

Infrastrukturbau 2013



Inhaltsverzeichnis

- 3** *Die Gretchenfrage*
- 5** *Das Ziel ist der Weg*
- 6** *In die Jahre gekommen*
- 7** *Unterwegs wie noch nie*
- 9** *Ein Kraftakt*
- 11** *Tiefe Einblicke*
- 12** *Unsere Politik*
- 14** *Bildung neuer Räume*
- 15** *Standardmässig gut*
- 17** *Nachwuchs im Fokus*
- 18** *Da war was los*
- 21** *Brennpunkte 2013*
- 22** *Wer ist Infra*
- 23** *Wir sind dabei*

Die Gretchenfrage



Nun sag, wie hast du's mit dem Strassenverkehr? Und wie stehst du zum öffentlichen Verkehr? Diese Gretchenfragen der Verkehrspolitik brennen unter den Nägeln. Doch so heiss wie auch schon brennen sie längst nicht mehr.

Die Zeiten von erbitterten Grabenkämpfen zwischen Strasse und Schiene, von Schwarz oder Weiss bei Verkehrsfragen scheinen langsam der Vergangenheit anzugehören. Verkehrspolitik ist komplex. Einfache Rezepte sind selten die beste Lösung und sture Ideologien kaum zielführend. Längst ist klar, dass es für ein funktionierendes Verkehrssystem sowohl die Strasse wie die Schiene braucht. Und beide Verkehrsträger klagen heute über Kapazitätsengpässe, alternde Infrastrukturen und knappe finanzielle Mittel.

Verkehrsinfrastrukturprojekte sind Langzeitprojekte. Der Bau wie auch der Unterhalt müssen langfristig finanziert sein. Dafür schlägt der Bundesrat in seiner Vorlage zur «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI) einen unbefristeten Fonds vor. Diese Idee überzeugt, schafft ein solcher Bahninfrastrukturfonds doch mehr Kostenwahrheit und Stetigkeit bei Ausbau und Unterhalt. Ein gleiches oder ähnliches Instrument muss auch für die Strasse geschaffen werden.

Das Geld ist stets der Angelpunkt aller Diskussionen. Woher soll es kommen? Wohin soll es fließen? Der Schienenverkehr wird stark gefördert, der Strassenverkehr besteuert. Damit ist eine klare Mehrheit der Bevölkerung einverstanden. Vielen ist aber klar geworden, dass deswegen die Strassen nicht vernachlässigt werden dürfen.

In der Verkehrspolitik sind selten alle einer Meinung. Schon gar nicht, wenn es ums Geld geht. Kompromisse müssen dort eingegangen werden, wo nicht eine Ideallösung, sondern eine Verbesserung für alle Seiten angestrebt wird.

Gehen wir also gute Kompromisse ein!

Urs Hany, Präsident



Das Ziel ist der Weg



Nicht für die Schule, so wurde uns ständig eingebläut, sondern fürs Leben haben wir zu lernen. Richtig klar, was damit gemeint war, wurde uns erst, nachdem die Schule längst vorbei war und wir tatsächlich mitten im Leben standen.

Schule, und damit Bildung, darf nicht Selbstzweck sein. Viel mehr ist sie Mittel zum Zweck. Während der Schulzeit sollen wir beigebracht bekommen, was wir später können und wissen müssen. Das gilt für fachliche und methodische Kenntnisse gleichermaßen wie für persönliche Kompetenzen.

Der Fachverband Infra hat zusammen mit Bauunternehmern, den zuständigen Ämtern von Bund und Kantonen sowie den anderen Trägerorganisationen die rechtlichen Grundlagen für die zwei- und dreijährigen Grundbildungen im Berufsfeld Verkehrswegbau komplett überarbeitet. Die revidierten Bildungsverordnungen und Bildungspläne treten voraussichtlich per 1. Januar 2014 in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt wird auch eine zweijährige Lehre zum Gleisbaupraktiker angeboten.

