge bezieht sich auf die Übertragung der Eigentums- und Führungsrechte eines Unternehmens von einer Person oder Gruppe auf eine andere Person oder Gruppe. Dies kann durch verschiedene Arten von Transaktionen erfolgen, wie zum Beispiel den Verkauf des Unternehmens, die Übertragung des Eigentums durch Schenkung oder Vererbung oder die Übertragung der Führungsrolle durch die Ernennung eines neuen Geschäftsführers.

Nutzen

Um eine erfolgreiche Unternehmensnachfolge zu gewährleisten, ist es wichtig, eine klare Strategie und einen klaren Plan zu entwickeln, der die Bedürfnisse und Ziele aller Beteiligten berücksichtigt. Dies kann den Einsatz von Fachleuten wie Anwälten, Steuerberatern und Unternehmensberatern erfordern, um sicherzustellen, dass alle Aspekte der Nachfolge gründlich geplant und ausgeführt werden.

Erfolgskriterien

Die Erfolgskriterien einer Unternehmensnachfolge hängen von verschiedenen Faktoren ab. Allerdings gibt es einige allgemeine Erfolgskriterien, die bei fast allen Unternehmensnachfolgen wichtig sind. Hier sind einige Beispiele:

1. Eine sorgfältige Planung

Eine erfolgreiche Unternehmensnachfolge erfordert eine umfassende Planung und Vorbereitung. Dazu gehört auch eine sorgfältige Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Unternehmens sowie eine Bewertung der finanziellen Situation.

2. Eine klare Kommunikation

Eine erfolgreiche Unternehmensnachfolge erfordert eine klare und offene Kommunikation zwischen allen Beteiligten. Es ist wichtig, alle Fragen und Bedenken der Mitarbeiter, Kunden und Lieferanten zu berücksichtigen und sie über den Fortschritt und die Pläne der Nachfolge auf dem Laufenden zu halten.

3. Kontinuität

Eine erfolgreiche Unternehmensnachfolge sollte darauf abzielen, die Kontinuität des Unternehmens sicherzustellen. Dazu gehört auch die Erhaltung der Unternehmenskultur und -werte sowie die Fortführung der erfolgreichen Geschäftsstrategien.

4. Ein geeigneter Nachfolger

Eine erfolgreiche Unternehmensnachfolge erfordert die Identifikation und Auswahl eines geeigneten Nachfolgers. Dieser sollte über die notwendigen Fähigkeiten, Erfahrungen und Ressourcen verfügen, um das Unternehmen erfolgreich zu führen.

5. Eine reibungslose Übergabe

Eine erfolgreiche Unternehmensnachfolge erfordert eine reibungslose Übergabe der Führungsrolle und des Eigentums. Es ist wichtig, sicherzustellen, dass alle rechtlichen und finanziellen Aspekte ordnungsgemäss geregelt sind und dass die Übergabe ohne Unterbrechungen oder Störungen erfolgt.



Varianten

Für Nachfolgelösungen gibt es verschiedene Formen, die sich insbesondere bei der Suche nach einer geeigneten Lösung berücksichtigen können:

1. Familiennachfolge

Eine Möglichkeit besteht darin, das Unternehmen innerhalb der Familie weiterzugeben. Dabei kann der Eigentümer das Unternehmen an die Nachkommen übergeben.

2. Externe Nachfolge

Eine andere Möglichkeit besteht darin, eine externe Nachfolge zu suchen, beispielsweise durch eine Anzeige oder eine Personalvermittlung. Diese Option kann besonders sinnvoll sein, wenn es in der Familie keine geeigneten Nachfolger gibt oder das Unternehmen spezielle Kenntnisse und Fähigkeiten erfordert.

3. Management-Buy-out

Eine weitere Möglichkeit, bei dem das Management des Unternehmens das Unternehmen von den bisherigen Eigentümern erwirbt. Dies kann eine Option sein, wenn das Management bereits Erfahrung im Unternehmen hat und sich gut mit den Geschäftsprozessen auskennt.

4. Verkauf an Investoren

Diese Option kann insbesondere dann sinnvoll sein, wenn das Unternehmen ein hohes Wachstumspotenzial hat und eine Finanzspritze benötigt.

5. Kooperation mit anderen Unternehmen

Dabei kann es sich um eine Fusion, eine Übernahme oder eine strategische Partnerschaft handeln.

