

Sicherheit auf SBB-Baustellen

Vollzugshilfe VVEA

SwissSkills 2018 in Bern



**WER IST DER BESTE
STRASSENBAUER?**



An den Vorbereitungstagen in Sursee erhielten die SwissSkills-Teilnehmer ein Medientraining, um nicht nur am Wettkampf, sondern auch vor der Kamera zu glänzen (Seite 18).

Editorial	3
Mitgliederversammlung 2018	4
Infra-Event Strassen- und Tiefbau	7
VVEA	8
SBB Sicherheit	10
Jobs mit Tiefgang	12
CAS Grund- und Spezialtiefbau	14
Fachkonferenz Untertagbau	16
SwissSkills 2018	18
Interview Urs Hany	22
Neuigkeiten	26
Veranstaltungen und Impressum	27

Die Zukunft gestalten und sich der Vergangenheit stellen



Das Bild unserer Branche in der Öffentlichkeit ist nach den aktuellen Entscheiden der Wettbewerbskommission angeschlagen. Ich persönlich und Infra Suisse bekennen sich klar und vorbehaltlos zum offenen, fairen und transparenten Wettbewerb. Gesetzeswidrige Verstösse sind zu ahnden. Diese Haltung müssen wir in unserer Branche weiter stärken. Nur so gewinnen wir das Vertrauen der Öffentlichkeit, unserer Kunden, Partner und Mitarbeitenden zurück. Als Geschäftsführer einer gebüssten Bauunternehmung bin ich der festen Überzeugung, dass wir uns der Vergangenheit stellen müssen.

Im Vorstand von Infra Suisse habe ich in den letzten vier Jahren bereits miterlebt, welchen Einfluss wir haben können. Seit der letzten Mitgliederversammlung bin ich nun Präsident von Infra Suisse. Die Fussstapfen von Urs Hany sind gross. Jetzt gilt es, eigene Spuren auf neuen Wegen zu hinterlassen. Im Mittelpunkt meiner Tätigkeit steht dabei stets das Mitglied von Infra Suisse. Was sind die Bedürfnisse der Infrastrukturbauer? Was sind ihre Sorgen? Wo kann Infra Suisse sie unterstützen?

Der Infrastrukturbau ist meine Heimat. Mein Herz schlägt für den Grosstiefbau und den Tunnelbau. Zusammen mit dem Vorstand sowie der Geschäftsstelle von Infra Suisse werde ich mich nach Kräften für die Interessen der Schweizer Infrastrukturbauer einsetzen. Ich bin gerne für Sie da!

Claudio Giovanoli, Präsident



Ich persönlich und Infra Suisse bekennen sich klar und vorbehaltlos zum offenen, fairen und transparenten Wettbewerb.

Der NAF wird konkret

Der Bundesrat will bis 2030 rund 13 Milliarden Franken in die Nationalstrassen investieren. Für die Schweizer Infrastrukturbauer bedeute dies nicht nur mehr Aufträge, sondern auch eine höhere Zuverlässigkeit bei den Investitionen, betonte Urs Hany an der Mitgliederversammlung von Infra Suisse Ende April 2018 in Rheinfelden. Es war seine letzte als Präsident.

Schon heute schaden die über 20'000 Stautunden pro Jahr der Schweizer Wirtschaft. Dank dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) soll sich dies ändern. Der Bundesrat hat den eidgenössischen Räten für vier Ausbauprojekte und den zweiten Gotthard-Strassentunnel einen Verpflichtungskredit von 4.4 Milliarden Franken unterbreitet. 8.2 Milliarden Franken sind zudem für Betrieb, Unterhalt und Anpassungen des Nationalstrassennetzes von 2020 bis 2023 vorgesehen. Damit stehen dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) bis 2030 rund 13 Milliarden Franken zur Verfügung.

Die Infrastrukturbauer freuen sich über ein höheres und hoffen vor allem auf ein zuverlässigeres Auftragsvolumen. «Das ASTRA, der wichtigste Bauherr der Schweizer Infrastrukturbauer, braucht aber auch ausreichend personelle Ressourcen», sagte Matthias Forster, Geschäftsführer von Infra Suisse, an der Mitgliederversammlung. Nur so können die künftigen Projekte termingerecht und effizient realisiert werden. Dass beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Eigenleistungen im Infrastrukturgeschäft schon heute lediglich zwei Prozent ausmachen, bereite der Branche Sorgen.



Ehemaliger und neuer Präsident von Infra Suisse: Urs Hany und Claudio Giovanoli



Neuer Präsident und neue Vorstandsmitglieder

An der Mitgliederversammlung trat Urs Hany nach sieben Jahren als Präsident von Infra Suisse zurück (Seite 22). Die Mitglieder dankten Hany für sein grosses Engagement. Mit den Entscheiden für den Bahninfrastrukturfonds, den NAF oder den zweiten

Strassentunnel am Gotthard wurden während seiner Amtszeit bedeutende infrastrukturpolitische Weichen gestellt. Claudio Giovanoli ist der neue Präsident von Infra Suisse. Der diplomierte Bauingenieur leitet die Lazzarini AG in Chur und ist seit 2014 im Vorstand der Branchenorganisation.



Christoph Zaugg und Marcel Baumann sind neu im Vorstand von Infra Suisse

Christoph Zaugg von der Friedli + Caprani AG in Bern und Marcel Baumann von der Antiglio SA in Freiburg wurden neu in den Vorstand von Infra Suisse gewählt. Zudem trat Olivier Balmer von der Marti Tunnelbau AG in Moosseedorf als Vorstandsmitglied zurück. Darüber hinaus wurde Urs Lütolf als Schulleiter der Berufsfachschule Verkehrswegbauer verabschiedet. Zehn Jahre lang prägte er mit Engagement und innovativen Ideen die Schule und machte sie zu einer der fortschrittlichsten Bildungsinstitutionen der Schweiz. Infra Suisse ist Trägerin der interkantonalen Berufsfachschule.