Die neuen Bildungsverordnungen und Bildungspläne setzen bei allen Berufen einen wichtigen Paradigmenwechsel in der Bildungspolitik um: Vorgegeben ist nicht mehr der Schulstoff, der an den Berufsfachschulen oder in den überbetrieblichen Kursen vermittelt werden muss. Stattdessen ist definiert, welche Handlungskompetenzen zu erreichen sind. Nicht mehr, was man zu lernen hat, sondern was man nach der Lehre können muss, ist also vorgeschrieben. Diese Sichtweise ist besser. Sie ist nämlich diejenige der künftigen Arbeitgeber.

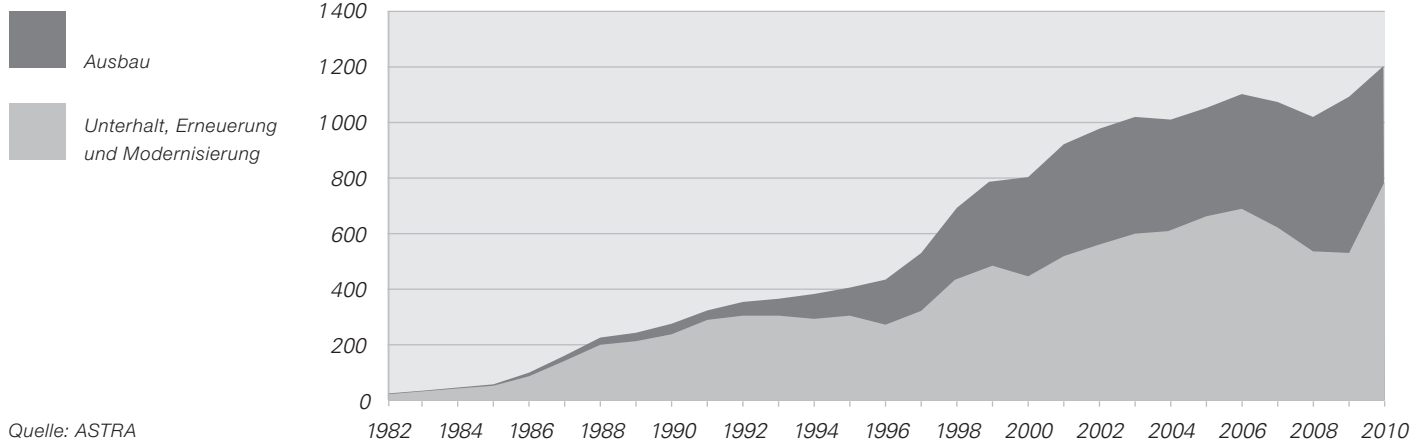
Das Ziel einer Strassenbauerlehre darf somit nicht darin bestehen, sich möglichst viel Wissen anzueignen. Ein Strassenbauer muss Strassen bauen können. Das Ziel ist der Weg.

Benedikt Koch, Geschäftsführer

In die Jahre gekommen

Sanieren wird immer wichtiger. Gab man im Jahr 1980 praktisch nichts für Unterhalt, Erneuerung und Modernisierung des Nationalstrassennetzes aus, so sind es heute jährlich rund 1,2 Milliarden Franken.

