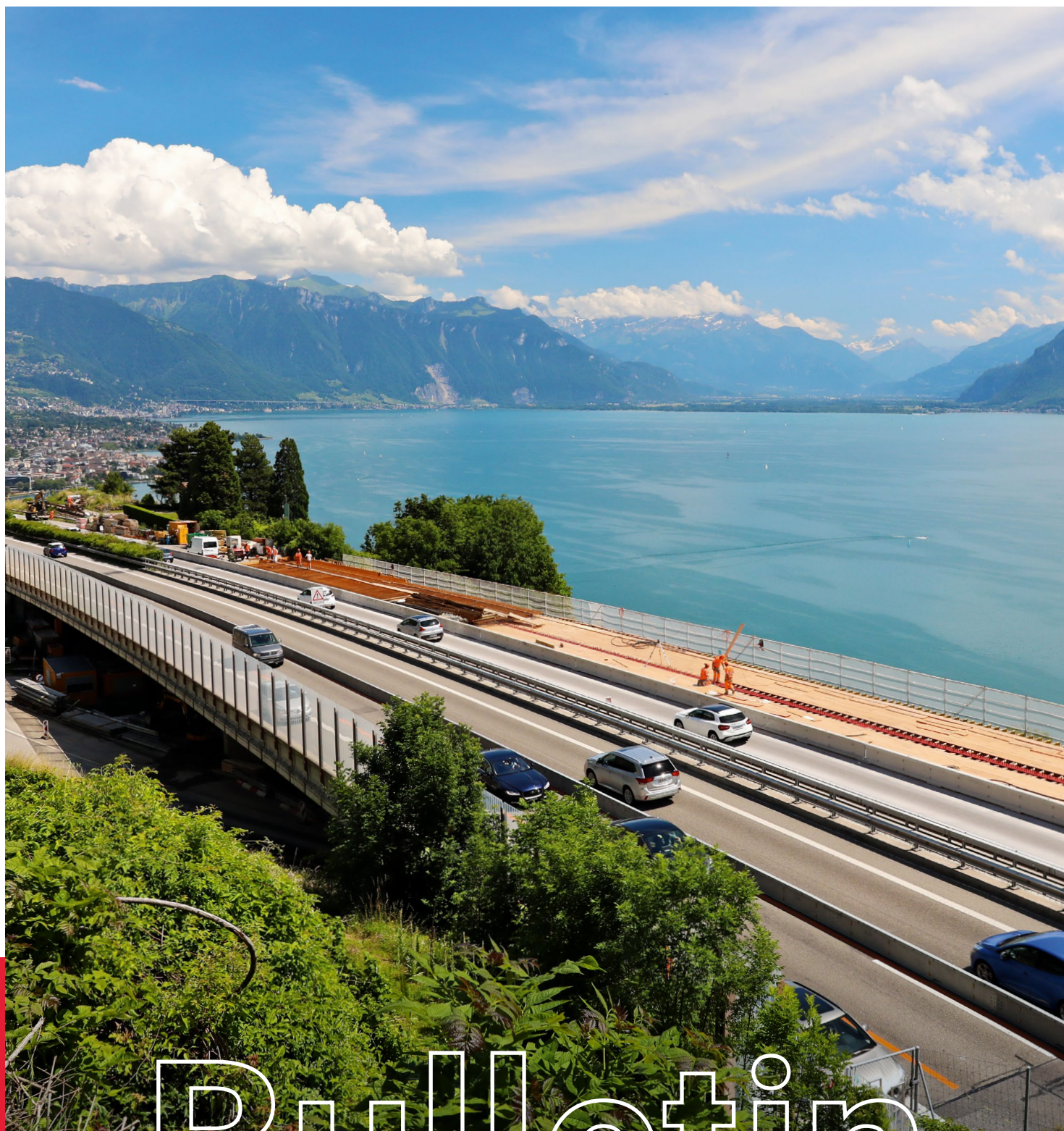




Bulletin

N° 64
07/24

Neues
simap.ch

A13: Sondereinsatz
im Miso

SwissSkills
2025



Mit dem Erhalt und dem strategischen Ausbau des Nationalstrassennetzes sollen Engpässe beseitigt, Ausweichverkehr verhindert und unnötige Stautunden vermieden werden.



An der Mitgliederversammlung 2024 wurde der Vizepräsident Marcel Baumann gebührend verabschiedet. Infra Suisse bedankt sich für die Zusammenarbeit und wünscht Marcel alles Gute.

03	Editorial
04	A13: Sondereinsatz im Misox
08	Nationalstrassen
12	SwissSkills 2025
14	Einführung des neuen simap.ch
18	CHANGE5G
22	Mitgliederversammlung 2024
24	Bauadministrations-Software
26	Neuigkeiten
27	Veranstaltungen

Hand in Hand

Verkehrswegbauer sind von Natur aus Teamplayer. Vielleicht schlägt ihr Herz während der Fussball-Europameisterschaft je nach Herkunft für ein anderes Nationalteam. Wenn es aber um die Qualität und die Zuverlässigkeit der Lebensadern der Schweiz geht, zählt der gemeinsame Erfolg.

Die letzten Wochen zeigten auf, wie wichtig die Verkehrswege für die Mobilität in unserem Land sind. Nach den Unwettern wurde die A13 in Rekordzeit wieder für den Verkehr freigegeben. Für diese Leistungen wurden die Beteiligten zurecht von den Medien gelobt, von den Betroffenen gefeiert und vom Ausland bestaunt. Die Infrastrukturbauer haben Grossartiges geleistet – auch wir als Branchenverband sind stolz auf die spezialisierten Firmen und die tolle Zusammenarbeit mit den Behörden.

In seinem jährlichen Bericht zum Verkehrsfluss auf den Nationalstrassen zeigt das ASTRA auf, wie sich die Belastung des Netzes entwickelt. Auf den 3 Prozent, die die Nationalstrassen im Vergleich zum gesamten Strassennetz ausmachen, werden gut 45 Prozent der gefahrenen Fahrzeugkilometer abgewickelt. Beim Güterverkehr sind es knapp 70 Prozent. Unrühmlich ist aber der neue Staurekord: Fast 49'000 Stunden stand die Schweiz im vergangenen Jahr im Stau. Die volkswirtschaftlichen Negativeffekte werden auf über 3 Milliarden Franken pro Jahr geschätzt.

Höchste Zeit also, dass wir das Verkehrssystem nachhaltig stärken. Der Unterhalt und der Ausbau von Strasse und Schiene dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Genauso wenig halten wir von den medial inszenierten Forderungen nach Ausbau-Moratorien. Der CEO der SBB, Vincent Ducrot, hat im Gespräch mit unserer Verbandsspitze betont, dass der Substanzerhalt der Infrastruktur zentral sei, aber in diversen Fällen die Infrastrukturen auch bedarfsgerecht ausgebaut werden müssten. Dass das Verkehrssystem multimodal und Hand in Hand entwickelt werden muss, ist einer der Gründe, weshalb sich unser Verband für den Ausbauschnitt der Nationalstrassen, der im November 2024 vors Volk kommt, einsetzt. Ab Seite 8 erläutern wir die wesentlichsten Argumente.



«Die Infrastrukturbauer haben Grossartiges geleistet – auch wir als Branchenverband sind stolz.»

Die Beschaffungsplattform simap.ch wurde weiterentwickelt. Wir werden uns engagieren, dass die Anliegen der Unternehmen aufgenommen werden. Im Gastbeitrag von Séghira Egli ab Seite 14 erfahren Sie, was neu und einfacher werden soll.

«Hand in Hand» lautet unsere Devise auch im Normenwesen. Wir bringen uns in den Gremien aktiv ein, dass die Interessen unserer Mitglieder umgesetzt werden. Im Beitrag zum Prüfprogramm der CRB lesen Sie ab Seite 24, wie der Datenaustausch vereinfacht werden soll.

An unserer Mitgliederversammlung zeigten wir, dass der Verband grossen Wert auf Teamwork legt. Dankbar verabschiedeten wir Marcel Baumann und wählten Andreas Rogenmoser als neuen Vizepräsidenten. Wir wollen unser Profil der Westschweiz stärken. Mit Jacqueline Inderbitzin, unserer Verantwortlichen für den Markt Westschweiz und Bildung, werden wir die Präsenz an unserem Standort in Lausanne und in der ganzen Westschweiz entsprechend ausbauen.