Welche Nachfolgelösung die beste ist, hängt von verschiedenen Faktoren ab, wie zum Beispiel der Branche, der Grösse des Unternehmens, der finanziellen Situation und den persönlichen Präferenzen des Eigentümers.

Besonderheiten im Infrastrukturbau

Die Unternehmensnachfolge im Infrastrukturbau kann aufgrund der Komplexität und Größe der Projekte, der spezifischen Anforderungen der Branche und des Fachkräftemangels eine besondere Herausforderung darstellen. Hier sind einige Aspekte, die bei der Unternehmensnachfolge im Infrastrukturbau berücksichtigt werden sollten:

1. Frühzeitige Planung

Dies ist entscheidend, um eine reibungslose Unternehmensnachfolge sicherzustellen. Es ist wichtig, rechtzeitig die geeigneten Lösungen zu identifizieren und ein Übergabekonzept zu erstellen.

2. Expertise und Erfahrung

Der Infrastrukturbau erfordert eine hohe Expertise und Erfahrung in verschiedenen Bereichen (Ingenieurwesen, Projektmanagement, Rechtliches Umfeld, Finanz- und Rechnungswesen, etc.). Die Nachfolgerin oder der Nachfolger sollte über die notwendigen Fähigkeiten und Erfahrungen verfügen, um die komplexen Projekte erfolgreich durchzuführen.

3. Kunden- und Mitarbeiterbindung

Im Infrastrukturbau sind die Kundenbindung und die Bindung der Mitarbeiter besonders wichtig. Es ist daher wichtig, dass Kundenbeziehungen und Mitarbeiterloyalität erhalten bleiben und dass die Nachfolge nahtlos erfolgt, um Störungen und Verluste zu vermeiden.

4. Risikomanagement

Der Infrastrukturbau birgt unter anderem rechtliche und finanzielle Risiken, Risiken in der Bauausführung und Risiken im Projektmanagement. Es ist wichtig, geeignete Risikomanagement-Strategien zu entwickeln und umzusetzen, um die Kontinuität des Unternehmens zu gewährleisten.

5. Innovation

Der Infrastrukturbau ist eine Branche, die sich schnell entwickelt und ständig neue Technologien und Methoden einführt. Die Nachfolge sollte in der Lage sein, innovative Ideen zu entwickeln und neue Technologien zu implementieren, um wettbewerbsfähig zu bleiben.



Dr. Marcus Wittner

Geschäftsführender Gesellschafter
contagi Unternehmensgruppe

contagi ist ein inhabergeführtes Beratungsunternehmen mit Standorten in der Schweiz, Deutschland und China. Das contagi Netzwerk ist Ansprechpartnerin für organisatorische Entwicklung und qualitatives Wachstum und hat sich auf inhabergeführte Unternehmen sowie unternehmerisch denkende Entscheider in Grossunternehmen spezialisiert.

«Die Frauenförderung in der Baubranche liegt mir sehr am Herzen»

Die verstärkte Präsenz in der Romandie und die strategische Bedeutung der Bildungsthemen für den Infrastrukturbau waren zwei wichtige Gründe für die Neuausrichtung des Verbands Infra Suisse.

Jacqueline Inderbitzin ergänzt seit dem 1. Juni 2023 das Team der Geschäftsstelle. Im Interview stellt sie sich vor und erklärt, was sie an dieser Herausforderung besonders interessiert.

Jacqueline, am 1. Juni 2023 hast Du Deine Stelle als Verantwortliche Markt Romandie und Bildung angetreten. Wie hast Du Dich eingelebt?

Die Einführung in mein neues Aufgabengebiet bei Infra Suisse wurde mir durch mehrere Faktoren erleichtert: Zunächst der herzliche Empfang durch meine Arbeitskollegen bei Infra Suisse am Hauptsitz in Zürich sowie das von Adrian konzipierte, ausführliche Einführungsprogramm. Dann die ersten sehr interessanten Begegnungen mit verschiedenen Vertretern von Ausbildungsstätten, Mitgliedsfirmen und Persönlichkeiten aus dem Vorstand von Infra Suisse. Schliesslich auch die ausgezeichneten Arbeitsbeziehungen mit den Kollegen des Siège Romand Lausanne des Schweizerischen Baumeisterverbands (SBV), die mir einen Arbeitsplatz sowie ihre Infrastruktur zur Verfügung stellen, wenn ich an zwei Tagen pro Woche in der Romandie bin.

