

«Durch Dialog nimmt die Qualität immer zu»

/// SARA BLASER, CHEFREDAKTORIN

Nachhaltigkeit ist das Gebot der Stunde. Doch was heisst das für die Strassenbaubranche und wie gefragt sind Nachhaltigkeitsaspekte in öffentlichen Submissionsverfahren? Infra-Suisse-Präsident Christian Wasserfallen und der Geschäftsführer Adrian Dinkelmann geben Auskunft.

Pandemie, Ukrainekrieg – wie hat die Infrastrukturbaubranche die letzten beiden Jahre erlebt?

Christian Wasserfallen: Die Ankündigung des Lockdowns war ein Paukenschlag. Es war ein Kampf, dass die Baustellen offenblieben. Hätte die Baubranche pausieren müssen, wäre die Volkswirtschaft stillgestanden. Mit leeren Strassen und Schienen wären die Voraussetzungen ideal gewesen, um dringende Projekte schneller umzusetzen. Aber die Unsicherheit war gross, darum waren die Bauherrschaften zurückhaltend, obwohl unsere Branche sehr rasch gute Schutzkonzepte präsentierte. Verzögerungen, Ausfälle und neue Fragestellungen führten zu einem Rattenschwanz, der sich bis heute hinzieht. Und dann kam der Ukrainekrieg. Wir schlitterten von einer Krise in die nächste.

Und genau dann haben Sie, Herr Dinkelmann, die Position als Geschäftsführer von Infra Suisse angetreten.

Adrian Dinkelmann: Ja, Anfang 2022, gerade als sich das Thema Corona etwas gelegt hatte. Immerhin: Unsere Branche hat immer funktioniert und war sehr flexibel. Dies hat auch viel dazu beigetragen, dass die Wirtschaft nicht stillstand, und das ist es auch, was diese Branche so spannend macht: Egal, was passiert, wir müssen Lösungen finden, denn wir alle brauchen die Infrastrukturen. Aktuell merkt man die Abhängigkeiten von Rohstoffen und Energie sehr stark. Stahl und Bitumen haben uns am meisten getroffen, hinzu kommen nun die Unsicherheiten der Energieversorgung und -preise. Wir können nur hoffen, dass die Verfügbarkeit weiterhin gegeben ist, denn ohne Input, kein Output.



Hoffen wieder auf mehr Planungssicherheit nach Pandemie und Energiekrise: Adrian Dinkelmann und Christian Wasserfallen. (Bild: Sara Blaser)

Was heisst für Sie Nachhaltigkeit im Strassen- und Infrastrukturbau?

Dinkelmann: Neben der ökologischen Dimension der Nachhaltigkeit gibt es auch die gesellschaftliche und die wirtschaftliche: Wie wirtschaftet man, damit auch künftige Generationen noch wirtschaften können? Und wie lassen sich Beruf und Familie vereinbaren? Wir beschäftigen uns schon lange damit. Unsere Aufgabe als Verband ist es, unseren Mitgliedern mit Fakten und Lösungsansätzen beratend zur Seite zu stehen.

Wasserfallen: Nicht alles, was ökologisch ist, ist automatisch gut. Infrastrukturen müssen so gebaut werden, dass die Lebenszykluskosten optimal ausfallen. Unser Verband ist Mitglied beim Netzwerk Nachhaltiges Bauen Schweiz. Wir haben den Standard in Bezug auf den Infrastrukturbau mitgestaltet (SNBS Infrastruktur). Nun ist es zentral, dass sich dieser Standard in Submissionen durchsetzt, und Bauherrschaften, Kantone und Gemeinden keine eigenen Bewertungssysteme erarbeiten.

Wie wichtig ist die ökologische Nachhaltigkeit in Strassenbauprojekten für die Bauherrschaften?

Dinkelmann: Der politische Wille für mehr ökologische Nachhaltigkeit ist da. Insofern wäre der Weg einfach, denn im Infrastrukturbau ist der Auftraggeber ja die öffentliche Hand. In den Vergaben ist der politische Wille aber noch nicht ganz angekommen.

Wasserfallen: Beim Recycling ist man schon weit. Rund 80 Prozent der Baustoffe werden recycelt. Es gibt aber einen Teil, der deponiert werden muss. Deponieraum zu finden ist ein grosses Problem: Alle wollen gute Infrastrukturen, aber Deponien will niemand. Und das Deponieren soll auch verboten werden. Darum müssen wir Stoffkreisläufe schaffen. Hindernisse sind derzeit noch Regulationen, die es aktiv verhindern, dass man die Stoffe wieder einsetzt und es gibt noch zu wenig Bestrebungen seitens der Bauherrschaft, dass man z.B. Strassen aus Recyclingbaustoffen baut.