Ausgaben Nationalstrassen in Mio. CHF

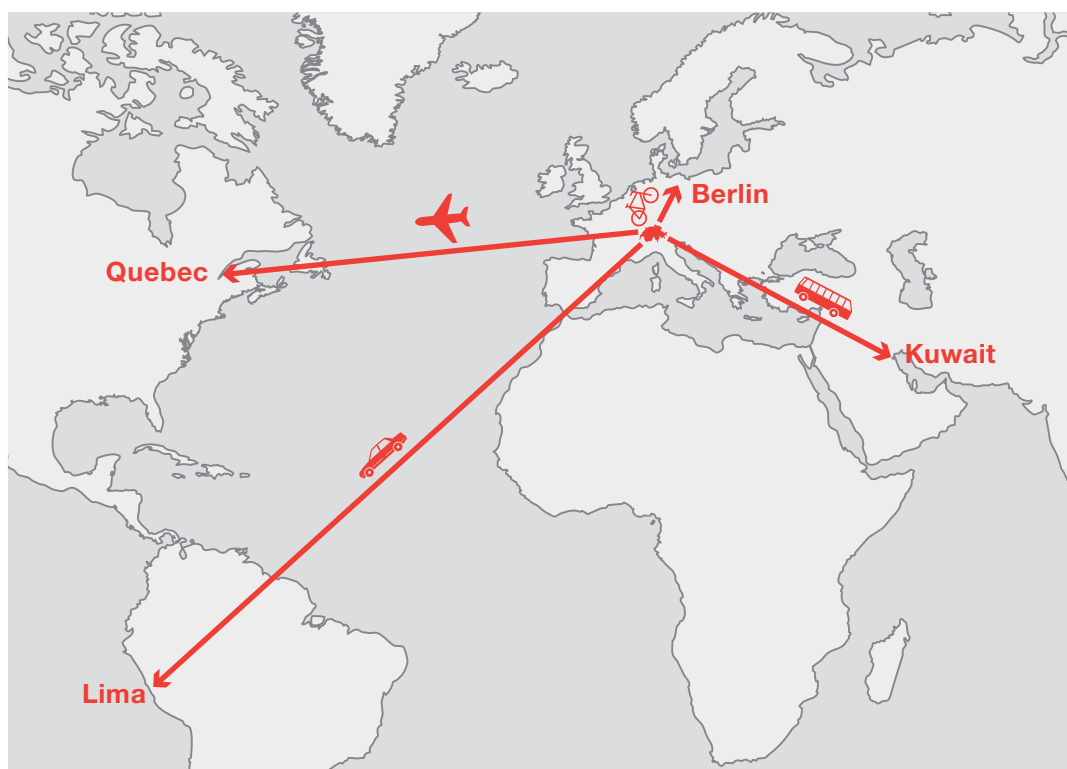


Für den steigenden Unterhaltsbedarf sind die zunehmende Belastung und das Alter der Infrastrukturen verantwortlich. So wurde 2010 auf den Nationalstrassen doppelt so viel gefahren wie noch 1990. Über die Hälfte aller Brücken – diese machen immerhin 15 % des Nationalstrassennetzes aus – wurden vor 1975 gebaut. Eine Autobahnbrücke ist auf eine Lebensdauer von 30 bis 45 Jahre ausgelegt.

Unterwegs wie noch nie

Die Schweizer sind ein Volk von Reisenden. Wir sind heute so weite Distanzen unterwegs wie nie zuvor. Jede Person legt pro Jahr durchschnittlich 750 Kilometer zu Fuss oder per Velo, 5200 Kilometer im Flugzeug, 3800 Kilometer mit dem öffentlichen Verkehr und 10 200 Kilometer mit einem Auto oder Motorrad zurück. Das sind Distanzen, die um die Welt führen.

Jahresdistanz pro Person nach Verkehrsmittel



Quelle: BFS 2012

Jedes Jahr reist in der Schweiz jede Person

- 754 km zu Fuss oder per Velo
- 3 823 km mit dem öffentlichen Verkehr
- 5 238 km im Flugzeug
- 10 165 km im Auto





Ein Kraftakt

In der Schweiz produzieren rund 1300 Wasserkraftwerke elektrischen Strom. Die grossen Werke mit einer Turbinenleistung von über 10 Megawatt decken zusammen mehr als 90 % der gesamten Produktion ab.

Wasserkraftwerke in der Schweiz

Kraftwerke		Produktion*	
Leistung	Anzahl	Energie	Anteil
> 10.0 MW	185	32 894 GWh	91.4 %
1 – 10.0 MW	214	2 767 GWh	7.7 %
0.3 – 1.0 MW	167	156 GWh	0.4 %
< 0.3 MW	700	190 GWh	0.5 %
Total	1266	36 007 GWh	100.0 %

Quelle: Schweizerischer
Wasserwirtschaftsverband

* Erwartung 2012 ohne Umwälzbetrieb

Die insgesamt 1266 Wasserkraftwerke der Schweiz produzierten demnach zusammen 36 000 GWh Strom. Die fünf schweizerischen Kernkraftwerke erzeugten 2011 etwas mehr als 25 500 GWh.