Du warst vorher als Leiterin Weiterbildung & Tagesgeschäft bei unseren Kollegen vom Schweizerischen Baumeisterverband (SBV) sowie auf der Geschäftsstelle des Vereins für Kran- und Baumaschinenführer (K-BMF) tätig. Kannst Du da in Deiner neuen Position von den bisherigen Erfahrungen und Deinem Netzwerk profitieren?

Ja, absolut. Ich sehe eine Menge Synergien, hauptsächlich im Bereich der Aus- und Weiterbildung, da sowohl die Partner als auch die Diskussionsthemen sehr ähnlich sind. In meiner früheren Funktion als Leiterin der K-BMF-Geschäftsstelle hatte ich hauptsächlich Kontakt mit den Ausbildungszentren und dem Vorstand, weniger mit den Unternehmen, deren Mitarbeitende die Kurse besuchen. Als Verantwortliche für den Markt Westschweiz möchte ich näher an die Mitgliedsunternehmen herantreten, um ihre Bedürfnisse sowie Erwartungen an die Ausbildung und allgemein an den Verband besser zu kennen.

Die Präsenz von Infra Suisse in der Westschweiz war schon seit längerer Zeit ein Anliegen des Vorstands und des Geschäftsführers. Wie nimmst du die Situation wahr?

Die Vielzahl an Interessengruppen ist eine der grossen Herausforderungen bei Bauprojekten. Ihr Erfolg hängt zu einem grossen Teil von den bestehenden Beziehungen und der Kommunikation zwischen den beteiligten Partnern und Unternehmen ab. Bereits in meiner Funktion beim SBV konnte ich feststellen, dass das Networking in der Westschweiz sehr gut funktioniert und sich die Unternehmen der Westschweizer Baubranche in einem ständigen Dialog befinden. Die Mitgliedsunternehmen unseres Verbands haben also nicht auf die Besetzung der Stelle des Marktverantwortlichen Westschweiz gewartet, um ihre



Jacqueline Inderbitzin

Zusammenarbeit zu perfektionieren. Ich sehe meine Rolle jedoch als die einer «Brückenbauerin» zwischen unseren verschiedenen Partnern: den Mitgliedsunternehmen in der Schweiz, den öffentlichen Bauherren, den nationalen Verbänden, dem SBV und den Ausbildungszentren.

Die Zusammenarbeit über die Sprachgrenzen hinweg ist manchmal herausfordernd. Ist es bei Infra Suisse auch so? Wie gehst du damit um?

Es ist genau diese Herausforderung, die mir gefällt: Gesprächspartner zusammenzubringen, die sich aufgrund ihres kulturellen und sprachlichen Hintergrunds und der von ihnen verfolgten Interessen unterscheiden, um sie zu begleiten, zu betreuen und die Interessen unserer Branche zu fördern. Da ich sowohl in der Deutsch- als auch in der Westschweiz gelebt und gearbeitet habe und beide Sprachen spreche, konnte ich ein Gespür für

«In der Westschweiz macht sich der Föderalismus im Bereich der beruflichen Aus- und Weiterbildung, die hauptsächlich, stärker bemerkbar.»

die Anliegen meines beruflichen Umfelds entwickeln und schnell mit neuen Geschäftspartnern in Kontakt treten. Und schliesslich ist Infra Suisse ein nationaler Verband – es ist deshalb mein Ziel, die Romandie und die Deutschschweiz einander auch in unserem Verband ein bisschen näher zu bringen.

Du bist neben der Präsenz in der Romandie auch für die Entwicklungen der Branche in der Aus- und Weiterbildung zuständig. Wo siehst Du den grössten Handlungsbedarf?

Viele Unternehmen sind sich bewusst, wie wichtig die Fachkräfte für die Zukunft unserer Branche sind. Deshalb sind sie gefordert, ihre Mitarbeitenden entsprechen aus- und weiterzubilden. Viele Unternehmer wissen, dass es sich dabei um einen kontinuierlichen Prozess handelt, der Zeit und Ressourcen erfordert. Unser Verband muss das Bewusstsein derjenigen schärfen, die dies noch nicht ausreichend tun. Darüber hinaus müssen wir dafür sorgen, dass alle Zielgruppen in unserem Sektor in den Genuss von geeigneten Ausbildungsmodulen kommen.