Dass wir die Zusammenarbeit schon bei unserem Nachwuchs fördern, beweisen wir mit der Durchführung der Strassenbau-Schweizermeisterschaften. Bereits im Oktober 2024 führen wir im Verkehrshaus die Qualifikationsswettkämpfe für die SwissSkills durch. Die jungen Strassenbauer werden in Kooperation mit der Paraplegiker-Stiftung ein Objekt gestalten, welches in Luzern erlebbar bleibt. Lesen Sie dazu mehr ab Seite 12.

Vorerst wünsche ich Ihnen aber eine gute Lektüre und einen schönen Sommer. Egal, wie Sie auf dem Weg in die Ferien sind: Unsere Mitglieder haben wesentlich dazu beigetragen, dass Sie schnell und hoffentlich unfallfrei in die Ferien reisen.

Adrian Dinkelmann

Geschäftsführer Infra Suisse

A13 dank reibungsloser Zusammenarbeit wiederhergestellt

Die Nationalstrasse A13 zwischen Lostalio und Mesocco musste nach schweren Unwetterschäden am Freitagabend, 21. Juni 2024, für den Verkehr gesperrt werden. Innerhalb von nur zwei Wochen konnte die Strecke dank intensiver Aufräum- und Wiederaufbauarbeiten wieder für den Verkehr freigegeben werden. Ein Erfolg, der durch die koordinierte Zusammenarbeit mehrerer Baufirmen und verschiedener Fachspezialisten mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA möglich wurde.

Die Nationalstrasse A13 zwischen Lostalio und Mesocco musste am Freitagabend, 21. Juni 2024, wegen Unwetterschäden für den Verkehr gesperrt werden. Bereits am Samstag, 22. Juni, wurden die Aufräumarbeiten gestartet. Am Montag, 24. Juni, konnte parallel dazu mit der Instandsetzung begonnen werden. Die Planungsarbeiten für den Wiederaufbau starteten am gleichen Tag. Das Ziel war resp. ist es, so rasch als möglich je eine Fahrspur pro Richtung zur Verfügung stellen zu können. Die Verfügbarkeit der Nationalstrassen ist immer ein zentrales Ziel des ASTRA. Gleichzeitig wurden auf



Jürg Röthlisberger
Direktor Bundesamt für Strassen
ASTRA

den möglichen Alternativrouten – namentlich A2 Gotthard – Massnahmen getroffen, um den Ausweichverkehr möglichst flüssig zu gestalten. Gleichzeitig liefen geologische Abklärungen, um das Gefährdungspotenzial abzuklären.

Erster wichtiger Schritt war, die Moesa wieder in ihr angestammtes Flussbett zu leiten. Dazu musste das Flussbett freigeräumt werden. Einzelne Felsblöcke, welche zu gross für die Bagger waren, wurden gesprengt. Am Montag 24. Juni, konnten die Schüttungsarbeiten für den Neuaufbau des Ufers und des Tras-sees gestartet werden.

Start Wiederaufbau am Montag 24. Juni 2024

Die Bauarbeiten für den Wiederaufbau starteten am Montag, 24. Juni, am Dienstag 25. Juni, war die Baustelle komplett eingerichtet. Ein Aspekt beim Wiederaufbau war ein Stromkabel, welches das Misox versorgt. Dieses musste umgelegt werden, damit das Tal weiterhin mit Strom versorgt wird. Dazu wurde ein neuer Kabelkanal um die Baustelle herum gebaut.

Wiederaufbau der A13, Situation
am Sonntag, 30. Juni 2024.
Die Vorbereitungen für den
Belageinbau sind praktisch
abgeschlossen.





Im Einsatz stehen rund 30 Bauarbeitende, 10 Grossbagger, mehrere Grossdumper, Walzen, Kipper etc. Insgesamt kommen Fachkräfte von 12 Unternehmen zum Einsatz: Bau- und Transportunternehmen, Elektro- und Geologiefachleute und viele mehr.

Günstige Faktoren für das zügige Vorankommen der Arbeiten

Der rasche Wiederaufbau hat mehrere Gründe. Zum einen ging das Wasser der Moesa relativ schnell zurück und die Arbeiten konnten rasch beginnen. Es gab keine starken Regenfälle mehr, die in der Folge die Arbeiten im Fluss unterbrochen hätten.

Zum anderen kam aus dem Orbel-Bach kein Material mehr herunter, welches die Arbeiten aus Sicherheitsgründen hätte unterbrechen können. Der Erdbeben von Mesocco, der für die Arbeiter im Fluss ein Risiko darstellte, bewegte sich ebenfalls nicht mehr und

die Arbeiten konnten ohne grössere Unterbrechungen fortgesetzt werden.

Die Buffalora-Brücke erlitt keine grösseren Schäden, und auch die Fundamente, die erst nach dem Rückzug des Flusses überprüft werden konnten, wiesen keine Erosion oder Unterspülung auf. Das vom Fluss abgelagerte Material konnte für den Bau des Dammes wiederverwendet werden, da es von geeigneter Qualität war, so dass ein langwieriger Transport von ausserhalb vermieden werden konnte. Ein glücklicher Umstand ist auch, dass das Misox von den Unwettern des Wochenendes vom 29. und 30. Juni nicht stark betroffen war und die Arbeiten deshalb weitergeführt werden konnten. So zeichnete sich Anfang der Kalenderwoche 26 ab, dass die A13 ab Freitag, 5. Juli um 05:00 Uhr im Gegenverkehr wieder befahrbar ist. Wir gehen aktuell davon aus, dass sie Ende Jahr wieder vierspurig zur Verfügung steht.



Exkurs Weshalb keine Armeebrücke?

Anfang der Kalenderwoche 26 haben ASTRA-Spezialisten die Schadenstelle mit Vertretern der Armee untersucht und dabei die Möglichkeiten der Armee zur Unterstützung evaluiert (Bau einer Notbrücke). Dabei wurde jedoch deutlich, dass der Bau einer provisorischen Brücke unter den gegebenen Umständen nicht zweckmässig ist.

Zum einen wären zusätzliche Bauarbeiten notwendig, damit eine Brücke überhaupt installiert werden könnte. Zudem würde eine solche Zwischenlösung die für die Strasse notwendigen Bauarbeiten beeinträchtigen. Wichtig in dem Kontext ist zudem, dass eine Militärbrücke nur einspurig und nur mit max. 30 km/h hätte befahren werden können. Damit wäre die Kapazität für einen stabilen Strassenbetrieb zu gering.

vor Ort im Einsatz. Sie haben es möglich gemacht, die für den Wiederaufbau günstigen Faktoren auszunutzen. Dank Ihnen steht die A13 nach knapp zwei Wochen wieder zur Verfügung. Das ist eine grosse Erleichterung für die Menschen im Misox, in ganz Graubünden, im angrenzenden Tessin und das lokale Gewerbe. Die A13 steht nun auch für die Bewältigung des anstehenden Sommerreiseverkehrs bereit. Offene und verfügbare Nationalstrassen sind generell zentral für Gesellschaft und Wirtschaft und für den Wohlstand unseres Landes. Das Gewährleisten von verfügbaren und leistungsfähigen Hochleistungsstrassen ist denn auch eine wichtige Aufgabe des Bundesamtes für Strassen. Ich danke Ihnen allen für Ihren grossen Einsatz und Ihre kompetente Unterstützung bei der Erfüllung dieser Aufgabe.

Freitag, 5. Juli 05:00 Uhr: Der Verkehr rollt wieder.

Der Verkehr auf der A13 fliesst seit Freitag, 5. Juli 05:00 Uhr. Das ASTRA hat bisher keine aussergewöhnlichen Ereignisse festgestellt. Auch im Bereich der Schadenstelle fliesst der Verkehr rund und ohne nennenswerte Verzögerungen. Zwischen Thusis und Soaza ist die A13 eine einspurige Gegenverkehrsstrecke – mit einigen wenigen kurzen Überholspuren. Sie ist nun etwas länger einspurig geführt, bis Mesocco (+ca. 1,5 km). Dies hat kaum Einfluss auf die Kapazität der Strecke – es ist kein zusätzlicher Spurabbau/Engpass entstanden.