Ein Event für Entscheidungsträger im Strassen- und Tiefbau



Zunehmende Komplexität und Regulierungsdichte, steigender Zeit- und Margendruck: Die unternehmerischen Herausforderungen im Strassen- und Tiefbau sind trotz regionalen Unterschieden in der ganzen Schweiz vorzufinden. Der erste Infra-Event Strassen- und Tiefbau nimmt sich diesen Themen an. Die eintägige Veranstaltung im Herbst 2018 richtet sich vor allem an Kadermitarbeitende von Strassen- und Tiefbau-Unternehmen.

Sechs Referentinnen und Referenten stellen aktuelle Branchenthemen vor. Vom Umgang mit Werkverträgen, den immer engeren Arbeitsprogrammen

im Unterhalt über die Umsetzung der VVEA bis hin zur Arbeitssicherheit, die Digitalisierung in der Praxis oder Burnout-Prävention werden zahlreiche Aspekte rund um den Strassen- und Tiefbau abgedeckt, welche die Entscheidungsträger beschäftigen. Neben den Referaten bleibt genügend Zeit, um mit den Fachleuten und den Teilnehmenden zu diskutieren und das Netzwerk zu pflegen.

Reservieren Sie sich den Termin:
Mittwoch, 7. November 2018, WBZ Lenzburg

Sie kommt, die Vollzugshilfe zur VVEA

Seit Anfang 2016 ist die Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (VVEA) in Kraft. Für den Vollzug sind in der Regel die Kantone verantwortlich. Für diese erarbeitet das Bundesamt für Umwelt (BAFU) zusammen mit den Experten aus der Verwaltung und einzelnen Branchen eine sogenannte Vollzugshilfe. Infra Suisse bringt dabei die Bedürfnisse und Sicht der Bauunternehmer ein.

Struktur der Vollzugshilfe VVEA



Die Vollzugshilfe für die VVEA soll die Kantone unterstützen, sich im zunehmend komplexer werdenden Umweltbereich zurechtzufinden. Zugleich soll dadurch die Wirtschaft von einem einheitlicheren Vollzug profitieren können. Die Vollzugshilfe besteht aus den Bereichen «Allgemeines», «Abfallarten» und «Abfallanlagen». Jeder Bereich setzt sich zusammen aus unterschiedlichen Modulen (siehe Abbildung Seite 8).

Infra Suisse will zu einer fairen, sinnvollen und für die Bauunternehmen praktikablen Ausgestaltung der Vollzugshilfe beitragen. Infra Suisse bringt sich vor allem beim Modul «Bauabfälle» ein. Dieses ist in fünf Teile gegliedert und hat allein aufgrund der grossen Volumenströme einen hohen Stellenwert innerhalb der VVEA. Wichtig für die Bauunternehmen ist, dass die Bauherrschaft zur seriösen Ermittlung von Schadstoffen innerhalb des Bauperimeters und zu klaren Angaben zu Menge und Qualität der Materialien sowie den vorgesehenen Entsorgungswegen verpflichtet ist (Artikel 16 VVEA) und diese Verpflichtung auch wahrnimmt. Auch muss bei der Wiederverwertung von Rückbaumaterialien einiges

beachtet werden. Beispielsweise ist der Einsatz von Recycling-Beton (Artikel 20 VVEA) nicht nur von der Korngrösse, sondern auch von weiteren Eigenschaften wie Festigkeit, Oberflächenbeschaffenheit oder dem E-Modul abhängig. Versierte Planer berücksichtigen dies im Rahmen der Projektierung und schaffen somit Transparenz und Klarheit. Dies hilft auch bei der Risikobeurteilung und bei der Erstellung von verlässlichen Angeboten.

Wann erscheint die Vollzugshilfe?

Es wird noch einige Zeit dauern, bis die Vollzugshilfe zur VVEA komplett publiziert sein wird. Deshalb hat man sich beim BAFU entschieden, jedes fertiggestellte Modul einzeln in die Vernehmlassung (www.bafu.admin.ch/vvea) zu geben. Infra Suisse strebt einen möglichst einheitlichen Vollzug der VVEA an und erachtet es darum als unnötig oder gar kontraproduktiv, wenn einzelne Kantone voreilig eigene Vollzugshilfen erstellen. Die Spezialisten des BAFU leisten zusammen mit den Wirtschaftsvertretern aus Sicht von Infra Suisse gute und wertvolle Arbeit für die Ausarbeitung.

Wo braucht es einen Sicherheitschef?

Sicherheit ist ein hohes Gut. Das gilt besonders bei Baustellen an oder auf Bahnanlagen. Damit Massnahmen einen effektiven Nutzen für die Sicherheit haben, müssen sie klar verständlich sein und den effektiven Anforderungen entsprechen. Die aktuelle Situation im Zusammenhang mit dem Sicherheitsregime der SBB bereitet den Bauunternehmen Sorgen. Infra Suisse arbeitet daran, gemeinsam mit der SBB die Situation zu verbessern.



Die anfänglichen Probleme der SBB rund um die Anmeldungen für die Kurse für Personen mit Sicherheitsfunktionen und die Ausstellung der Bescheinigungen haben sich etwas verbessert. Mittlerweile bilden viele Bauunternehmen aber deutlich weniger oder gar keine eigenen Sicherheitschefs mehr aus. Für sie ist der Aufwand schlicht zu gross.

Infra Suisse hält den Einsatz von betriebseigenen Sicherheitschefs nach wie vor für wichtig. Denn Kenntnisse der Aufgaben eines Sicherheitschefs sind notwendig, um die reibungslose Zusammenarbeit auf den Baustellen zu ermöglichen. Sie helfen auch bei der Kalkulation und Angebotsausgestaltung. Bei einem Grossteil der Submissionen der SBB wird zudem explizit der Einsatz von Sicherheitschefs verlangt und ist manchmal sogar ein Eignungskriterium. Infra Suisse setzt sich darum bei der SBB für eine realistische und zweckmässige Ausgestaltung der Vorgaben ein, insbesondere bei den Submissionen.