Infra Suisse ist als Trägerin der Berufsfachschule Verkehrswegbau in Sursee äusserst engagiert, um gut ausgebildeten Nachwuchs für unsere Branche zu generieren. Wie sieht die Zukunft aus? Und welche Unterschiede bestehen hierzu in der Romandie?

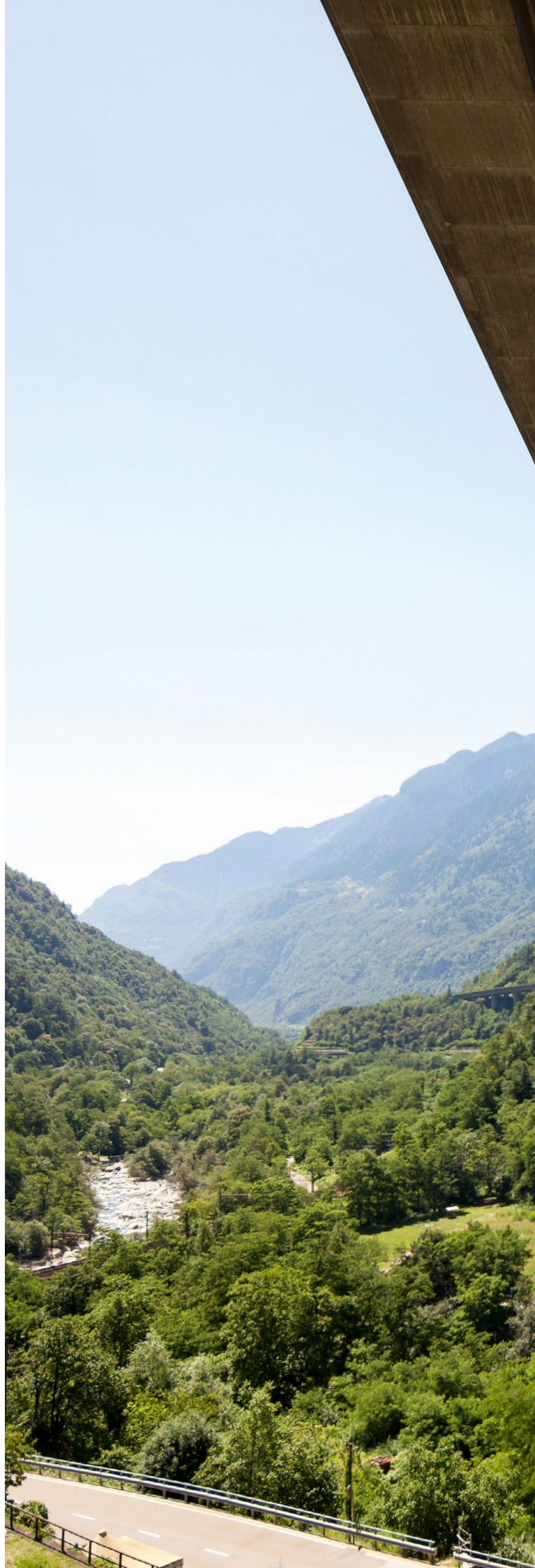
Als wichtigste Ausbildungsstätte in der Deutschschweiz im Bereich Strassenbau hat es die Berufsfachschule Verkehrswegbau in Sursee leichter, wenn es darum geht, Entscheidungen für den Schulbetrieb zu treffen. In der Westschweiz macht sich der Föderalismus im Bereich der beruflichen Aus- und Weiterbildung, die hauptsächlich auf kantonaler Ebene verwaltet wird, stärker bemerkbar. Bei allen gesamtschweizerischen Projekten wie Revisionen von Prüfungsordnungen oder Bildungsplänen sind daher die regionalen und kantonalen Besonderheiten zu berücksichtigen. Auch hier kann Infra Suisse aber entsprechende Brücken bauen.

Wir dürfen also gespannt sein. Welche Ziele hast Du denn für die Entwicklung des Verbandes im Sinn? Mit welchen Themen positionierst Du Infra Suisse in der Bildung und in der französischsprachigen Schweiz?