Dennoch sieht das ASTRA in einer ersten Phase noch davon ab, trotz hohem Reiseverkehrsaufkommen die A13 als Alternative zur A2 aktiv zu empfehlen. Wenn es sich zeigt, dass die A13 wieder ihre gewohnte Rolle übernehmen kann und der Verkehr weiter flüssig die Schadenstelle passiert, steht sie wieder als Alternative zum Gotthard zur Verfügung.

Matchwinner: Zusammenarbeit!

Die Bauunternehmen waren sofort in der Lage, einen beeindruckenden Maschinenpark und die erforderlichen Arbeitskräfte zur Verfügung zu stellen, die auch an den Wochenenden im Zweischichtbetrieb arbeiteten. Diese Bereitschaft war – und ist es nach wie vor – zentral. Sie, geschätzte Damen und Herren, waren innert kürzester Zeit mit den richtigen Fachkräften und Einsatzmittel

Weitere
Informationen



Ein wichtiges Puzzle-Teil im Verkehrsnetz

Nur wenn der Verkehr auf den Autobahnen, Autostrassen und Nationalstrassen fliesst, können Städte und Gemeinden vom Ausweichverkehr entlastet und die Sicherheit im Strassenverkehr erhöht werden. Am 24. November 2024 stimmen wir über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen STEP ab. Mit sechs Teilprojekten in der ganzen Schweiz sollen Engpässe beseitigt und der Verkehrsfluss auf dem nationalen Strassennetz verbessert werden. Die Vorlage wird von einer breiten Allianz aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft unterstützt.

Die Nationalstrassen machen nur 3 Prozent des gesamten Strassennetzes der Schweiz aus, bewältigen aber rund 40 Prozent des Personenverkehrs und etwa 70 Prozent des Güterverkehrs. Wie der aktuelle Bericht des Bundesamts für Strassen ASTRA zeigt, stand die Schweiz im letzten Jahr rund 49'000 Stunden im Stau. Dies entspricht volkswirtschaftlichen Kosten von über 3 Milliarden Franken. Aufgrund des Bevölkerungswachstums und der steigenden Mobilitätsbedürfnisse hat sich der Verkehr seit 1990 verdoppelt. Ohne Massnahmen wird bis 2040 ein Viertel der Nationalstrassen überlastet sein.

Nachdem das Parlament im Frühjahr Anpassungen an den bereits beschlossenen Bahnausbauschritten zugestimmt hat, ist es konsequent, wenn auch die Sicherstellung der Infrastruktur und die Ausbauschritte des Nationalstrassennetzes langfristig geplant und umgesetzt werden können. Unterstützung erhalten die Projekte unter anderem auch seitens des öffentlichen Verkehrs. So betonte der Bündner Nationalrat **Martin Candinas** an der Pressekonferenz vom 5. Juli 2024:

«Für das Funktionieren unserer Gesellschaft und den Erfolg der Schweizer Volkswirtschaft sind wettbewerbsfähige

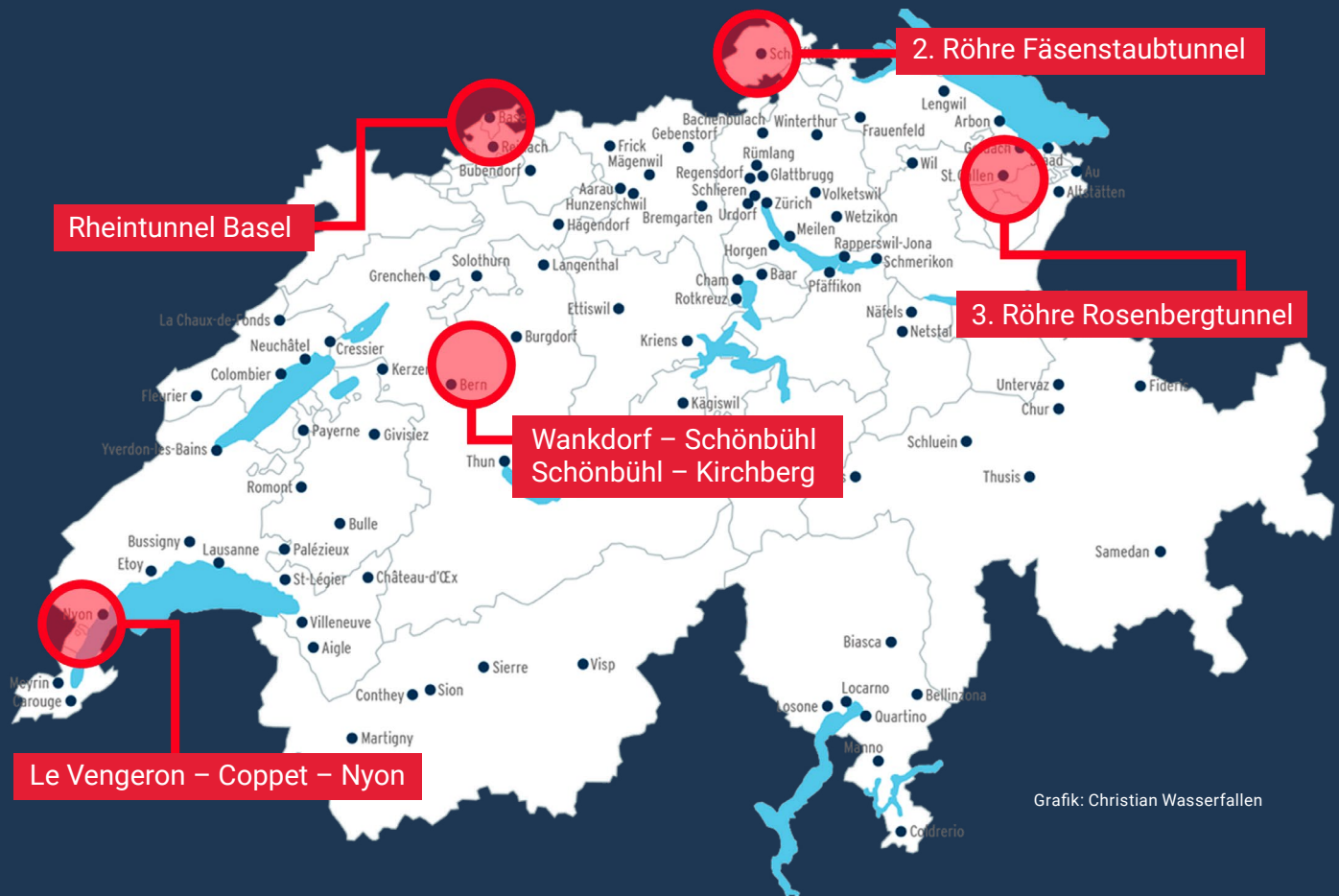
Verkehrsinfrastrukturen unabdingbar. Das kommt auch dem öffentlichen Verkehr zugute. Denn bereits heute ist die Strasseninfrastruktur, welche einen grossen Teil des Personenverkehrs bewältigt, häufig überlastet.»

Ein gut funktionierendes Nationalstrassennetz werde den Agglomerationsverkehr entlasten, weil der Ausweichverkehr in die Städte und Dörfer verhindert und der strassengebundene öffentliche Verkehr entlastet werde.

Keine Belastung des ordentlichen Bundeshaushalts

Die Finanzierung der Projekte erfolgt über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Der NAF wird durch die Strassenbenützer gespiesen, beispielsweise durch die Autobahnvignette, die Automobilsteuer oder durch den Mineralölsteuerzuschlag. Die Projekte werden also unabhängig vom ordentlichen Bundeshaushalt finanziert.

Projekte in der ganzen Schweiz



6 Projekte

8.8 Milliarden CHF
für Unterhalt

Finanziert durch den Nationalstrassen-
und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)

0 Kilometer neue
Strasse

3 Tunnelprojekte

5.3 Milliarden CHF für
Erweiterungsprojekte

8 Hektaren Bedarf an
Fruchtfolgeflächen
was etwa 11 Fussballfeldern
entspricht

Bei der Abstimmung über den Ausbau und Unterhalt der Nationalstrassen geht es darum, die als besonders gravierend eingestuften Engpässe der Stufe III zu beheben. Dies umfasst Umfahrungen von Stadtzentren und Orten ohne alternative Routen.