Wie viele Sicherheitschefs die SBB heute braucht, ist nicht einfach festzustellen. Klar ist jedoch, dass der Vergleich des aktuellen «Sicherheitschefs» mit dem alten «Sicherheitschef Privat» nicht sinnvoll ist, da sie unterschiedliche Funktionen innehaben. Früher standen der SBB rund 3500 «Sicherheitschefs Privat» zur Verfügung. Auch die Infrastrukturbauer wollen nicht zurück zum alten Modell, verlangen aber, dass von der SBB klar kommuniziert wird, wo welche Leistungen des Sicherheitschefs verlangt werden.

Herausforderungen im Submissionsprozess

Heute wäre es möglich, dass bei Arbeiten auf Baustellen je nach Situation Personal im Selbstschutz mit den Ausbildungen «Gleisbegehung» oder «Arbeiten im Gleis» ausreichen. In den Submissionen wird aber meistens ein Sicherheitschef verlangt. Bauunternehmer können kaum feststellen, ob dies tatsächlich nötig ist und sind gezwungen, eigenes Personal auszubilden oder Sicherheitschefs bei Dritten zu beschaffen. Wenn dies weiterhin so bleibt, sind die aktuell 60 geforderten Einsätze in drei Jahren zu hoch angesetzt und aus folgenden Gründen nicht praktikabel:

- Die anrechenbaren Einsätze sind an genau definierte Leistungen gebunden. Nicht jeder Arbeitstag auf der Baustelle ist automatisch ein Einsatz im Sinne der SBB-Regelungen.
- Die Sicherheitschefs sind verantwortlich für die Beaufsichtigung der Arbeitsstellen. Da es insbesondere bei grösseren Baustellen mehrere Arbeitsstellen gibt, werden auch mehrere Sicherheitschefs benötigt.
- Weil immer ein Sicherheitschef präsent sein muss, braucht es eigentlich einen zweiten Sicherheitschef als Stellvertreter.

Es ist fraglich, ob der Bedarf der SBB an Sicherheitschefs kurz- bis mittelfristig durch Drittanbieter gedeckt werden kann. Im Falle einer Beauftragung von Dritten stellen sich zudem Fragen hinsichtlich Vertragsverhältnis, Verantwortung, Haftung und Versicherung.

Flexiblere Lösungen sind gefragt

Bei komplexen Baustellen sind die Herausforderungen im Sicherheitsbereich unbestritten gross. Bei einfacheren Baustellen, beispielsweise bei einspurigen Strecken oder bahnnahe Bauen, sind zwar die Ansprüche an die Betriebssicherheit gleich hoch angesetzt. Jedoch kann dieser Anspruch unterschiedlich erfüllt werden und bedingt nicht zwangsläufig, dass ein Sicherheitschef ständig vor Ort ist. Aktuell ist die Funktion des Sicherheitschefs so definiert, dass dieser vor allem die komplexen Baustellen zweckmässig betreuen kann. In den Submissionsunterlagen wird auch oft der Sicherheitschef explizit verlangt. Für weniger komplexe Baustellen muss daher eine angepasste Lösung gefunden werden. Das ist nicht zuletzt für die unzähligen öffentlichen und privaten Bauherren relevant, welche diverse Bauvorhaben im gleisnahen Bereich realisieren. Es braucht also bereits in der Submissionsphase klare Vorgaben, ob und wann ein Sicherheitschef tatsächlich benötigt wird. Damit wären Anbieter, die auf eigene Sicherheitschefs verzichten, in ihrer Wettbewerbsfähigkeit nicht unnötig eingeschränkt.

Weitere Informationen: infra-suisse.ch/sbb

Der Nachwuchs für den Tunnelbau begeistern

Welche vielfältigen beruflichen Möglichkeiten und Aufstiegschancen sich in einer Unternehmung im Untertagbau bieten, zeigen die Website tunnelbauer.com und die dazugehörige Informationsbroschüre. Ab sofort gibt es das Angebot von Infra Suisse im neuen Design und mit sechs Videoporträts zu den verschiedenen Berufen.



«Das Studium der Ingenieurwissenschaften findet heute wieder erfreulichen Zuspruch. Das lässt hoffen, dass sich mehr angehende Ingenieure für den Tunnelbau interessieren werden. Mit unserer neuen Website, den Filmen und der Broschüre zeigen wir den Studierenden und interessierten Fachpersonen, wie spannend die Arbeit in unserer Branche ist», meint Stefan Müller, Präsident der Ausbildungskommission Untertagbau von Infra Suisse.

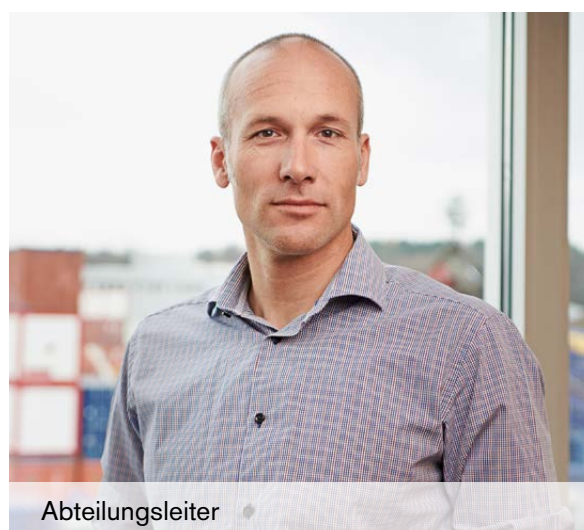
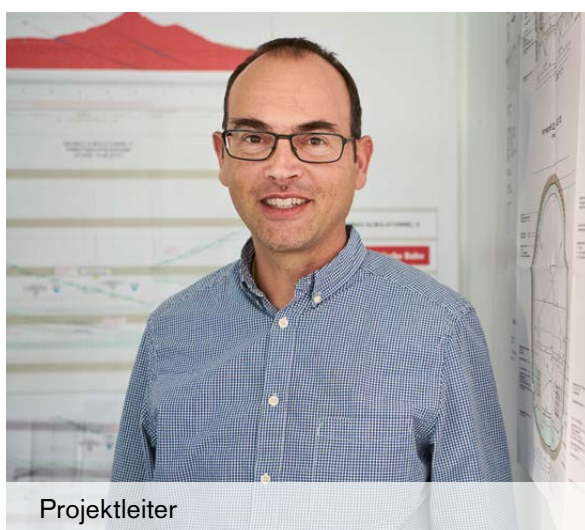
Infra Suisse setzt sich seit Jahren intensiv dafür ein, dass die Faszination und die beruflichen Möglichkeiten im Untertagbau besser bekannt werden. Neben dem Informationsangebot können angehende Ingenieurinnen und Ingenieure auch einen jährlich

stattfindenden Hochschulkurs im Untertagbau besuchen.