Die Attraktivität des Baugewerbes und insbesondere der von uns vertretenen Berufe zu steigern. Um diese Aufgabe erfüllen zu können, ist es unerlässlich, den Kreis der Mitgliedsunternehmen in allen Regionen unseres Landes zu vergrössern, und zwar durch das Angebot von Leistungen, die den Bedürfnissen dieser Unternehmen entsprechen.

Die Nähe der Geschäftsstelle zum Präsidenten und zum Vorstand ist für den Fachverband Infra Suisse eine enorme Chance: Die Entscheidungswege sind kurz und ermöglichen es, agil zu bleiben.

Welche eigenen Themen möchtest du gerne mit deiner Arbeit bei Infra Suisse einbringen? Welche Themen aus dem «Infra-Haus» stehen ganz oben auf deiner Prioritätenliste?





Die Förderung von Frauen in der Baubranche ist ein Thema, das mir sehr am Herzen liegt. Ich stelle fest, dass viele Bauunternehmen in der Schweiz das Potenzial erkannt haben, das Frauen für unsere Branche darstellen. Aber die Anstrengungen, die unternommen werden, um ihnen Platz zu machen und günstige Arbeitsbedingungen für sie zu gewährleisten, sind noch zaghaft.

Das Handlungspotenzial unseres Verbandes wie auch des SBV ist gross: Wir können unsere Mitglieder unterstützen, indem wir sie für die Notwendigkeit, Frauen Platz zu machen, sensibilisieren, sie in diesem Bereich beraten und alle Massnahmen fördern, die die Attraktivität der Branche für Frauen erhöhen, wie z. B. Teilzeitarbeit, Vereinbarkeit von Privat- und Berufsleben für Männer und Frauen. Auch die Sicherheit am Arbeitsplatz ist ein wichtiges Thema, welches es sich lohnt immer wieder zu diskutieren. Dies sind alles Themen, die wir anpacken müssen, weil es wichtig sein wird, auch in Zukunft gute und genügend Fachkräfte zu haben.

Insgesamt sind meine Aufgabengebiete sehr spannend, da es alle Themen betrifft, die das Infra-Haus ausmachen. Da ich selbst nicht in allen Themen die Fachexpertin bin, werde ich dafür sorgen, dass die Anliegen der Mitglieder an die richtigen Profis gelangen und behandelt werden.

Zum Schluss: Wo siehst Du persönlich Infra Suisse in fünf Jahren?

Ich bin überzeugt, dass wir es mit dem engagierten Team der Geschäftsstelle und dem sehr aktiven Vorstand schaffen, die Position von Infra Suisse in der Branche und bei den Anspruchsgruppen zu stärken. Momentan werden wir noch oft als «kleine Tochter» des SBV wahrgenommen. Ich hoffe, dass sich dies ändert. Infra Suisse wird in fünf Jahren als DER Infrastrukturverband positioniert sein. Selbstverständlich in weiterhin guter Zusammenarbeit, aber wir sollten bei unseren Themen im Lead sein.



Jacqueline Inderbitzin

Verantwortliche Markt Romandie & Bildung

➤ j.inderbitzin@infra-suisse.ch



Der internationale Verkehrsworkshop wurde auch dank Infra Suisse ein Erfolg

Vom 21. bis 27. Mai 2023 führte die Berner Fachhochschule (BFH) den internationalen Workshop mit Studierenden im Bereich Verkehrsinfrastruktur im Tessin durch. Dieser konnte auch dank der Unterstützung von Infra Suisse realisiert werden. Organisiert wurde dieses internationale Treffen von der BFH in Zusammenarbeit mit der Bergischen Universität Wuppertal (Deutschland) und der University of Applied Sciences Breda (Niederlande). Der Anlass bot den Studierenden einen einzigartigen Rahmen, um ihre fachlichen, methodischen und sozialen Kompetenzen zu erweitern und zu festigen.