Zustimmung aus der Westschweiz

«Die Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen sei absolut notwendig, um die Infrastruktur an die wachsenden Bedürfnisse der Schweiz anzupassen»,

sagt **Christophe Reymond** der Generaldirektor des Centre Patronal. Dies gelte insbesondere für die Region Waadt-Genf, die ein weitaus stärkeres Bevölkerungswachstum als der Rest des Landes verzeichne. Dies gelte insbesondere für die Region Waadt-Genf, die ein weitaus stärkeres Bevölkerungswachstum als der Rest des Landes verzeichne.

Die Autobahn A1 zwischen Lausanne und Genf wurde in den 1950er Jahren geplant. In der Region Nyon hat sich die Bevölkerung seither mehr als verdreifacht und sei von 29'000 auf 107'000 Einwohnerinnen und Einwohner gestiegen. Dadurch seien Mobilitätsbedürfnisse in der Genferseeregion stark gestiegen. Täglich verkehrten dort 90'000 Fahrzeuge, während die A1 zwischen Lausanne und Genf nur für 20'000 Fahrzeuge ausgelegt wurde. Eine Ablehnung der Vorlage würde somit die Wirtschaft und die Gesellschaft massiv beeinträchtigen.

Gefährlicher Ausweichverkehr und besonders betroffene KMU

Das Phänomen der «Schleichwege» durch ruhige Quartiere und Dörfer ist nicht unbekannt. Pendlerinnen und Pendler, die auf den Hauptachsen mit Stau rechnen, weichen zunehmend auf das kantonale und kommunale Strassennetz aus. Dieser Ausweichverkehr führt nicht nur zu Zeitverzögerungen, sondern stellt auch ein ernst zu nehmendes Sicherheitsrisiko dar.

Das Beispiel der dritten Tunnelröhre durch den Gubrist zeigt, dass im Halbjahr nach der Eröffnung der Verkehr auf den Teilen des nachgelagerten Strassennetzes um bis zu 20 Prozent abgenommen hat. Das betrifft das Gewerbe, weshalb sich der Schweizerische Gewerbeverband ebenfalls aktiv für die Kampagne einsetzt.





Nationalrätin **Diana Gutjahr** betont:

«Für uns Gewerbetreibende
sind Staus auf den
Nationalstrassen ganz
besonders schädlich, denn
wir können zum Beispiel
nicht einfach auf den
Gütertransport auf der
Schiene umsteigen.»

Mit der Abstimmung über die Weiterentwicklung der Nationalstrassen, wird eine intelligente und clevere Verkehrspolitik weitergeführt. Niemand steht gerne im Stau. Deshalb ist es sinnvoll, punktuell gezielte Projekte zu realisieren, um den Verkehrsfluss auf den Autobahnen zu verbessern.



Weitere
Informationen





SwissSkills 2025

Wir suchen die neuen Strassenbau-Schweizer- meister/innen

Im September 2025 finden in Bern die zentralen Berufs-Schweizermeisterschaften SwissSkills statt. Es werden rund 150 Berufe vorgestellt, in über 95 Berufsmeisterschaften werden sich Lernende aus der ganzen Schweiz messen. Infra Suisse hat entschieden, dabei zu sein und die Schweizermeisterschaften im Strassenbau auszutragen. Bereits ein knappes Jahr vorher, vom 7. bis 18. Oktober 2024, führen wir den ersten Teil der Selektionswettkämpfe mit einem attraktiven Programm im Verkehrshaus Luzern durch.

Für die Teams aus der Deutschschweiz und der italienischen Schweiz finden die Selektionswettkämpfe im Oktober 2024 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern statt. Während zwei Wochen sollen die Teams, die den nationalen Strassenbau-Nachwuchs an den SwissSkills 2025 in Bern vertreten dürfen, ausgewählt werden. Für die Westschweiz wird im Frühling 2025 ein separater Wettkampf durchgeführt, an welchem sich zwei Teams aus der Romandie qualifizieren können.

12 engagierte Jugendliche qualifizieren sich für die Strassenbau-Schweizermeisterschaft

An den Schweizermeisterschaften können insgesamt sechs Zweierteams à zwei Personen, also insgesamt 12 Teilnehmende, um den Titel kämpfen. Die Sprachregionen sollen dabei angemessen vertreten sein. Infra Suisse strebt deshalb einen Finalwettkampf mit drei Teams aus der Deutschschweiz, zwei Teams aus der Romandie und einem Team aus der italienischen Schweiz an. Diese sollen im Rahmen von Qualifikationswettkämpfen selektioniert werden.

Wer kann an den Wettkämpfen teilnehmen?

Die Wettkämpfe richten sich an Lernende des EFZ Strassenbau. Zu den Selektionswettkämpfen zugelassen werden Teams mit zwei EFZ-Lernenden, von welchen eine Person im August 2024 mindestens im 2. und eine Person im 3. Lehrjahr ist. Das bedeutet, dass die Lernenden an den Schweizermeisterschaften im September 2025 ihre Lehre abgeschlossen haben oder im 3. Lehrjahr sind.

Was wird im Rahmen der Selektionswettkämpfe gemacht?

Die Teilnehmenden stehen an maximal fünf aufeinanderfolgenden Tagen im Einsatz. Während dieser Zeit

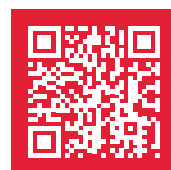
gestalten die Wettkämpferinnen und Wettkämpfer unter den Augen der Verkehrshaus-Besucher und weiterer Gäste ein attraktives Objekt, welches von ausgewiesenen Experten im Strassenbau beurteilt wird. Bewertet werden Kriterien wie die Genauigkeit, die Optik, die Arbeitsweise, das Teamwork oder die Arbeitssicherheit. Die Prämierung findet im Anschluss statt. Dabei wird auch bekanntgegeben, welche Teams sich für die Schweizermeisterschaften qualifiziert haben.

Barrierefreiheit der Schweizer Infrastrukturen

Gemeinsam mit der Schweizer Paraplegiker-Stiftung und dem Verkehrshaus der Schweiz werden wir uns der Thematik der Barrierefreiheit im Infrastrukturbau widmen und damit ein aktuelles und bestimmt öffentlichkeitswirksames Thema aufnehmen.

Für die Selektionswettkämpfe in Luzern haben sich rund 20 Teilnehmende angemeldet. Das Organisationskomitee steckt mitten in den Vorbereitungen der Selektionswettkämpfe, damit alle Teams hervorragende Bedingungen für den Wettkampf vorfinden werden.

Infra Suisse ist überzeugt, dass die SwissSkills eine grosse und wichtige Bühne bieten, um die Karriere-möglichkeiten im Strassenbau einem breiten Publikum zugänglich zu machen.



Weitere
Informationen



Verbesserte Ausschreibungsplattform für die Schweiz

Seit dem 1. Juli 2024 ist die neue Ausschreibungsplattform simap.ch in der Schweiz in Betrieb. Diese modernisierte Version verspricht zahlreiche Verbesserungen und neue Funktionen, die sowohl für Anbieter als auch für Auftraggeber im Bauwesen von Vorteil sind. Der Go-Live ist bereits erfolgt, und Nutzer können die neuen Features ab sofort erleben.



Séghira Egli
Stv. Geschäftsführerin
simap.ch

Qualität und Sicherheit im Fokus

Die intensive Testphase der neuen simap.ch-Version hat gezeigt, dass die Plattform von hoher Qualität ist und zuverlässig funktioniert. Eine der herausragenden Neuerungen ist die Einführung der 2-Faktor-Authentifizierung über E-Mail, die die Datensicherheit erheblich erhöht.