Im Tunnelbau ist qualifizierter und motivierter Nachwuchs gefragt. Mit Albula-, Bözberg- oder Gubristunnel – um nur einige zu nennen – werden aktuell grosse Tunnelbauwerke in der Schweiz realisiert. Gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklungen machen den Bau neuer unterirdischer Verkehrswege auch zukünftig unumgänglich.

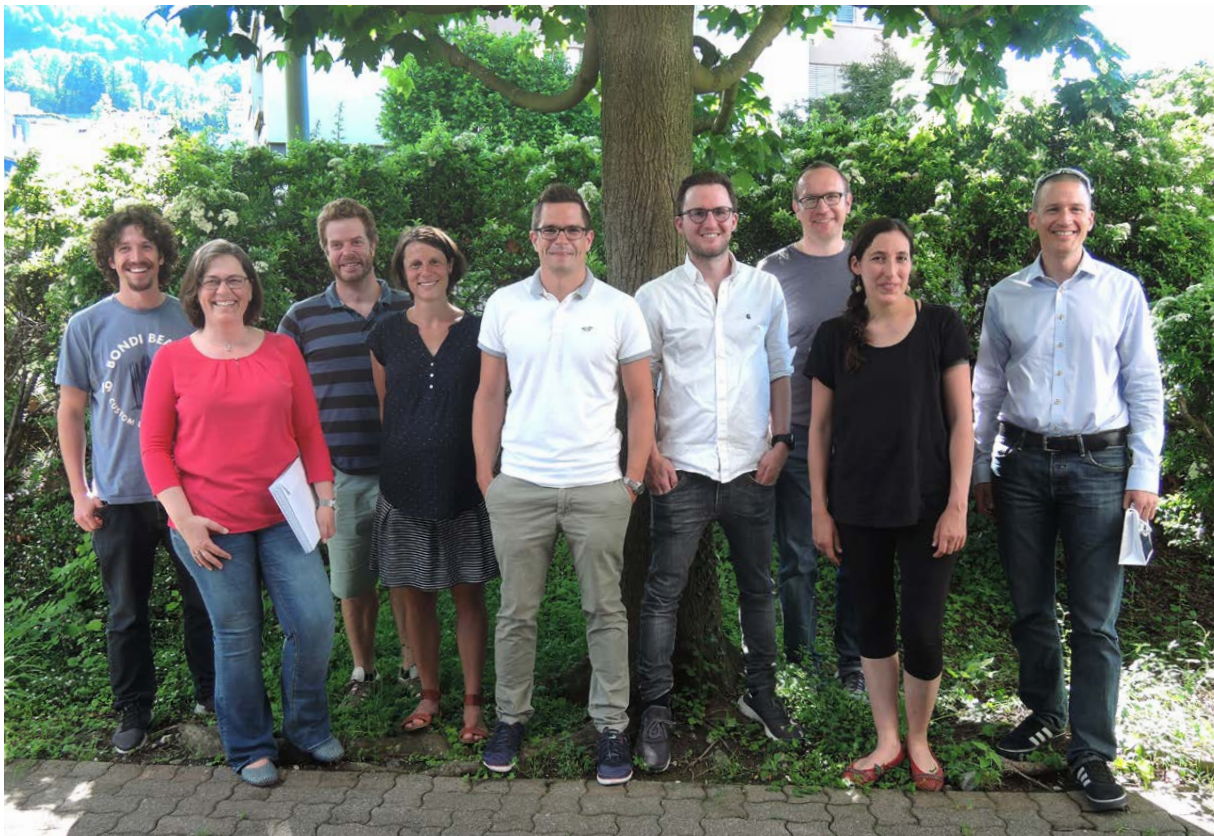
Die Broschüre kostenlos bestellen:
infra-suisse.ch/jobs-mit-tiefgang

Berufe im Untertagebau auf tunnelbauer.com



«Ich habe selten in so kurzer Zeit so viel gelernt»

Zum dritten Mal führte Infra Suisse in Zusammenarbeit mit der Hochschule Luzern den CAS-Studiengang «Grund- und Spezialtiefbau» durch. Sieben Absolventen und drei Absolventinnen schlossen Ende Mai die Weiterbildung erfolgreich ab und erhielten ihre Zeugnisse an der Diplomfeier in Horw.



Die Teilnehmenden mit den Studiengangsverantwortlichen Sara Montani (zweite von links) und Markus Zieroff (rechts)

Um die komplexer werdenden Arbeiten im Grund- und Spezialtiefbau erfolgreich planen und ausführen zu können, braucht es gut ausgebildete Fachleute. Sie müssen ganzheitlich denken können, das Normen- und Vertragswesen kennen sowie über organisatorische und planerische Kompetenzen verfügen. Der CAS-Studiengang vermittelt dafür das nötige Know-how. Er richtet sich an alle Berufsgruppen, die an der Planung, Realisierung und Organisation von Projekten im Grund- und Spezialtiefbau beteiligt sind.