Im Mittelpunkt des Workshops stand eine reale Fragestellung, die sich auf die Umgestaltung einer innerörtlichen Strasse konzentrierte. In international und interdisziplinär zusammengesetzten Gruppen befassten sich die Studierenden mit der Umgestaltung einer Gemeindestrasse in Bellinzona/Giubiasco. Aufgrund des neuen Autobahnanschlusses A2 wird diese Strasse zukünftig

weniger Verkehr führen. Die Studierenden entwickelten Visionen, erarbeiteten erste technische Details und diskutierten Fragen der Kommunikation und Partizipation. Die Gruppenarbeit ermöglichte es ihnen, ihre fachlichen Kenntnisse anzuwenden und innovative Lösungsansätze für die zukünftige Gestaltung der Strasse zu entwickeln.

Einblicke in die Praxis

Die Studierenden hatten die Möglichkeit, Einblicke in die Schweizer Verkehrspolitik und das Thema Nachhaltigkeit im Infrastrukturbereich zu gewinnen.

Des Weiteren wurden herausragende Verkehrsinfrastrukturen und Ingenieurbauwerke erkundet. Die technischen Exkursionen waren zweifellos einer der Höhepunkte des Workshops. Ein besonderes Highlight war der Besuch der 2. Röhre am Gotthard, einer eindrucksvollen Baustelle von enormer Bedeutung. Die Studierenden hatten die einzigartige Gelegenheit, den Fortschritt dieses beeindruckenden Infrastrukturprojekts aus nächster Nähe zu erleben. Sie konnten direkt mit den verantwortlichen Ingenieuren in Kontakt treten und sich über die technischen Herausforderungen austauschen. Der hautnahe Einblick in den Bauprozess bot den Studierenden wertvolle Einblicke und Inspiration für ihre zukünftige berufliche Laufbahn.

Zudem besuchten sie die Baustelle des neuen A2-Autobahnanschlusses Bellinzona-Mitte sowie die bereits fertiggestellte 172 m lange Velo- und Fussgängerbrücke Torretta, welche den Fluss Ticino und die Autobahn A2 überquert.



Kultureller Austausch

Auch der kulturelle Austausch kam in diesen 7 Tagen nicht zu kurz. Neben den fachlichen Aktivitäten erlebten die Studierenden bei gemeinsamen Abendveranstaltungen den kulturellen Reichtum des Tessins. Eine besondere Veranstaltung war beispielsweise eine Fahrradtour zum Lago Maggiore, bei der die Studierenden nicht nur die beeindruckende Radinfrastruktur des Tessins kennenlernen konnten, sondern auch die reizvolle Umgebung und die malerische Natur der Gegend erlebten. Eine weitere unvergessliche Erfahrung war die Wanderung zur tibetanischen Brücke und zur Kirche San Barnárd, bei der sie nicht nur die atemberaubende Natur des Tessins geniessen konnten, sondern auch einen Einblick in die Geschichte und Kultur der Region erhielten. Diese kulturellen Aktivitäten trugen dazu bei, dass die Studierenden nicht nur fachlich, sondern auch persönlich wachsen konnten und wertvolle Erinnerungen an ihre Zeit im Tessin mit nach Hause nehmen werden.

Überall zufriedene Gesichter

Das positive Feedback der Studierenden zeigt, dass der Workshop ein grosser Erfolg war. Sie haben nicht nur ihr fachliches Wissen erweitert, sondern auch interkulturelle Kompetenzen entwickelt und wertvolle Freundschaften geschlossen. Die enge Zusammenarbeit zwischen den Studierenden aus verschiedenen Ländern ermöglichte den Austausch unterschiedlicher Perspektiven und Ideen, was zu innovativen Lösungen und Ansätzen führte und zu einer unvergesslichen Woche.

Der Workshop war ein wertvoller Schritt in der Ausbildung der Studierenden zu zukünftigen Fachexpertinnen und -experten. Durch die Verbindung von theoretischem Wissen mit praktischer Anwendung haben sie wesentliche Erfahrungen gesammelt, die ihnen in ihrer zukünftigen Tätigkeit zugutekommen werden.



Prof. Marion Doerfel

Professorin für Verkehrswesen,
Leiterin Fachgruppe Verkehrswegbau
Berner Fachhochschule (BFH)

«Wir möchten uns
herzlich bei allen
Beteiligten bedanken,
ohne deren Unterstützung
dieser Workshop in dieser
Form nicht möglich
gewesen wäre.

Ein ganz besonderer
Dank gilt Infra Suisse
für die grosszügige
Unterstützung!»