Quelle: BFE

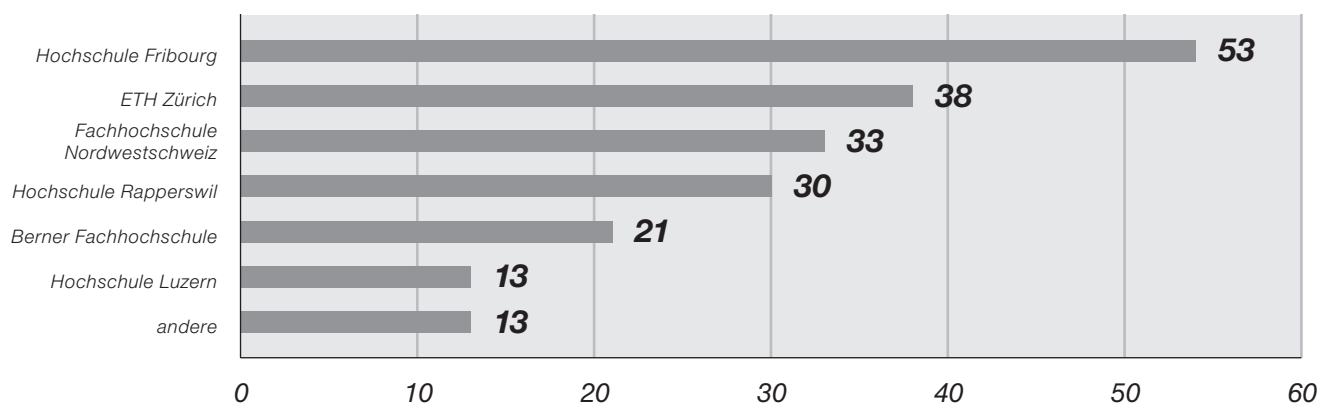


Tiefe Einblicke

Der Fels, die Technik und die Menschen. Eine komplexe Organisation an einem ungewöhnlichen Ort. Das ist Tunnelbau. Tunnelbaustellen faszinieren. Von dieser Faszination sollen sich auch Studierende von Fachhochschulen und Hochschulen anstecken lassen. Infra organisiert darum

zusammen mit den Baufirmen und dem Campus Sursee Bildungszentrum Bau jedes Jahr eine Projektwoche über den Untertagbau. Das Interesse bei den Studierenden ist erfreulich hoch. In den letzten sechs Jahren waren insgesamt 202 Studierende mit dabei.

**Anzahl Studierende am Hochschulkurs Untertagbau
des Fachverbands Infra 2007 – 2012**



Unsere Politik

Gotthard-Strassentunnel

Der Autotunnel zwischen Göschenen und Airolo ist in die Jahre gekommen. In spätestens 15 Jahren muss er komplett saniert werden. Dafür möchte der Bundesrat zuerst einen zweiten, neuen Tunnel bauen und erst dann den alten sanieren. Der Mehraufwand von einer Milliarde Franken ist nicht nur aus regionalpolitischer Sicht gerechtfertigt. Ist die neue Röhre gebaut und die alte saniert, wird der Verkehr einspurig und richtungsgetrennt geführt. Das macht die Fahrt durch den Gotthard sicherer und steigert die Verfügbarkeit der wichtigsten Nord-Süd-Verbindung.

4-Meter-Korridor

Nur mit einem 4-Meter-Korridor für den Güterverkehr auf der Schiene kann die Leistungsfähigkeit der Neat voll ausgeschöpft werden. Die Zufahrtsstrecken zum Gotthard-Basistunnel müssen darum so rasch als möglich angepasst werden. Der Ausbau soll über den Fonds für Eisenbahn-Grossprojekte finanziert werden. Keinesfalls aber über Einnahmen aus dem Strassenverkehr.



Infrastrukturfonds für Bahn und Nationalstrassen

In seiner Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) schlägt der Bundesrat ein neues Finanzierungsinstrument vor: Den Bahninfrastrukturfonds. Aus dem Fonds sollen sowohl der Betrieb, der Unterhalt als auch der Ausbau finanziert werden. Das fördert die Sensibilität für die Folgekosten von Ausbauten und schafft mehr Übersicht bei den Finanzflüssen. Dass es auch für die Nationalstrassen eine Fondslösung braucht, liegt auf der Hand. Doch neue Töpfe füllen sich nicht von alleine: Nötig sind neue Einnahmen. Sowohl für die Strasse wie auch für die Bahn.