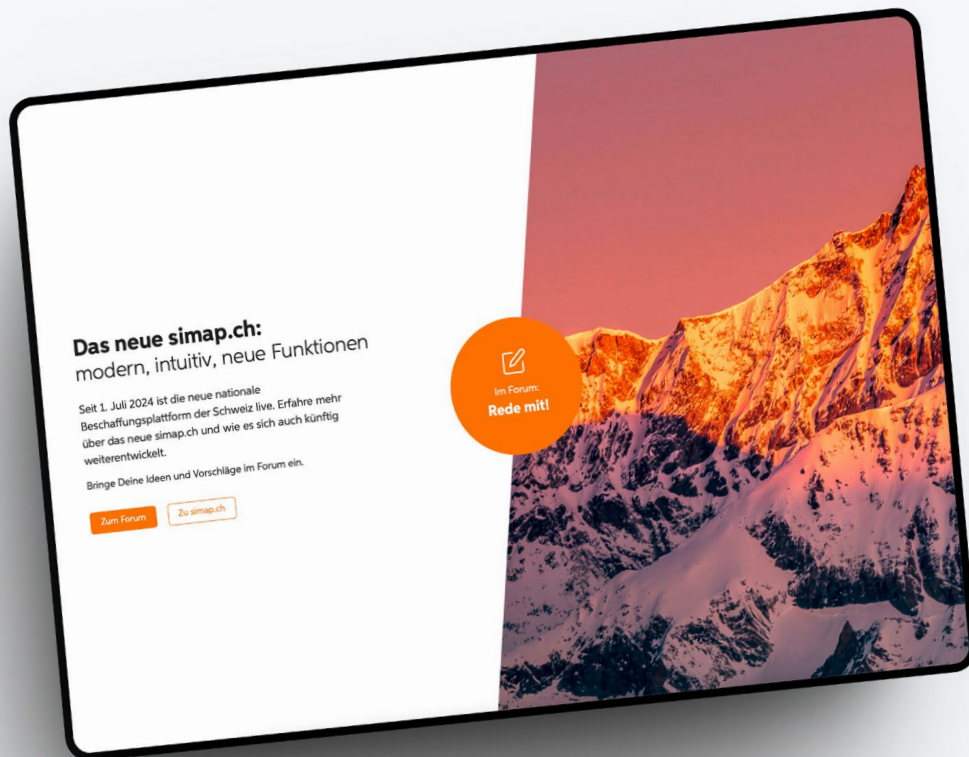
Benutzerfreundlichkeit und Design

Simap.ch präsentiert sich in einem modernen, benutzerfreundlichen Design, das eine intuitive Navigation ermöglicht. Schlüsselbereiche der Plattform sind mit spezifischen Erklärvideos ausgestattet, die den Nutzern helfen, sich schnell zurechtzufinden. Darüber hinaus wird ein Frage-Antwort-Forum integriert, das die Kommunikation zwischen Anbietern und Auftraggebern erleichtert.

Leistungsstarke neue Funktionen

Die neue Plattform bietet eine Reihe von Funktionen, die das Arbeiten mit simap.ch effizienter und angenehmer gestalten:

- **Personalisierte Benutzerkonten:** Jeder Nutzer hat ein persönliches Konto.
- **Erweiterte Suchmöglichkeiten:** Die Suche nach Ausschreibungen ist präziser und schneller, mit der Möglichkeit, mehrere Suchabonnements zu erstellen und Benachrichtigungen nach individuellen Bedürfnissen zu verwalten.
- **API-Schnittstelle:** Eine vollständig neu programmierte Schnittstelle bietet umfassenden Zugriff auf alle Plattform-Funktionen, was die Integration und Automatisierung von Prozessen erleichtert.



Das neue simap.ch:
modern, intuitiv, neue Funktionen

Screenshot der KISSimap-Webseite

Zukünftige Neuerungen: Blick in die Zukunft

Die Entwicklung der neuen simap.ch-Plattform ist ein kontinuierlicher Prozess. In den kommenden Zeiten können sich Nutzer auf weitere spannende Funktionen freuen, unter anderem:

- **Digitale Angebotseinreichung:** Angebote können künftig komplett digital eingereicht werden.
- **Einladungsverfahren und RFI:** Einladungsverfahren und Requests for Information (RFI) können direkt über die Plattform durchgeführt werden.
- **Bietergemeinschaften bilden:** Anbieter können sich zu Gemeinschaften zusammenschliessen, um gemeinsam auf Ausschreibungen zu bieten.
- **Statistiken exportieren:** Nutzern wird es möglich sein, detaillierte Statistiken zu exportieren, um ihre Prozesse besser analysieren und optimieren zu können.

Feedback und Weiterentwicklung

Simap.ch lädt die Nutzer ein, ihre Erfahrungen und Wünsche über ein Diskussionsforum mitzuteilen, um die Plattform kontinuierlich zu verbessern.

Keine Datenmigration

Ein wichtiger Hinweis: Die bestehenden Publikationen auf der alten Plattform werden nicht auf die neue

Plattform migriert. Beschaffungen, die noch auf der alten Plattform begonnen wurden, werden dort abgeschlossen. Seit dem 1. Juli 2024 müssen alle neuen Beschaffungsprojekte auf der neuen Plattform abgewickelt werden. Die Anbieter und Organisationen müssen sich erneut auf der Plattform registrieren.

Fazit

Die neue simap.ch-Plattform stellt einen bedeutenden Fortschritt für das öffentliche Beschaffungswesen in der Schweiz dar. Mit ihrem modernen Design, den verbesserten Funktionen und der höheren Datensicherheit bietet sie sowohl Anbietern als auch Auftraggebern im Bauwesen zahlreiche Vorteile.

Die kontinuierliche Weiterentwicklung und die Einbindung der Nutzer-Feedbacks werden dazu beitragen, dass simap.ch auch in Zukunft den Anforderungen gerecht wird und effizient genutzt werden kann.

Die simap.ch-Bedienung Schritt für Schritt

1.1

Neues Konto erstellen

Auf simap.ch anmelden

E-Mail-Adresse

Passwort

☒ Angemeldet bleiben [Passwort vergessen?](#)

[Anmelden](#)

Noch kein simap.ch Konto?

[Registrieren](#)

Weitere Informationen zur Registrierung

[Mehr zur Registrierung](#)

Neues Konto für simap.ch erstellen

Vorname

Nachname

E-Mail-Adresse

Telefon

Passwort

Ihr Passwort muss mindestens 10 Zeichen lang sein, Gross- & Kleinbuchstaben, 1 Zahl und 1 Sonderzeichen enthalten

Passwort wiederholen

[Registrieren](#)

Mit der Registration habe ich die AGB gelesen und stimme zu

Bereits ein Konto erstellt?

[Hier anmelden](#)

1.2

Bestätigungs E-Mail (1)

Wir haben eine E-Mail an folgende Adresse gesendet:

 Die E-Mail-Adresse muss verifiziert werden, um das Konto zu aktivieren 

Bitte Posteingang überprüfen und E-Mail-Adresse innerhalb der nächsten 30 Minuten bestätigen.

Keine E-Mail von simap.ch erhalten?

[Bestätigungs-E-Mail nochmal senden](#)

1.3

Bestätigungs E-Mail (2)

simap.ch: Bestätigung Ihrer E-Mail-Adresse

 registration@new.int.simap.ch
An: Katharina

Guten Tag Katharina

Um die Richtigkeit Ihrer E-Mail-Adresse zu bestätigen, klicken Sie:

[E-Mail-Adresse bestätigen](#)

Dieser Link ist 30 Minuten lang gültig.

Freundliche Grüsse
simap.ch

2

Registrierung als Benutzer, Login

simap.ch

 Veröffentlichungen

[Login](#)

Onlinehilfe

Supportanfrage

Aktuelles

Kompetenzzentren

Anbieterverzeichnis

Öffentliches Beschaffungswesen

Verein simap.ch

Veröffentlichungen suchen

Q Suche (Stichwort, Projekt-ID, etc.)

[Suche](#)

Auftragsart

Auftraggeber

Weitere Filter

 Neue Ausschreibungen laufen ausschliesslich über die neue simap.ch-Plattform. Berichtigungen, Abbruch, Widerruf, Teilnehmerauswahl zu Ausschreibungen, die vor dem 01.07.2024 publiziert wurden, werden ausschliesslich auf der alten [simap.ch-Plattform](#) publiziert. Die Zuschläge können auf der neuen oder der alten Plattform publiziert werden.

News

3

Login

Auf simap.ch anmelden

E-Mail-Adresse

Password

☒ Angemeldet bleiben [Passwort vergessen?](#)

Anmelden

Noch kein simap.ch Konto?