Einmalig, praxisnah und sehr zu empfehlen

Ende Mai schloss bereits der dritte Jahrgang den Studiengang erfolgreich ab. Die zehn Absolventinnen und Absolventen erhielten im feierlichen Rahmen ihre Diplome von René Schmidli, Vorstandsmitglied von Infra Suisse, überreicht. Zudem wurde die Geologin Rachel Riner für die beste Abschlussarbeit besonders ausgezeichnet. Auf die Frage, warum sie den Studiengang weiterempfehlen würde, antwortet sie begeistert: «Weil Aufwand und Ertrag in einem sehr guten Verhältnis stehen. Ich habe selten in so kurzer Zeit so viel gelernt.» Den Studierenden standen dafür fachkundige und erfahrene Referentinnen und Referenten zur Seite. So betonte an der Diplomfeier der Bauingenieur Michael Grossen die praxisnahe und einfache Vermittlung der Inhalte. Auch wurde von den Teilnehmenden hervorgehoben,

dass sie das Gelernte sofort im Arbeitsalltag umsetzen konnten. Daneben bewertete die Absolventin Natascha Torres den guten Austausch als sehr positiv: «Der CAS ist eine einmalige Gelegenheit, gängige Probleme des Bauprozesses mit allen Beteiligten – Geologen, Ingenieuren, Unternehmern und Bauherren – zu diskutieren.»

Die Dozierenden

Sara Montani (Emch+Berger AG), Fritz Neiger (Marti AG), Mirko Feller (Emch+Berger AG), Michael Merz (epartners Rechtsanwälte AG), Stefan Irngartinger (BLS AG, Alptransit), Adrian Murer (PSP Swiss Property AG), Dominik Cantaluppi (Emch+Berger AG, Vermessungen), Carola Maffini (KIBAG Bauleistungen AG), Pirmin Betschart (JMS RISI AG), Roland Spicher (Die Mobiliar, Versicherungen & Vorsorge), Daniel Bucher (Implemia Schweiz AG, Spezialtiefbau), Markus Zieroff (Kästli Bau AG, CAS-Programmleiter)

Jetzt anmelden!

Der nächste CAS startet am 25. Oktober 2018 an der Hochschule Luzern in Horw. Anmelde-schluss ist der 15. August.

infra-suisse.ch/cas

Die Absolventen und ihre Abschlussarbeiten

Corinne Dietschweiler	Variantenstudium Baugrubensicherung
Beat Ettlin	Anwendung von Holz im Spezialtiefbau – Holzrammpfähle und -spundwände
Michael Grossen	Neubauprojekt Lehnenviadukt
Stefan Nils	Spritzbeton mit Fasern, Anwendungsbereich Nagelwand
Philipp Heim	Baugrube Obere Heslibachstrasse 52 in Küsnacht
Maximilian Hildebrand	Baugrubensicherung – einfache, mit dem Bagger ausführbare Verbaumassnahmen zur Sicherung von Baugruben
Rachel Riner	Projektentwicklung – Integration ins firmeninterne QM inkl. Anwendung an einem Praxisbeispiel
Adrian Ringenbach	Ausbreitung von Ankerkräften bei Steinschlagschutznetzen
Natascha Torres	Die permanente Rutschung – Risikobetrachtung für den Bauzustand
Reto Weishaupt	Unternehmerisches Risiko im Lockergesteinsvortrieb – Vergleich zweier Bauhilfsmassnahmen aus Sicht der Bauunternehmung

Von Ausbruchmaterial bis zur Nachwuchswerbung

Anfang Mai fand in Winterthur die Frühjahrs-Fachkonferenz der Untertagbauer statt. Diskutiert wurden unter anderem Fragen zur Ausbildung und Nachwuchswerbung sowie zum Umgang mit Ausbruchmaterialien.



Zur Fachkonferenz Untertagbau gehören 16 Mitgliedsfirmen von Infra Suisse. Sie haben sich verpflichtet, einen Teil ihres Umsatzes in einen gemeinsamen Fonds zu zahlen. Das Geld wird für Ausbildungen und Nachwuchswerbung für die Untertagbau-Branche verwendet. Die Frühjahrs-Fachkonferenz findet traditionell zusammen mit der Generalversammlung der Fachgruppe Untertagbau (FGU) statt.

Berufswelt Untertagbau

Finanziert wird aus dem Fonds der Untertagbauer unter anderem der jährlich stattfindende Hochschulkurs. Dieser erfreut sich grosser Beliebtheit bei Studierenden aus der ganzen Schweiz. Der nächste Kurs findet vom 10. bis 13. September 2018 statt. Besichtigt und behandelt werden dann die Tunnelbaustellen am Gubrist und Bözberg. Erfreut zeigte sich die Fachkonferenz zudem über die neue Website tunnelbauer.com und die dazugehörige Broschüre. Sie illustrieren mit spannenden Videoporträts und ansprechenden Fotos die vielfältigen beruflichen Möglichkeiten im Untertagbau (Seite 12).

Kadertagung und VVEA

Stefan Müller, Präsident der Ausbildungskommission der Fachkonferenz Untertagbau, blickte auf die Kadertagung vom 20. März 2018 zurück. Sie stand dieses Jahr unter dem Titel «Zwischen Gewerken, Gerichten und Grenzwerten». Behandelt wurden von Dr. Roland Hürlimann aktuelle Gerichts-

entscheide rund um den Infrastrukturbau und das Schiedsgerichtsverfahren nach SIA-Norm 150. Richard Kocherhans vom ASTRA referierte über die Zusammenarbeit von Bauherr und Bauunternehmen. Wie die Umsetzung der Verordnung zur Vermeidung und Entsorgung von Abfällen (VVEA) in der Praxis funktioniert, zeigte an der Fachkonferenz Martin Preisig von der Firma Eberhard Bau AG auf.

Für die VVEA werden unter der Leitung des Bundesamtes für Umwelt aktuell sogenannte Vollzugshilfen erarbeitet. Sie sollen dafür sorgen, dass die Vorgaben der Verordnung einheitlich umgesetzt werden. Die Vollzugshilfen zur Ermittlungspflicht und zum Entsorgungskonzept, zur Verwertung von Rückbaumaterialien sowie zum Umgang mit Schlämmen, Aushub- und Ausbruchmaterial sind für den Tunnelbau dabei von besonderem Interesse. Infra Suisse arbeitet in den entsprechenden Arbeitsgruppen mit (Seite 8).