Energiestrategie 2050

Damit der Ausstieg aus der Atomenergie gelingt, muss die Wasserkraft ausgebaut und die Geothermie gefördert werden. Landschafts- und Umweltschutz dürften künftig nicht mehr a priori höher gewichtet werden als der Ausbau von Infrastrukturen für erneuerbare Energien. Für eine erfolgreiche Energiewende müssen die Bewilligungs- und Rechtsmittelverfahren beschleunigt werden. Die Mitwirkungsrechte der Betroffenen sind auf ihren Inhalt zu reduzieren. Dies gilt für den Ausbau beim Stromnetz und für alle Infrastrukturinvestitionen der Energiestrategie 2050.



Bildung neuer Räume

Die Berufsfachschule Verkehrswegbauer in Sursee braucht mehr Platz, denn in den letzten Jahren ist die Zahl der Lernenden stetig gestiegen. Deshalb wird gebaut. Von aussen werden keine grossen Änderungen sichtbar sein, integrieren sich die Aufbauten doch unauffällig in die bestehende Bausub-

stanz. Im Moment entstehen drei zusätzliche Schulzimmer, verschiedene Gruppenräume, ein zeitgemässes Lehrerzimmer und eine neue Ausbildungshalle. Die Räume können etappenweise von April 2013 bis August 2014 bezogen werden.



Standardmässig gut

Die Schweiz ist föderalistisch organisiert. Neben dem Bund und seinen Betrieben vergeben darum auch 26 Kantone und 2400 Gemeinden Bauaufträge an Tief-, Strassen-, Gleis- oder Untertagbauer. So verschieden wie die Bauprojekte sind oftmals auch die Werkverträge mit ihren allgemeinen und besonderen Bestimmungen.

Bei Werkverträgen wäre jedoch weniger Vielfalt mehr. Hielten sich die öffentlichen Bauherren konsequent an die geltenden Normen sowie die Musterverträge und Leitfäden der

Koordinationskonferenz der Bau- und Liegenschaftsorgane der öffentlichen Bauherren (KBOB), so wäre dies für alle Beteiligte einfacher, effizienter und auch sicherer.

Die Hilfsmittel der KBOB sind eine wertvolle Grundlage, um Bauprojekte zeitgerecht und möglichst konfliktfrei zu realisieren. Der Fachverband Infra setzt sich dafür ein, dass die KBOB-Vertragsvorlagen von allen öffentlichen Bauherren verwendet werden. Kreativität beim Bauen ist gut. Nicht aber bei der Gestaltung von Verträgen.





Nachwuchs im Fokus

Strassenbauer sind cool, ihre Arbeit im Team ist vielseitig und macht Spass. Wer gerne draussen, körperlich aktiv und teamfähig ist, hat mit einer Ausbildung als Strassenbauer eine gute Wahl getroffen.

Das ist die Botschaft des Werbespots für den Beruf des Strassenbauers. In der Kürze eines Werbefilms kann man natürlich nicht die ganze Vielseitigkeit des Berufs zeigen. Der Strassenbauer-Spot dauert gerade mal 20 Sekunden.

Etwas länger haben die Dreharbeiten gedauert. Während eines halben Tages wurde im Museum neben dem Holzfäller-Bild von Ferdinand Hodler und während eines ganzen Tages an der Berufsfachschule Verkehrswegbauer in Sursee gedreht. Mit dabei waren Mikes Bruder Peter und ihr Arbeitskollege Fernando Tannast.

Die Fotos in diesem Heft geben einen Eindruck von den Dreharbeiten. Den fertigen Spot zu bestaunen gibt es in verschiedenen Schweizer Kinos oder unter www.bauberufe.ch/strassenbauer-spot.



Da war was los

2. Februar 2012:

Ausserordentliche

Mitgliederversammlung

Wichtige Schulgebäude der Berufsfachschule Verkehrswegbauer werden bis 2015 saniert und ausgebaut. Die Mitglieder des Fachverbands Infra haben dafür einstimmig grünes Licht gegeben.

27. März 2012:

Kadertagung Untertagbau

An ihrer Kadertagung setzten sich die Untertagbauer intensiv mit Ausmassen und Abrechnungen auseinander.

30. März 2012:

Fachkonferenz Spezialtiefbau

Hoch über den Gleisen von Zürich, im 31. Stock des Prime Towers, trafen sich die Spezialtiefbauer zu Ihrer Fachkonferenz. Zu diskutieren gab die sinkende Qualität von Ausschreibungen.