[Registrieren](#)

Weitere Informationen zur Registrierung

[Mehr zur Registrierung](#)

4

Suchfunktion

Veröffentlichungen suchen [Tipps zur Sucheingeabe](#) [Suchabo speichern](#)

Q Suche (Stichwort, Projekt-ID, etc.) **Suche**

Auftragsart **Auftraggeber** **Weitere Filter**

Verfahrensort

☐ Bauleistung
☐ Dienstleistung
☐ Lieferung
☐ Wettbewerb
☐ Studienauftrag

Auftraggeber

Q Suche

- > ☐ Zentrale Bundesverwaltung
- > ☐ Dezentrale Bundesverwaltung - Öffentlich rechtliche Organisationen
- > ☐ Andere Träger von Bundesaufgaben
- > ☐ Kantone, Städte und andere Träger kantonaler oder kommunaler Aufgaben
- > ☐ Ausland

[Abbrechen](#) [Übernehmen](#)

Filtern nach

Verfahrensart

☒ Offenes Verfahren ☐ Selektives Verfahren
☐ Freihändiges Verfahren

Publikationsart

Vorphase & Ausschreibungen

☐ Vorankündigung ☒ Ausschreibung
☐ Wettbewerb ☐ Studienauftrag

Zuschläge & Updates

☐ Zuschlag ☐ Ergebnis Studienauftrag
☐ Wettbewerbsergebnis ☐ Freihändige Vergabe
☐ Teilnehmerauswahl ☐ Widerruf
☐ Abbruch

Gemeinschaftsvokabular

+ CPV-Code wählen
+ BKP-Codes wählen
+ Objektart wählen
+ NPV-Code wählen
+ eBKP-H-Code wählen
+ eBKP-T-Code wählen

Zeitpunkt der neuesten Publikation

☐ Gesamt ☐ Heute
☐ Laufende Woche ☒ Laufender Monat
☐ Laufendes Jahr ☐ Benutzendefiniert

Ergebnisse anzeigen

Zur simap.ch
Webseite





CHANCE5G

Der digitale Zwilling im Infrastrukturbau

Die Bauindustrie befindet sich inmitten eines digitalen Wandels, der im Infrastrukturbau durch Konzepte wie Building Information Modeling (BIM) und digitale Zwillinge vorangetrieben wird. Diese Innovationen transformieren traditionelle Bauprozesse. Sie verbessern die Effizienz, vereinfachen die Entscheidungsfindung und ermöglichen eine bessere Zusammenarbeit. Die Integration der 5G-Technologie ist entscheidend, um hierfür das volle Potenzial auszuschöpfen. Im Gastbeitrag geht Linda von Burg Co-Projektleiter in der branchenübergreifenden Initiative CHANCE5G auf die Bedeutung für den Infrastrukturbau ein.

Die Baubranche galt bisher nicht als eine Vorreiterin der Digitalisierung. Die Prozesse werden vielerorts noch immer nach traditionellen Mustern abgewickelt. Mit der Ankündigung der grossen Bauherren, «Building Information Modeling» (kurz BIM) in absehbarer Zeit vollumfänglich und für die ausführenden Unternehmen verpflichtend umzusetzen, wird sich dies jedoch ändern. Während die Planung, Umsetzung und der Betrieb Hochbauprojekten schon länger so umgesetzt werden, sind die Entwicklungen bei Infrastrukturvorhaben deutlich jünger. Die Vorteile sind hinlänglich bekannt: Diese Modelle ermöglichen es allen Beteiligten, von den Planern bis hin zu Bauunternehmern und Betreibern, auf eine gemeinsame, standardisierte und stets aktuelle Informationsquelle zuzugreifen. Es dokumentiert sämtliche Informationen der jeweiligen Infrastruktur. Früher musste man dazu die Pläne jedes einzelnen Gewerkes vergleichen.

Die Vorteile von BIM sind vielfältig. Eine erhöhte Transparenz ermöglicht es, Fehler und Missverständnisse bereits in der Planungsphase zu erkennen und zu beheben. Eine bessere Koordination zwischen verschiedenen Gewerken spart Zeit und Kosten, während die optimierte Ressourcenplanung einen effizienteren Einsatz von Materialien und Arbeitskräften sicherstellt.

BIM bildet die Grundlage für den digitalen Zwilling, ein virtuelles Abbild eines Bauwerks, die durch kontinuierliche Aktualisierung der Daten auf dem neuesten Stand gehalten wird. Im Bauwesen repräsentiert der digitale Zwilling ein Bauwerk über seinen gesamten Lebenszyklus hinweg, von der Planung über die Realisierung bis hin zur Nutzung und Wartung. Im Betrieb ermöglicht er eine detaillierte Überwachung und Analyse, indem er Daten aus Sensoren und anderen Quellen integriert. Die Einsatzmöglichkeiten des digitalen Zwillings sind vielfältig. Durch vorausschauende Wartung können Risiken frühzeitig erkannt und behoben werden, bevor es zu Ausfällen kommt. Betriebsdaten können analysiert werden, um den Energieverbrauch zu reduzieren und die Effizienz zu steigern. Änderungen und Anpassungen können virtuell getestet werden, bevor sie in der Realität umgesetzt werden. Damit wird das Risiko von Fehlentscheidungen minimiert.

Innovative BIM-Planung im Grossprojekt MehrSpur Zürich–Winterthur

Ein sehenswertes Beispiel setzt die SBB mit dem Grossprojekt «MehrSpur Zürich–Winterthur» um. Die Strecke Zürich–Winterthur ist ein entscheidender Bestandteil des regionalen und schweizweiten Bahnverkehrs. Um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden, plant die SBB das Projekt mit dem Bau einer zusätzlichen Doppelspurlinie zwischen den beiden Städten durch den Brüttenertunnel. Dieser Ausbau wird die Bahnkapazität um voraussichtlich 30 Prozent erhöhen und ermöglicht es, täglich rund 900 Züge und 156'000 Reisende zu befördern.

Die Planung und Umsetzung des Brüttenertunnels erfolgt unter Einsatz von BIM. Die Anwendung von BIM ermöglicht den Projektbeteiligten eine effiziente Zusammenarbeit der verschiedenen Fachbereiche und trägt damit zur Fehlerreduktion bei. Indem beispielsweise alle Fachmodelle (Tunnel, Fahrbahn, Fahrleitung etc.) in einem gemeinsamen Koordinationsmodell zusammengeführt werden, lassen sich Projektkonflikte frühzeitig erkennen. Gleichzeitig haben alle Beteiligten jederzeit Zugriff auf die aktuellen Daten. Ein Vorteil von BIM ist auch die Möglichkeit, realistische Simulationen für unterschiedliche Planungen durchzuführen. So können dank der optimierten Planung die Betonmengen reduziert und der Abtransport des Ausbruchmaterials minimiert werden.

Die mit Hilfe von BIM erstellten 3D-Visualisierungen vereinfachen die Kommunikation mit den Stakeholdern und waren gerade im Brüttenertunnel von grosser Bedeutung. Dank den realistischen Darstellungen aus allen Blickwinkeln können die Direktbetroffenen die



CHANCE5G
Die Schweiz fortschrittlich verbunden.

Gemeinsam setzen wir uns für 5G und für eine fortschrittliche Schweiz ein.

Helfen auch Sie mit!

CHANCE5G ist eine Plattform, die sich für eine innovative, fortschrittliche und nachhaltige Schweiz einsetzt und leistungsfähige Mobilfunknetze der neuesten Generation als unverzichtbar erachtet. Die Initiative wird von einer breiten Allianz von Botschafterinnen und Botschaftern sowie einer Basis von Unterstützerinnen und Unterstützern getragen. Werden auch Sie Teil davon: chance5g.ch/jetzt-unterstuetzen

Dimensionen und auch die Auswirkungen des Projekts besser verstehen und mögliche Bedenken können abgebaut werden. Dies trägt zur Akzeptanz des Projekts bei und kann Einsparungen minimieren. Das Planerteam der SBB, die Planergemeinschaft IG BRÜTT+, wurde für den Einsatz von Big Open BIM bei der Planung des Projekts «MehrSpur Zürich-Winterthur» mit dem open-BIM-Award 2023 ausgezeichnet. Dies unterstreicht die hohe Qualität und den Mehrwert, den BIM in diesem Grossprojekt bietet. Ab 2025 werden SBB-Infrastrukturprojekte, die sich in die Vorprojektphase befinden, standardmässig mit BIM abgewickelt. Die Verwendung dieser Methodik in die Ausführung wird voraussichtlich erst ab 2027 standardmässig eingeführt.