Das Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen wurde totalrevidiert, unter anderem um die Nachhaltigkeit mehr zu gewichten. Hat sich denn seither auf der Nachfrageseite etwas verändert?

Dinkelmann: Das öffentliche Beschaffungswesen ist zumindest im Gesetz vom Preisprimat weggekommen. Dieser hatte aber den Vorteil, dass die Angebote einfach vergleichbar waren. Heute bekommt nicht mehr einfach das kostengünstigste Angebot den Zuschlag. Aber welche neuen, weichen Kriterien jetzt ausschlaggebend sein sollen, ist vielen noch nicht klar. Darum ist es wichtig, dass wir einen Standard wie den SNBS haben, damit Angebote vergleichbar werden.

Wasserfallen: Es ist ein grosser Schritt von der Theorie in die Praxis. Es gibt sogar juristische Kommentare, die infrage stellen, ob die neuen Kriterien im Beschaffungsgesetz überhaupt umsetzbar sind. Es gibt aber klar auch andere Stimmen. Wir als Branche nehmen den politischen Auftrag ernst – im Wissen darum, dass in der Vergangenheit der Wettbewerb mit dem Preisdiktat sehr schlecht war und zu einem Preiserfall geführt hat, der zum Teil sogar ruinös war. So können wir nicht weitermachen.

Neu soll das «vorteilhafteste» Angebot den Zuschlag bekommen. Diese Formulierung lässt Interpretationsspielraum.

Wasserfallen: Ganz allgemein werden erst wenige Projekte so ausgeschrieben, dass der Fokus vom Preis abkommt. Die öffentlichen Stellen scheuen sich vor dem neuen Paradigma. Klar: Natürlich muss man mit öffentlichen Geldern haushälterisch umgehen. Aber ist denn das kostengünstigste Angebot über die ganze Lebensdauer hinweg gesehen auch das günstigste? Es ist wichtig, dass man den Bauherrschaften hilft, die Messbarkeit zu garantieren. Wir stellen fest, dass bei vielen Vergabestellen noch sehr wenig Wissen vorhanden ist in Bezug auf die neuen Kriterien und auf den SNBS. Von der öffentlichen Hand dürfte man schon erwarten, dass sie mit gutem Beispiel voran geht und die Gesetze und Regulierungen umsetzt. Die Hebelwirkung wäre riesig.

«Von der öffentlichen Hand dürfte man schon erwarten, dass sie als gutes Vorbild vorangeht und Nachhaltigkeit einfordert.»

Christian Wasserfallen

Dinkelmann: Unklar ist noch, wie sich ein Unternehmen bei den ökologischen und den sozialen Kriterien von anderen abheben kann. Wenn man einfach die Unternehmen, die gewisse Kriterien erfüllen, zulässt und die anderen ausschliesst, dreht sich wieder alles um den Preis. Nachhaltigkeitsaspekte sollten ein Zuschlagskriterium und kein Eignungskriterium sein. Doch dafür müssen sie nachvollziehbar und messbar sein. Wenn die Zuschlagskriterien in die Willkür abdriften, landen Vergabeentscheide vor Gericht. Kommen die Standards zum Einsatz, werden die Nachhaltigkeitsaspekte in Zukunft automatisch gefordert. Es wird anfangs vielleicht etwas mehr kosten, aber auf lange Sicht betrachtet, ist es eben die «vorteilhaftere» Variante.

Wie wichtig ist die ökologische Nachhaltigkeit, wie Asphalt mit hohem Recyclinganteil oder Niedertemperaturasphalt für Ihre Mitglieder? Sind sie offen für Innovationen oder ist es eher ein notwendiges Übel, um wettbewerbsfähig zu bleiben?



Christian Wasserfallen ist seit 2019 Präsident des Verbandes der Infrastrukturbauer Infra Suisse. Er vertritt diesen Verband im Zentralvorstand des Schweizerischen Baumeisterverbandes sowie beim Dachverband Bauenschweiz. (Bild: zVg)

Wasserfallen: Beides, es ist eine Anforderung und eine Marktchance zugleich. Viele Firmen investieren in neue Anlagen, die das Recycling verbessern, und in neue Baumaschinenflotten und Fahrzeuge. Investitionen lohnen sich: Die Bauvolumen sind hoch, die Margen aber klein, das Material und die Energie teuer. Verschwendung können wir uns nicht leisten.

Dinkelmann: Das Aber ist: Man kann nicht nur Nachhaltigkeit fordern, sondern muss auch sicherstellen, dass ein Wettbewerb möglich ist. Der Markt soll es zulassen, dass sich ein Unternehmen in einen oder anderen Bereich spezialisiert. Wenn Firma A eine Lösung mit einem höheren Recyclinganteil vorschlägt und Firma B dafür einen kürzeren Transportweg hat, sollten beide eine Chance haben, den Zuschlag zu erhalten.