4. Mai 2012:

Fachkonferenz Untertagbau

Eine Marktstudie des Fachverbands Infra rechnet mit sinkenden Umsätzen im Tunnelbau. Darüber und über andere wichtige Themen der Branche unterhielt man sich an der Fachkonferenz Untertagbau in Sursee.

9. Mai 2012:

Mitgliederversammlung in Bern

Die Berufsfachschule Verkehrswegbauer erhält eine Solaranlage, mit der künftig 40% des Strombedarfs gedeckt wird. Die Mitglieder sprachen den dafür nötigen Kredit.

10. – 14. September 2012:

Hochschulkurs Untertagbau

37 Studierende aus Schweizer Hochschulen und Fachhochschulen wollten Tunnelluft schnuppern und nahmen am Hochschulkurs teil. Übungsobjekt war die Baustelle «Tunnel de Choindéz».



24. Oktober 2012:

ETH-Praxisforum

An mehreren Veranstaltungen wurden aktuelle Bauprojekte präsentiert und Kontakte zwischen Praktikern und Studierenden geknüpft.

25. Oktober 2012:

Fachkonferenz Untertagbau

In Küblis trafen sich die Tunnelbauer zur ihrer Herbst-Fachkonferenz. Wichtiges Thema war der 4-Meter-Ausbau der Neat-Zufahrtstrecken.

28. November 2012:

**Informationen über die
Ausschreibungspraxis der SBB**

Zusammen mit den SBB und dem Schweizerischen Baumeisterverband lud Infra die Bauunternehmer der Romandie zu einer Informationsveranstaltung über die Ausschreibungspraxis der SBB nach Lausanne ein.

24. Januar 2013:

Infra-Tagung in Luzern

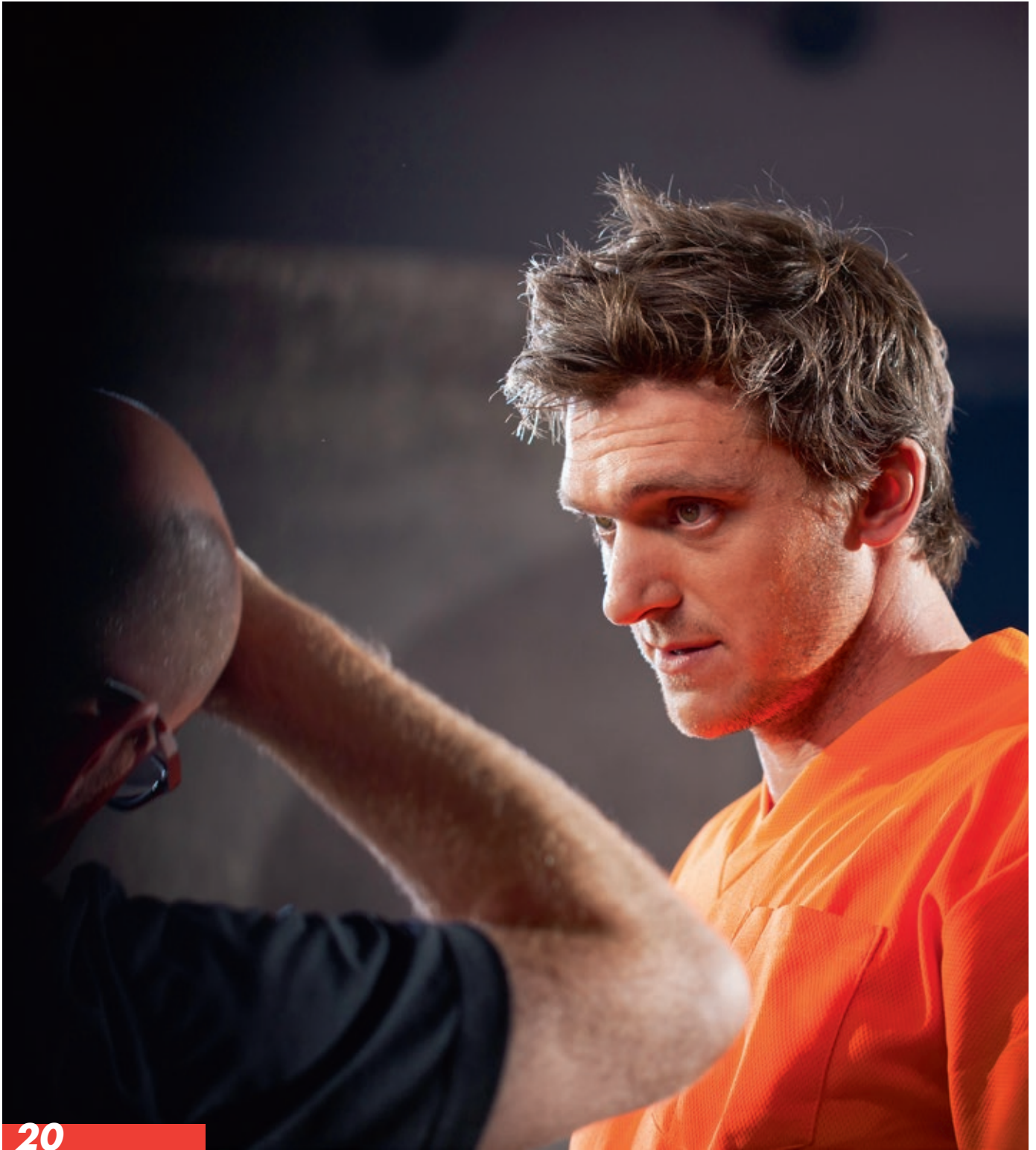
Die Infra-Tagung befasste sich unter dem Titel «On the Road Again» mit der Strasse, dem bedeutendsten Verkehrsträger der Schweiz.