Neuigkeiten



Kurse mit dem VSP

Unser Partner, der Verband Schweizerischer Pflasterermeister (VSP), bietet in Zusammenarbeit mit Infra Suisse Weiterbildungskurse für Mitarbeitende im Natursteinbereich an. Unsere Partner vermitteln in den Kursen wertvolle Einblicke. «Wir Kunsthandwerker haben intelligente Hände und das Auge für das Baugelände», versprechen die Profis. Bieten Sie Ihren Mitarbeitenden die Gelegenheit, ihr Wissen zu erweitern.



Building-Award 2023

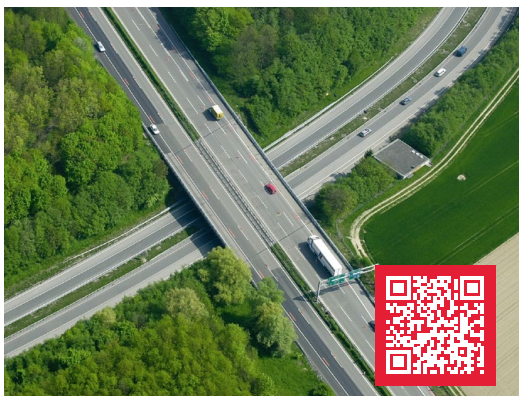
Infra Suisse trägt die Stiftung *building* zur Förderung des Ingenieur Nachwuchses mit. Dabei unterstützen wir die Verleihung des Building-Awards in der Kategorie Infrastrukturbau. Unser Geschäftsführer und Stiftungsrat, Adrian Dinkelmann, überreichte den Verantwortlichen der Basler & Hofmann AG Zürich für das Projekt «Hangsicherungstragwerk für das Gebäude GLC der ETH Zürich» den Preis an der eindrücklichen Feier im KKL Luzern.



Polierprüfungen Strassenbau 2023

Am 25. und 26. September 2023 führt Infra Suisse als zuständige Organisation der Arbeitswelt (OdA) in Sursee die eidgenössischen Berufsprüfungen für Strassenbau-Polierinnen und -Poliere in deutscher Sprache durch. Wir wünschen allen 91 Kandidatinnen und Kandidaten viel Erfolg.

Der Branchenverband freut sich über kompetente Fachkräfte.



Vernehmlassungen

In jüngster Vergangenheit engagiert sich Infra Suisse mit Stellungnahmen zu den Vernehmlassungen zur Finanzierung der Bahninfrastruktur sowie Besteuerung von Elektrofahrzeugen. Bei öffentlichen Ausschreibungen setzen wir uns für unsere Mitglieder ein. Ob auf Bundes- oder Kantonebene: Wir nehmen mit den Bauherren Kontakt auf, intervenieren und Fragen. Anständig und konstruktiv, aber bestimmt und für die Branche.

Veranstaltungen

Untertagbau-Kurs für ETH/FH-Studierende

Mo 11.09. – Do 14.09. | Bern, Sursee

Eidg. Berufsprüfung Strassenbau-Polier/in

Mo 25.09. – Di 26.09. | Sursee

Fachkonferenz Grund- und Spezialtiefbau

Di 17.10. – Mi 18.10. | Horw

Infra-Event Untertagbau

Do 26.10. | Chur

Fachkonferenz Untertagbau

Do 26.10. | Chur

Infra-Event Strassen- und Tiefbau

Do 23.11. | Zürich-Flughafen

Polierfeier

Fr 24.11. | Sursee

2024

Infra-Tagung

Do 25.01. | Luzern

Journée Infra

Mi 20.03. | Lausanne

Mitgliederversammlung

Mi 24.04. | Lenzburg

in infra-suisse.ch

 [infrasuisse](https://www.instagram.com/infrasuisse)

 [InfraSuisse](https://twitter.com/InfraSuisse)

2023

Infra Suisse

Weinbergstrasse 49
8042 Zürich

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

Redaktion

Adrian Dinkelmann, Infra Suisse

Konzept und Gestaltung

Nicole Aregger, Reto Gratwohl, filter.ch

Fotos

Infra Suisse (Cover, 2, 3, 5, 6 und 7, 8, 9, 11, 12, 15, 16, 18, 20 und 21, 26)
Bauenschweiz (10)
contagi (17)
bildung (26)
contagi (27)
BFH (22, 24, 25)

Druckerei

Baldegger, Winterthur