Wenn das Wissen bei den Vergabestellen noch nicht sehr gross ist, wäre der Dialog zwischen Anbieter und Auftraggeber zentral. Ist das der Fall oder bieten die Bauunternehmen nur das an, was Bauherrschaften in ihren Ausschreibungen fordern?

Dinkelmann: Es kommt darauf an, ob Bauherrschaften Unternehmensvarianten akzeptieren. Die Bauunternehmungen verfügen über ein grosses Know-how: Sie wissen, wie man eine Baustelle führt und wie man einen Bauablauf verbessern kann, so dass die

ÜBER CHRISTIAN WASSERFALLEN

Der dipl. Masch.-Ing. FH arbeitete an der Berner Fachhochschule am Institut für mechatronische Systeme. Er ist in zwei Verwaltungsräten in der Industrie tätig und präsidiert den Verwaltungsrat der WALO Bertschinger AG Bern. Von 2011 bis 2021 präsidierte er den Verband der FH-Absolventen FH Schweiz. Zwischen 2003 und 2007 amtierte er im Berner Stadtparlament und wurde 2007 in den Nationalrat gewählt. Von 2012 bis 2019 war er Vizepräsident der FDP. Er ist Mitglied in den Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen sowie Wissenschaft, Bildung und Kultur.

Strasse weniger lang gesperrt werden muss. Durch einen frühen Austausch könnte man viele Projekte günstiger und effizienter planen und abwickeln. Oft finden aber Unternehmensvarianten zu wenig Beachtung oder werden nicht eingefordert. Hier würde mehr Dialog helfen. Durch Dialog verbessert sich die Qualität immer.

Wasserfallen: Auf einer übergeordneten Ebene findet schon ein Dialog statt. Infra Suisse steht zum Beispiel im Austausch mit dem KBOB, dem Koordinationsorgan der öffentlichen Beschaffungsstellen. Es wäre wertvoll, wenn dies auch auf Projektebene geschehen würde.

Wird der Dialog besser dank BIM (Building Information Modelling)?

Wasserfallen: Zumindest transparenter. Von BIM erwarte ich mir eine Produktivitäts- und eine Qualitätssteigerung. Die Bauunternehmen wollen nicht einfach digitalisieren um der Digitalisierung Willen. Bei der Planung und der Ausführung helfen digitale Zwillinge sicher, um frühzeitig zu merken, wenn etwa die Zeit knapp berechnet wurde oder es ein Problem mit der Zugänglichkeit geben könnte. Im Tiefbau ist BIM jedoch viel anspruchsvoller als im Hochbau: Die Geologie spielt mit, es gibt Gewässer, unebener Untergrund – und wir sind darauf angewiesen, dass die Bauherrschaft uns saubere Daten geben. Auch hier ist frühzeitiger Einbezug zentral.

Dinkelmann: Bei den Datenschnittstellen besteht noch viel Optimierungspotenzial. Wenn man diese nicht bruchfrei durch den ganzen Wertschöpfungsprozess verwenden kann, verliert man sehr viel Zeit. Diese Kompatibilität der Daten – von der Planung über die Ausschreibung und Submission bis hin zur Realisierung – ist leider noch nicht gegeben.

Wie fit sind denn die Bauunternehmen in Bezug auf BIM?

Wasserfallen: Sehr unterschiedlich. Einige haben schon den ganzen BIM-Prozess eingeführt. Die, die auch im Hochbau tätig sind, haben vielleicht einen Vorteil. Und grössere Unternehmen

wohl auch. Der Bund fordert bis 2025 BIM-Readiness. Wer für den Bund, sprich für das Astra oder die SBB offerieren will, muss bis dann bereit sein.

Dinkelmann: Die Herausforderung ist, BIM wirklich in die Geschäftsprozesse zu integrieren. Die Sache ist nicht einfach erledigt, wenn man einen Digitalisierungsverantwortlichen anstellt. Es ist ein Gesamtprozess, bei dem auch die Behörden involviert sind, denn diese müssen ihre Prozesse genauso umstellen. Der Austausch zwischen Branche, Behörden und Bauherrschaften ist dafür extrem wichtig.

Wie stark ist die Infrastrukturbaubranche vom Fachkräftemangel betroffen? Und wo sollte die Branche Ihrer Meinung nach ansetzen, um diesem entgegenzuwirken?