Dejan Lukic, Leiter Technik bei Infra Suisse, informierte über die Gespräche mit SBB Infrastruktur und ihr aktuelles Sicherheitsmanagement. Grosse Sorgen bereiten den Unternehmen nach wie vor die verlangte Anzahl Einsätze auf SBB-Baustellen, die ein Sicherheitschef nachzuweisen hat (Seite 10).

Die Strassenbauer sind bereit

Üben am Wettkampfbjekt, eine Einführung im Umgang mit den Medien und grosse Kleideranprobe standen in Sursee an den Vorbereitungstagen für die SwissSkills Ende Mai auf dem Programm. Begleitet wurden zwei der insgesamt 12 Teilnehmer von einem Filmteam des Schweizer Fernsehens.



Für Fabian Leuenberger (20) ist klar: «Ich will gewinnen!» Der junge Strassenbauer von der Firma Gränicher AG will im September gemeinsam mit seinem Arbeitskollegen Daniel Ruch (21) den Schweizermeistertitel der Strassenbauer holen. Aber gleiche Ambitionen haben auch die anderen fünf Teams

aus der Romandie und der Deutschschweiz. Die Schweizermeisterschaft findet vom 12. bis 16. September im Rahmen der SwissSkills 2018 in Bern statt. Ende Mai trafen sich die Wettkämpfer an der Berufsfachschule Verkehrswegbauer in Sursee für die letzten gemeinsamen Vorbereitungen.

Die Teams für die Strassenbauer-Schweizermeisterschaft



Fabian Leuenberger (Gränicher AG)
Daniel Ruch (Gränicher AG)



Patrick Bürgler (Cellere Bau AG)
Nicola Schelling (Cellere Bau AG)



Joel Schneider (Hans Weibel AG)
Jonas Gächter (Kluser Oberriet AG)



Alexandre Zosso (Antiglio SA)
David Mettraux (JPF Construction SA)



Eric Estevez (Torti Frères SA)
Julien Berbier (François Donzé SA)



Florent Dupasquier (BEATI Frères SA)
Tiago Da Cruz (Camandona SA)



Gefragt ist Präzision

Am Wettkampf in Bern werden die Teilnehmer knapp vier Tage Zeit haben, das Wettkampfobjekt zu erstellen. Dabei müssen Höhe, Gefälle und Geometrie den Vorgaben des Plans auf den Millimeter genau entsprechen. Präzision ist im Strassenbau sehr wichtig. Wie dieses gut 51 Quadratmeter grosse Bauwerk im Detail auszusehen hat, werden die Wettkämpfer allerdings erst an den SwissSkills erfahren. Doch wurden in Sursee bereits einige Details mit besonderen handwerklichen Herausforderungen geübt. Präzision im Strassenbau verlangt eine eingespielte Crew. Strassenbauer sind

daher ausgesprochene Teamplayer. «Mir gefällt die Arbeit im Team. Unter anderem aus diesem Grund habe ich mich für eine Strassenbauerlehre entschieden», erzählt etwa Alexandre Zosso (19) aus Corjolens im Kanton Freiburg. Er arbeitet für die Firma Antiglio SA. Auch an den SwissSkills treten die Strassenbauer nicht einzeln, sondern jeweils zu zweit gegeneinander an. Darum ist es wichtig, dass die Teams gut eingespielt sind. An den Vorbereitungstagen in Sursee erhielten die Teilnehmer darüber hinaus ein Medientraining, um nicht nur am Wettkampf, sondern auch vor der Kamera zu glänzen. Ihr neu erworbenes Wissen konnten sie auch



gleich unter Beweis stellen. Mit dabei beim Trainieren war ein Filmteam des Schweizer Fernsehens.

Die grösste Berufsshow der Welt

Die Wettkampfsituation in Bern hat mit einem normalen Arbeitsalltag eines Strassenbauers nicht viel gemeinsam. Die Berufsleute stehen unter intensiver Beobachtung von Medien und Öffentlichkeit. 150'000 Besucherinnen und Besucher, davon über 45'000 Schülerinnen und Schüler mit ihren Klassen, werden erwartet. Darüber hinaus wird das SRG im Rahmen einer nationalen Themenwoche umfassend und in allen Landesregionen von den

SwissSkills 2018 berichten. Infra Suisse bietet neben den Strassenbauer-Wettkämpfen weitere unterhaltsame Einblicke in den abwechslungsreichen Beruf an ihrem Stand.

SwissSkills 2018

12. - 16. September, Bern

#InfraSuisse

Infos & Gratistickets:

strassenbauer.ch/meisterschaft

Ein Macher und Konsensfinder tritt zurück

Bis zum 26. April 2018 war Urs Hany Präsident von Infra Suisse und bis Ende Jahr ist er Vizepräsident des SBV. Seine Karriere und sein Schaffen sind ein Vorbild für andere.



«Ich hatte sehr viel Glück.» Diesen Satz hört man im Gespräch mit Urs Hany immer wieder. Dass er einmal Präsident von Infra Suisse werden und dass er dem Tiefbau in der Schweiz zu zentralen Impulsen verhelfen würde, daran dachte der in Zürich

geborene und aufgewachsene Urs Hany in seiner Kindheit nicht. Berufspilot wollte er, der Sohn eines Werkmeisters, werden. Allerdings zeigte sich, dass eine entsprechende Ausbildung bei der damaligen Swissair ihm verwehrt bleiben würde, weil nicht alle

seine Finger der Norm entsprechen. Einen anderen hätte es frustriert, doch Hany ist keiner, der sich von so etwas behindern lässt. Berufspilot wurde er trotzdem, absolvierte die Ausbildung auf eigene Kosten und flog Privatstunden. Zuerst absolvierte er jedoch eine Lehre als Bauzeichner. Dabei zeigte sich, dass ihn der Tunnelbau und Spezialtiefbauprojekte ganz besonders faszinierten. An der Fachhochschule Winterthur bildete er sich in der Folge zum Ingenieur weiter, in einer Zusatzausbildung war er Fachhörer an der ETH Zürich. Das Wissen setzte er vorerst als Angestellter um, und zwar als Ingenieurbauführer bei Bahntunnelsanierungen. 1985 wagte er mit dem Unternehmen Greuter Grundbau den Weg in die Selbstständigkeit. Minderheitsaktionär war die Firma Greuter AG, daher der Name. Die Kernkompetenz des Unternehmens waren Tunnelanierungen und der Spezialtiefbau. Im 2005 verkaufte Hany die Greuter Grundbau AG an die Greuter AG.