Stabiles Netzwerk als Grundvoraussetzung

Für die Bauindustrie ist 5G entscheidend, um das volle Potenzial von BIM und dem digitalen Zwilling auszuschöpfen. 5G bietet eine Reihe von Vorteilen, die speziell auf die Bedürfnisse der Digitalisierung im Bauwesen zugeschnitten sind. 5G-Netze bieten eine hohe Datenübertragungsrate und geringe Latenzzeiten, was die Echtzeitkommunikation und -verarbeitung von grossen Datenmengen ermöglicht. Für BIM und digitale Zwillinge bedeutet dies, dass Daten von Sensoren, Drohnen und anderen IoT-Geräten nahezu in Echtzeit übertragen und verarbeitet werden können. Dies ist besonders wichtig für Baustellen, wo schnelle Entscheidungsfindung und Reaktionsfähigkeit gefordert sind.

Die Zuverlässigkeit von 5G-Netzen stellt sicher, dass die Kommunikation auch unter schwierigen Bedingungen stabil bleibt. Dies ist entscheidend für Baustellen,

die oft in abgelegenen oder urbanen Gebieten mit hohem Interferenzpotenzial liegen. Eine stabile Verbindung ermöglicht kontinuierlichen Zugriff auf BIM-Modelle und digitale Zwillinge, wodurch Bauprojekte effizienter und sicherer durchgeführt werden können. Zudem unterstützt 5G eine massive Anzahl von gleichzeitig verbundenen Geräten, was ideal für Baustellen ist, die zunehmend auf IoT-Technologien angewiesen sind. Sensoren, Maschinen, Fahrzeuge und andere Geräte können alle miteinander vernetzt werden, um Daten zu sammeln und zu analysieren. Diese Vernetzung ermöglicht eine umfassende Überwachung und Steuerung aller Aspekte eines Bauprojekts. Und sie kann auch die Sicherheit aller am Bau beteiligten Personen erhöhen.

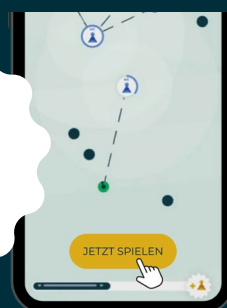
Virtuell begehbare Baustelle

Ein Beispiel der Effizienzsteigerung auf Baustellen dank 5G war die Renovation einer Filiale der Migros Ostschweiz zusammen mit Swisscom. Der Umbau der grössten Shopping Mall im Kanton Schaffhausen erfolgte basierend auf einem BIM-Modell. Das technische Modell des Umbaus war auf drei Wände projiziert: Die 270-Grad-Projektion im sogenannten icCUBE ist lebensgross, so dass sich die beteiligten Personen ganz ohne VR-Brillen mitten ins geplante Gebäude versetzt fühlen. Der «Immersive Collaboration Cube» (icCUBE), den das Unternehmen Inside Reality entwickelt hat, bietet eine effektive Gruppenimmersion ohne VR-Brillen oder sonstigen 3D-Geräten. Damit haben alle Beteiligten im icCUBE dieselbe Sicht, als würden sie die reelle Baustelle gemeinsam besichtigen. Wer nicht vor Ort sein kann, schaltet sich via



**Alle wollen
schnelles Internet.**

Sorge Du für ein
stabiles Netz!



CHANCE5G



Im icCUBE tauchen die Beteiligten wortwörtlich in die virtuelle Realität ein.

Webbrowser dazu, auch unterwegs auf dem Smartphone. So werden Bauherren und Betreiber schon in frühen Phasen der Umsetzung eingebunden.

Für die Baubranche bietet diese «immersive» Art der Kollaboration eine reelle Chance, sich neu zu erfinden: Kostentreibende Probleme aufgrund ungenügender Planung oder nicht eingehaltener Toleranzen lassen sich im 3D-Modell frühzeitig erkennen und korrigieren. Anpassungen können vor der Umsetzung auf ihre Konsequenzen geprüft werden. So kann sich der Ladenplaner der Migros schon vor Baubeginn mit dem Beleuchtungsspezialisten zusammensetzen, um das spätere Kundenerlebnis zu optimieren. Dank der verbesserten Kommunikation sollen Projekte schneller umgesetzt werden und weniger kosten.

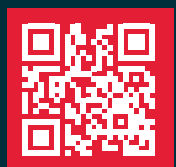
Um diese Art der Kommunikation zu ermöglichen, braucht es ein zuverlässiges mobiles Netz. Im Gegensatz etwa zum heimischen Film-Streaming fließen bei der immersiven Kollaboration die Daten in alle Richtungen. Der Full Duplex-Modus von 5G vereinfacht dabei den Austausch. Und die Datenmengen sind gross. Um einen digitalen Zwilling komplett zu beschreiben, fallen schnell mehrere Gigabytes an Daten an. Deshalb stand auf der Baustelle in Herblingen eine FWA-Lösung (Fixed Wireless Access). Dieser mobile Access-Point hat den icCUBE übers 5G-Netz mit dem Internet verbunden.

Durch die Bereitstellung einer zuverlässigen, schnellen und umfassenden Konnektivität ermöglicht 5G die Echtzeit-Datenverarbeitung und -analyse, die für moderne Bauprojekte unerlässlich ist. In einer Zeit, in der Bauprojekte immer komplexer und anspruchsvoller werden, ist die Nutzung von 5G eine Schlüsseltechnologie, um den Anforderungen der Zukunft gerecht zu werden und die Bauindustrie nachhaltig zu transformieren.



Linda von Burg
Co-Projektleiterin
der branchenübergreifenden Initiative
CHANCE5G

Im Online-Game «5G. The Game» geht es darum, die Nachfrage nach Mobilfunkverbindungen zufriedenzustellen. Personen erscheinen auf dem Spielfeld und wollen sich mit einem mobilen Netz verbinden. Allerdings hält sich ihre Geduld bezüglich Netzqualität in Grenzen. Auf spielerische Art und Weise soll damit die Bevölkerung für das Thema und die Wichtigkeit einer leistungsfähigen, flächendeckenden sowie nachhaltigen Mobilfunkinfrastruktur sensibilisiert werden. Versuchen auch Sie ihr Glück: game.chance5g.ch



Das aktuelle Umfeld des Schweizer Infrastrukturbaus ist anspruchsvoll. Die wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen, der zögerliche Paradigmenwechsel im Beschaffungswesen, administrative Hürden, der digitale Wandel und die Fachkräftesituation sind nur einige Beispiele. Diese Dynamik prägte das Verbandsjahr 2023. Deshalb setzt sich Infra Suisse für gute Rahmenbedingungen ein und engagierte sich für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und der gesamten Branche. Der Präsident, Nationalrat Christian Wasserfallen betonte in seinem Rückblick, wie wichtig die

Der ausführliche Jahresbericht beleuchtet die wichtigsten Tätigkeiten im vergangenen Jahr und erlaubt einen Blick in die Zukunft des Verbands.





Vorstand: Andreas Rogenmoser löst Marcel Baumann als Vizepräsident ab

Im Herbst 2023 entschied sich der bisherige Vizepräsident Marcel Baumann für eine berufliche Neuorientierung, womit er aus dem Vorstand ausschied. Anlässlich der Mitgliederversammlung wurde Marcel Baumann deshalb gebührend verabschiedet. Der Vorstand, das Team der Geschäftsstelle und alle anwesenden Mitglieder sowie Gäste bedankten sich ganz herzlich für das Engagement.

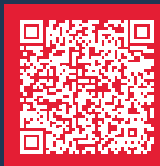
Das Amt des Vizepräsidenten wird künftig von Andreas Rogenmoser bekleidet. Er wurde von den stimmberechtigten Mitgliedern einstimmig gewählt. Der Vorstand soll zudem demnächst mit einer weiteren Vertretung aus der Westschweiz ergänzt werden.