5. Februar 2013:

Infra-Tagung in Lausanne

Die Wirtschaft am Genfersee blüht. Derweil platzt das Verkehrsnetz aus allen Nähten. Was tut man dagegen? Diese Frage stellte man sich an der Infra-Tagung der Westschweiz.





Brennpunkte 2013

Marktentwicklung

Wichtigster Auftraggeber des Tiefbaus ist die öffentliche Hand. Sie entscheidet über den Geschäftsgang. Die Credit Suisse bleibt für das aktuelle Jahr optimistisch und rechnet weiterhin mit vollen Auftragsbüchern im Tiefbau. Als treibenden Faktor sieht sie die dynamisch wachsende Bevölkerung, die immer mobiler wird. Um die Engpässe auf Strasse und Schiene zu beseitigen, sei die Leistung der Infrastrukturbauer gefragt.

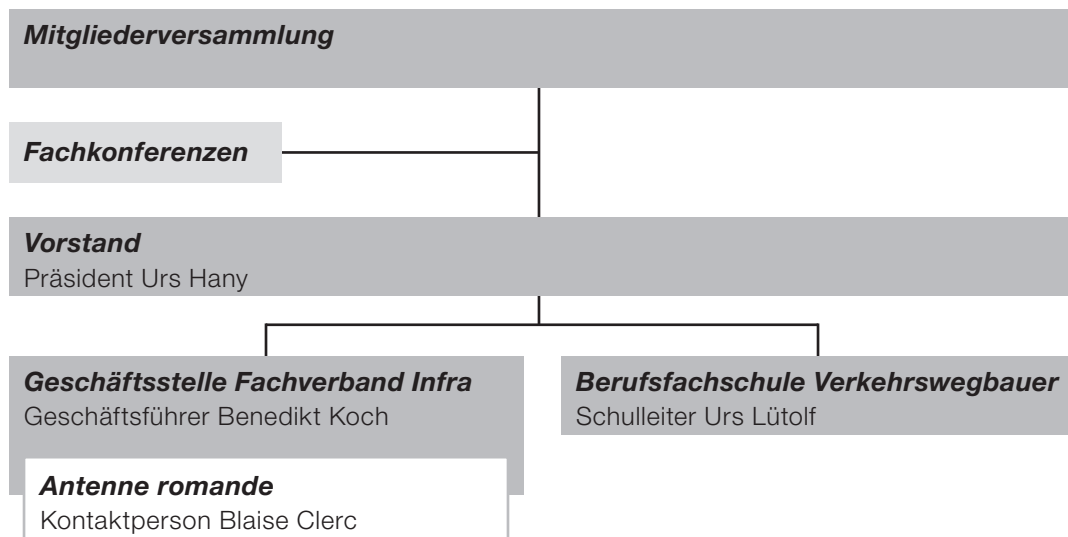
Finanzpolitik

Die Fragen um die Finanzierung von Unterhalt und Ausbau der Strassen- und Schieneninfrastrukturen dominieren einmal mehr die politischen Auseinandersetzungen. Während sich beim Bahninfrastrukturfonds eine baldige Einigung abzuzeichnen scheint, haben die Diskussionen um ein analoges Instrument für die Strasse erst begonnen. Die Geldfrage stellt sich dieses Jahr ganz besonders bei den Kantonen. Viele Kantone schreiben rote Zahlen. Darum wird gespart. Von den Kürzungsplänen dürfte auch der Infrastrukturbau nicht verschont bleiben.



Wer ist Infra

Organisation per 1. März 2013



Vorstand

Urs Hany, Präsident, Greuter AG, Hochfelden
Werner Hufschmid, Vizepräsident, Tiefbau, Walo Bertschinger AG, Zürich
Thomas Imperiali, Vizepräsident, Strassenbau, P. Imperiali & Cie AG, Büren a. d. Aare
Franz Damann, Normenwesen, HASTAG St. Gallen Bau AG, St. Gallen
Pierre-André Darbellay, Bildung Romandie, ISR Injectobohr S.A., Penthaz
Roland Kleeb, Finanzen, KIBAG Holding AG, Zürich
Felix Mann, Kontakt Romandie / Kommunikation, Laurent Membrez, Aclens
Hansruedi Meier, Rohrvortrieb, Implenia Schweiz AG, Zürich
Adrian Müller, Arbeitgeberpolitik, Marti Tunnelbau AG, Bern
René Schmidli, Spezialtiefbau, JMS RISI AG, Baar