Der Konsensfinder

Hany priorisierte in der Zwischenzeit seine politische Karriere. Kaum war er stimmberechtigt geworden, war er schon Kandidat für die RPK seiner Gemeinde. Er gründete in der Folge an seinem neuen Wohnort Niederhasli eine CVP-Sektion und amtierte zwölf Jahre als Gemeinderat. Nach einer Station als Kantonsrat wurde er im Jahre 2006 in den Nationalrat gewählt. Weiter gelang ihm als jahrelangem CVP-Wahlkampfleiter ein Coup, als er es schaffte, Hans Hollenstein anstatt Toni Bortoluzzi in den Zürcher Regierungsrat zu bringen und der SVP so einen Sitz abzugagen. Die heutige Polarisierung der politischen Positionen, sagt er, gefalle ihm nicht. Er sei schon einer, der eine klare Meinung vertrete.

Dennoch gehe es ihm nicht in erster Linie darum, diese auch durchzusetzen, womöglich auf Kosten anderer, sondern darum, einen für alle gangbaren Konsens zu finden. Deshalb politisiere er auch in der CVP, einer Partei der Mitte. «Die Politik geht leider in die Richtung, dass mehr Wert auf markige Worte als auf Lösungen gelegt wird», bedauert er. Seine Konsensfähigkeit verschaffte ihm Achtung und damit ein breites politisches Beziehungsnetz, über das er heute noch verfügt.

Zu seinem Abschied als Präsident von Infra Suisse hat ihm zum Beispiel die UVEK-Vorsteherin Doris Leuthard einen Brief geschrieben, in dem sie sein

Schaffen sehr lobte. Als Nationalrat war Hany Mitglied in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF), der Kommission für öffentliche Bauten (KöB), die er sogar präsidierte, und der Gerichtskommission (GK).

Niederlagen zu Erfolgen machen

Eine Niederlage einstecken, musste Hany im Jahre 2011, als er als Nationalrat nicht wiedergewählt wurde. Der Grund dafür war, dass seine Partei, die CVP, im Kanton Zürich einen Nationalratsitz verlor – denjenigen von Hany. Dass nicht alle Zürcher CVP-Nationalräte wiedergewählt werden würden, das war schon vor dem Urnengang klar gewesen. Hany hatte den kantonalen Wahlkampf der CVP geleitet und sich, typisch für ihn, nicht um eigene Interessen gesorgt, sondern um diejenigen der Partei. Es wird gemunkelt, dass es Ränkespiele im Hintergrund waren, die ihn den Sitz kosteten. Im Gespräch zeigt sich: Die Niederlage schmerzte – in einem ersten Moment. Aber Hany ist keiner, der sich verbittert zurückzieht, sondern jemand, der Änderungen als Chance begreift. So wurde er Richter am Zürcher Baurekursgericht, weiter ist er Verwaltungsratspräsident der Trasse Schweiz AG, Vorstandsmitglied bei Litra, dem Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr und Verwaltungsrat bei der Greuter AG. «Das sind alles sehr schöne und spannende Aufgaben», freut er sich.

Traumjob bei Infra Suisse

Sehr genossen hat Hany seine Zeit bei Infra Suisse. Er, der zehn Jahre im Vorstand war, davon sieben Jahre als Präsident, blickt stolz auf das zurück, was Infra Suisse erreicht hat, zum Beispiel die Sicherstellung einer guten Ausbildung. Dabei bleibt Hany indes bescheiden, verweist auf sein Glück, dass ihm gute Leute zur Verfügung standen, der frühere Geschäftsleiter Benedikt Koch und der heutige Matthias Forster sowie der ehemalige Leiter der Berufsfachschule Verkehrswegbauer, Urs Lütolf. «Die haben alles gemacht, ich konnte mich voll auf sie verlassen.» Was Hany meisterhaft beherrscht hat, war, seine politischen Beziehungen zugunsten von Infra Suisse und SBV zu nutzen. «Sehr gut ist mein Kontakt zum ASTRA sowie zum Bundesamt für Energie», zählt er die Vorteile auf. So konnte Hany die Anliegen von Infra Suisse gleich am richtigen Ort deponieren. Wenn es die Situation erforderte, bekam er einen Termin mit einem Bundesrat. Auch wenn er nicht mehr Nationalrat ist, weilt Hany häufig

in Bern. Dabei ist er keiner, der sagt: «Mutige,orgetreten, denn ich bin dann mal weg und hinterlasse eine sehr hohe Messlatte.» Hany war es wichtig, seine Nachfolge bei Infra Suisse gut aufzugleisen. «In der Regel werden unsere Präsidenten für zwei Jahre gewählt. Ich habe entschieden, mich für ein Jahr wählen zu lassen, eben bis zum 26. April 2018. Ab dem 27. April wird dann Claudio Giovanoli meine Nachfolge antreten. Der Vorteil dieser Konstellation: Ich konnte ihn Gesprächspartnern in Bern bereits als meinen gewählten Nachfolger vorstellen. Da wird er ganz anders wahrgenommen, als wenn ich berichtet hätte, er würde wohl zu meinem Nachfolger gewählt werden.» Giovanoli, meint Hany und lächelt, habe sich schon sehr gut eingearbeitet. «So gehen meine politischen Kontakte für die Infra Suisse nicht verloren.»