Geschäftsstelle: Verstärkte Präsenz in der Romandie und Ausschreibung der vakanten Kommunikationsstelle

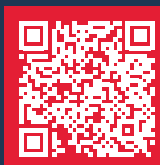
Der Geschäftsführer Adrian Dinkelmann stellte die Finanzen des Verbands vor und präsentierte, wie sich die Geschäftsstelle stärker in den Sprachregionen engagieren will: Jacqueline Inderbitzin, Verantwortliche Markt Romandie und Bildung, ist an zwei Tagen pro Woche in unserem Büro in Lausanne präsent. Im Fokus steht aber nicht die rein physische Anwesenheit in der Westschweiz, sondern der verstärkte Austausch und Einbezug unserer Mitglieder, der Bauherren und der Bildungsinstitute. Wir betonen, dass Infra Suisse ein nationaler Verband ist und sämtliche Tätigkeiten auf alle Sprachregionen unseres Landes ausgerichtet sind.

Der Geschäftsführer berichtete, dass die Stelle «Fachverantwortliche/r Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit» ausgeschrieben wurde, um mit den Dienstleistungen unseres Verbandes künftig noch besser auf die Bedürfnisse unserer Mitglieder und Zielgruppen eingehen zu können. Die Stelle wird per Anfang Oktober 2024 besetzt.

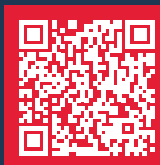
**Download
Jahresbericht 2023**



**Kontakte
Vorstand**



**Kontakte
Geschäftsstelle**



CRB: Neues zentrales Prüfprogramm

Die «IfA18 – Informationen für Applikationen» beschreibt die Regeln zum Datenaustausch bei der digitalen Nutzung von CRB-Standards. Diese Minimalanforderungen an die Software werden im Rahmen einer Zertifizierung überprüft. Auf dem Markt sind heute 41 Softwarelösungen verfügbar, welche dieses Zertifikat erlangt haben und den erweiterten Datenaustausch nach IfA18 unterstützen.



Yu Feng

Projektleiterin Entwicklung & Technologie
CRB

Anfang 2022 hat CRB ein neues zentrales Prüfprogramm lanciert, um die bis dahin verwendeten, dezentralen Prüfprogramme zu ersetzen, die Qualität des Datenaustauschs zu verbessern und den Supportaufwand für alle Beteiligten zu reduzieren.

Damit der Datenaustausch reibungslos funktioniert, bedienen sich die zertifizierten Bauadministrations-Lösungen sogenannter «Prüfprogramme». Diese kontrollieren im Hintergrund eines Datei-Imports oder -Exports, ob die Austauschdatei strukturell und inhaltlich mit den Regeln der IfA-Richtlinie konform ist. Die heutigen dezentralen Prüfprogramme, die bereits in den 1990er-Jahren entwickelt wurden, sind mittlerweile technisch überholt. Zudem fallen die Prüfergebnisse je nach verwendetem Betriebssystem unterschiedlich aus.

Besserer Datenaustausch, weniger Aufwand

CRB hat ein neues zentrales Prüfprogramm entwickelt, um unabhängig vom Anwender-Betriebssystem eine einheitliche Prüfung zu gewährleisten und eine optimale Prüfung aller Anforderungen der gültigen IfA-Richtlinie sicherzustellen.

Die moderne, cloudbasierte Service-Architektur bietet mehrere Vorteile:

- Anpassungen der IfA-Richtlinie können schneller ins zentrale Prüfprogramm implementiert werden.
- Software-Partner müssen wegen Änderungen im Prüfprogramm die Bauadministrations-Software bei ihren Kunden nicht neu installieren.
- Es gibt keine Abhängigkeiten mehr vom verwendeten Betriebssystem.
- Allen Nutzern steht automatisch immer die neueste Version des Prüfprogramms zur Verfügung.
- Erhöhte Kompatibilität und Stabilität im Datenaustausch, da es von den verschiedenen Bauadministrations-Lösungen keine unterschiedlichen Prüfergebnisse mehr geben kann.
- Verbesserte Performance aufgrund des Einsatzes leistungsfähiger und skalierbarer Serversysteme.



Das Prüfprogramm hat sich bereits bewährt

Nach einer mehrmonatigen Pilotnutzung wird das zentrale Prüfprogramm bereits in vielen Bauadministrations-Programmen eingesetzt. Für Anwender der von CRB zertifizierten Bauadministrations-Lösungen bedeutet dies, dass die digital ausgetauschten Leistungsverzeichnisse oder Kostenermittlungen beim Export und Import als digitale Austauschdatei über eine verschlüsselte Verbindung an das zentrale Prüfprogramm von CRB übermittelt werden. Dieses prüft, ob die Austauschdatei strukturell und inhaltlich gemäss dem in «IfA18 – Informationen für Applikationen» definierten Datenaustauschformat korrekt ist. Die geprüften Austauschdateien werden hierbei nie gespeichert.

Datensicherheit als oberstes Gebot

Die Datensicherheit ist für CRB von grösster Bedeutung und entspricht daher immer dem aktuellen Stand der Technik.

Um zu vermeiden, dass bei der Übertragung der Austauschdatei auch Preisinformationen mitgegeben werden, hat CRB in Abstimmung mit den Fachverbänden und den Software-Partnern die IfA18 angepasst und Ende März 2024 eine neue Version V3.13 veröffentlicht. Bei Einhaltung der IfA18 ist eine Übermittlung von Preisinformationen an das zentrale Prüfprogramm damit nicht mehr möglich.

Weitere
Informationen





Stellungnahme zum PFAS-Verbot

Diverse ASTRA-Filialen haben ausführende Unternehmen auf das Verbot des Einsatzes von sogenannten per- und polyfluorierte Alkylverbindungen (PFAS) aufmerksam gemacht. Der grosse Umfang an betroffenen Materialien und fehlende Deklarationen der Lieferanten lösten viele Fragen aus.

Infra Suisse steht im Gespräch mit den öffentlichen Bauherren. In Absprache mit Bauenschweiz wurde die Koordinationskonferenz der Bau- und Liegenschaftsorgane der öffentlichen Bauherren (KBOB) mit einem Schreiben kontaktiert.



Ausstellung zur zweiten Gotthardröhre im Verkehrshaus

Das Verkehrshaus der Schweiz präsentiert zusammen mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA eine neue Ausstellung über das Bauprojekt der zweiten Gotthardröhre.

Im Mittelpunkt der neuen Ausstellung stehen ein nachgebauter Sicherheitsstollen und ein detailgetreues Modell der Tunnelbohrmaschine. Damit soll insbesondere das junge Publikum für die spannenden Tätigkeiten im Untertag- und Infrastrukturbau begeistert werden.



Eidgenössische Polierprüfungen Strassenbau und Grundbau

Am 23. und 24. September 2024 führt Infra Suisse als Trägerschaft die eidgenössischen Berufsprüfungen Strassenbau-Polier/in und Grundbau-Polier/in auf dem Campus Sursee durch.

Mit 113 respektive 14 Angemeldeten im Strassenbau und Grundbau verzeichnet der Verband neue Höchstzahlen. Die Anmeldefrist ist abgelaufen, die Kandidatinnen und Kandidaten wurden über die Zulassung informiert. Am 22. November 2024 werden die erfolgreichen Absolventinnen und Absolventen in Baden geehrt.

Veranstaltungen

Untertagbau-Kurs für ETH/FH-Studierende

Mo 09.09. – Do 12.09. | Airolo, Göschenen, Gotthard, Sursee

Eidg. Berufsprüfung

Strassenbau-Polier/in / Grundbau-Polier/in

Mo 23.09. – Di 24.09. | Sursee

Fachkonferenz Untertagbau

Do 17.10. – Fr 18.10. | Göschenen

Fachkonferenz Grund-und Spezialtiefbau

Mi 30.10. | Freiburg

Infra-Event Strassen- und Tiefbau

Mi 13.11. | Zürich-Flughafen

Polierfeier

Fr 22.11. | Baden

2024

2025

Infra-Tagung

Do 23.01. | Luzern

Mitgliederversammlung

Mi 30.04. | Luzern

Eidg. Polierprüfungen

Strassenbau-Polier/in

Mo 29.09. – Di 30.09. | Pfäffikon SZ

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 (S. 2, 3, 10, 11, 12, 13, 22, 23, 26)
ASTRA (Cover, S.4-7)
Christian Wasserfallen (S. 9)
simap.ch (S. 14-17)
iStock (S.18)
CHANCE5G (S.19-21)
CRB (S. 24)
Freepik (S. 25)
Verkehrshaus der Schweiz (S.26)

Druckerei

Baldegger, Winterthur

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

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

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