Hanspeter Stadelmann, Untertagbau, Implenia Schweiz AG, Zürich
Ueli Weber, Grundbildung, E. Weber AG, Wattwil

Geschäftsstelle Zürich

Dr. Benedikt Koch, Geschäftsführer
Matthias Forster, stv. Geschäftsführer
Dejan Lukic, Leiter Technik
Marion Krättli, Sekretariat

Antenne romande Lausanne

Blaise Clerc (SBV), Secrétaire

Berufsfachschule Verkehrswegbauer, Sursee

Urs Lütolf, Schulleiter

Wir sind dabei

Mitgliedschaften des Fachverbands Infra

Schweizerischer Baumeisterverband SBV, Zürich
bauenschweiz – Dachorganisation der Schweizer Bauwirtschaft, Zürich
Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, Zürich
strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS, Bern
LITRA – Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, Bern
Geotechnik Schweiz, Zürich
SISTRA Schweizerischer Fachverband für Sicherheit auf Strassen, Olten
Verein PPP Schweiz, Zürich
Schweizerische Vereinigung für öffentliches Beschaffungswesen SVöB, Freiburg
FGU – Fachgruppe für Untertagbau, Sargans
European Federation of Foundation Contractors EFFC, Beckenham (UK)
Weltstrassenverband (AIPCR), National Komitee Schweiz, Zürich
STUVA – Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen, Köln (D)
ViaStoria Förderverein, Zentrum für Verkehrsgeschichte, Bern

Die Fotos in diesem Heft stammen von Andrin Winteler. Sie wurden während den Dreharbeiten zum Werbespot über den Beruf des Strassenbauers an der Berufsfachschule Verkehrswegbauer in Sursee und im Museum zu Allerheiligen in Schaffhausen gemacht. Die Portraitaufnahmen auf den Seiten 3 und 5 sind von Markus Senn.



Fachverband Infra

Weinbergstrasse 49
Postfach
8042 Zürich

044 258 84 90
info@infra-schweiz.ch

Fédération Infra

Antenne romande
Société Suisse des Entrepreneurs
Avenue de Savoie 10
Case postale 1376
1001 Lausanne

021 646 18 29
romandie@infra-suisse.ch

Berufsfachschule Verkehrswegbauer

Postfach
6210 Sursee

041 922 26 26
info@verkehrswegbauer.ch