SBV-Vizepräsident

Hany amtierte in den letzten vier Jahren ebenfalls als Vizepräsident des SBV. Dieses Amt wird er per Ende Jahr abgeben. Dass mit Gian-Luca Lardi jemand Zentralpräsident ist, der etwas vom Tiefbau versteht, freut ihn sehr. Lardi war für ihn der ideale Nachfolger von Werner Messmer. «Zwar war er politisch vorher nur auf Gemeindeebene, nicht national, tätig, aber er hat es geschafft, sich schnell auf dem politischen Parkett in Bern zurechtzufinden.» Auch Lardi konnte auf die Kontakte von Hany zählen. Der einräumt: «Wir haben nicht immer

die gleichen Ansichten, aber wir können gut miteinander diskutieren. Und darauf kommt es an.» Was hat sich in den vielen Jahren, in der er in der Baubranche ist, verändert? «Die Rekursmöglichkeiten führen dazu, dass es viel zu lange dauert, bis man bauen kann. Die rechtsgültigen Entscheide werden sehr spät gefällt. Zudem müsste es die Möglichkeit geben, das Allgemeinwohl über das individuelle zu stellen. Dann könnten nicht Einzelpersonen Bauprojekte über Jahre verzögern. Allerdings ist der Weg zu diesem Ziel ein weiter, denn man müsste eine solche Interessenabwägung auf allen Ebenen, also kommunal, kantonal und national, einführen.»

Enkelkinder und Reisen

Was kommt nach Infra Suisse? Hany, der früh heiratete, Vater zweier Töchter ist und Grossvater zweier Enkelkinder, freut sich auf mehr Zeit mit den beiden Kleinkindern und auf Reisen mit seiner Frau. Allerdings wird er, der seine Mandate behält, weiterhin über ein Arbeitspensum von 50 bis 60 Prozent verfügen. Zwar plant Hany nicht, diese Mandate ewig weiterzuführen, aber nichts zu tun, das kann er sich auch nicht vorstellen. «Es wird etwas Neues kommen», ist er überzeugt. Und räumt ein, er sei eben ein Macher, einer, der gern etwas bewirkt. Das hat er bei Infra Suisse zweifellos.

Text: Susanna Vanek, Schweizer Bauwirtschaft

WER IST DER BESTE STRASSENBAUER?

12. BIS 16. SEPTEMBER 2018

Schweizermeisterschaft
der Strassenbauer

SwissSkills 2018 in Bern

strassenbauer.ch/meisterschaft
#InfraSuisse



Revision öffentliches Beschaffungswesen



Öffentliche Beschaffungen sollen an das bezüglich Preis und Qualität beste Angebot vergeben werden. Das hat der Nationalrat in der Beratung zur Revision des Öffentlichen Beschaffungswesens BÖB beschlossen. Mit diesem Entscheid ermöglicht der Nationalrat bessere Investitionen von Steuergeldern in Qualität und Nachhaltigkeit. Die gleichzeitige Harmonisierung der kantonalen Beschaffungsordnungen eröffnet Chancen zum Abbau unnötiger Regulierungskosten.

Stellungnahme STEP Nationalstrassen



Infra Suisse begrüsst die Vorlagen zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 und dem Ausbauschnitt 2019. Sie setzen um, was Volk und Stände mit der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds vom Bund verlangt haben. Es ist aus unserer Sicht aber unabdingbar, dass zentrale Bauherrenkompetenzen beim ASTRA erhalten bleiben bzw. den steigenden Anforderungen angepasst werden.

infra-suisse.ch/stellungnahmen

Infrastrukturbau 2018



Vom Bahnausbau 2035 zur Zustandsanalyse der Kantonsstrassen über Regulierung und Ausschreibungen bis hin zur Schweizermeisterschaft der Strassenbauer: Im Bericht zum Infrastrukturbau 2018 finden sich spannende Rück- und Ausblicke von Infra Suisse. In der diesjährigen Bildstrecke zeigen wir zudem die Highlights des 50-Jahr-Jubiläums der Berufsfachschule Verkehrswegbauer in Sursee. Sie möchten den Bericht «Infrastrukturbau 2018» kostenlos bestellen? Melden Sie sich bei uns: info@infra-suisse.ch, 058 360 77 77

Veranstaltungen von Infra Suisse

Mo-Do	10.-13.09.2018	Hochschulkurs Untertagbau	Sursee
Mi-So	12.-16.09.2018	Schweizermeisterschaft der Strassenbauer	Bern
Mo-Di	17.-18.09.2018	Polierprüfung Strassen- und Grundbau	Sursee
Do-Fr	18.-19.10.2018	Fachkonferenz Untertagbau	Stuttgart
Do	25.10.2018	Fachkonferenz Grund- und Spezialtiefbau	
Mi	07.11.2018	Infra-Event Strassen- und Tiefbau	Lenzburg

Strassenbau einfach erklärt

Gross ist das öffentliche Interesse, wenn Strassen gebaut werden. Hintergründe zu Belagssanierungen, Werterhalt oder Submissionsverfahren hingegen sind kaum bekannt. Auch bei vielen politischen Entscheidungsträgern nicht. Darum bietet Infra Suisse neu ein Taschenbuch, das die Welt des Strassenbaus einfach und verständlich erklärt.

JETZT FÜR CHF 39.90 BESTELLEN

infra-suisse.ch/shop



Impressum

Infra Suisse
Weinbergstrasse 49
Postfach
8042 Zürich

Tel. +41 58 360 77 77
Fax +41 58 360 77 75

info@infra-suisse.ch
infra-suisse.ch

Publiziert am 05. Juli 2018.
Erscheint viermal jährlich.

Redaktion

Tina Grob: t.grob@infra-suisse.ch

Fotos

Ben Zurbriggen: Seite 2, 18 - 21
SBB Medienstelle: Seite 10
Markus Senn: Seite 22