Wasserfallen: Insbesondere beim Beruf Strassenbauer ist die Tendenz stagnierend. Eine Schlüsselfrage ist, wie sich unsere Beziehung zu der EU entwickelt. Mit etwa 55 % ausländischen Arbeitnehmenden ist für das Baugewerbe ein Personenfreizügigkeitsabkommen zentral. Wir müssen zudem die Berufsbilder neugestalten: Es braucht attraktivere Abschlüsse bei den höheren Fachprüfungen, und Anschlussmöglichkeiten nach den Ausbildungen zum Gleisbauer oder Strassenbauer. Auch die Digitalisierung muss in den Berufsbildern integriert werden – in der Aus- und in der Weiterbildung. Diese Themen haben wir mit dem Baumeisterverband im Masterplan «Berufsbildung 2030» verankert.

Dinkelmann: Wir arbeiten an mehreren Fronten. Es reicht nicht, die Branche attraktiv für Lehrlinge zu machen, wir müssen die Leute auch behalten, wenn die Vereinbarkeit von Beruf und Familie ein Thema wird. Die Attraktivität für Kaderstellen und die Flexibilität, was die Arbeitszeiten betrifft, sind weitere Themen, mit denen wir uns auseinandersetzen müssen. Diese Bedürfnisse sind in den letzten Jahren viel stärker geworden.

Wasserfallen: Die junge Generation legt auch einen grossen Wert auf die Sinnhaftigkeit. Es geht weniger um Karriere und Ansehen,



Adrian Dinkelmann leitet seit dem 1. Januar 2022 als Geschäftsführer den operativen Betrieb der Branchenorganisation Infra Suisse. Er vertritt die Schweizer Infrastrukturbauunternehmen in verschiedenen Gremien in den Bereichen Bildung, Rahmenbedingungen und Umfeld. (zVg)

ÜBER ADRIAN DINKELMANN

Der 37-Jährige hat an den Universitäten von Bern und Tampere (Finnland) einen BWL-Masterabschluss mit den Schwerpunkten Marketing sowie Kommunikations- und Medienwissenschaften absolviert. Vor seiner Tätigkeit für Infra Suisse leitete er als Mitglied der Geschäftsleitung des Amts für Wirtschaft und Tourismus des Kantons Graubünden die Fachstelle für Regionalentwicklung. Er amtierte zudem als Präsident der kantonalen Regionalpolitik- und Interreg-Fachstellen auf Bundesebene.

sondern um eine sinnvolle Tätigkeit. Unsere Branche bietet das: Wer einen Bahnhof baut oder eine Autobahn mit einem lärmarmen Asphalt saniert, leistet einen wichtigen Beitrag für unsere Gesellschaft.

«Nachhaltigkeit heisst auch, dass Baustellen länger dauern können, wenn beispielsweise ein Unternehmen Teilzeitarbeit anbietet.»

Adrian Dinkelmann

Infra Suisse hat unter seinen Mitgliedern eine Umfrage zum Thema Teilzeitarbeit gemacht, mit dem Ergebnis, dass sich viele Unternehmen schwertun damit. Woran liegt das?

Dinkelmann: Wir sind eine männer- und vollzeitlastige Branche. Damit müssen und wollen wir uns befassen. Wir wollen sensibilisieren, unseren Unternehmen beratend zur Seite stehen und aufzeigen, welche Modelle möglich sind. Und wir wollen auch die Bauherrschaften sensibilisieren: Wer Nachhaltigkeit will, muss auch die Konsequenzen akzeptieren, zum Beispiel höhere Kosten, weil die Baustellen länger dauern, wenn man ein Unternehmen engagiert, das Teilzeitmodelle fördert. Dazu braucht es aber eine Gesamtbetrachtung, denn es ist gut möglich, dass die volkswirtschaftlichen Kosten immer noch tiefer sind.

«Das Preisdiktat hat zu einem Preiszerfall geführt, der zum Teil ruinös war. So können wir nicht weitermachen»

Christian Wasserfallen

Meine 4-jährige Tochter ist Fan von Bob dem Baumeister und möchte Baumeisterin werden. Was raten Sie ihr?

Dinkelmann: Dass sie diese Faszination aufrechterhalten soll! Die Begeisterung fürs Bauen, für das Erschaffen und das Arbeiten mit Maschinen ist bei Kindern gross, aber sie fällt oft weg vor der Berufswahl. Und darum möchte ich nicht nur den Kindern, sondern auch deren Umfeld sagen: Es gibt attraktive Jobs in der Infrastrukturbauindustrie, die inhaltlich spannend, gut bezahlt und sinnstiftend sind. Unsere Branche bietet auch sehr attraktive Karriereperspektiven. Ihre Tochter sollte unbedingt die «Swiss Skills» besuchen, um zuzuschauen, wie die Strassenbauer um den Schweizermeistertitel kämpfen.

Wasserfallen: Es gibt nicht nur Strassen- und Gleisbauer, es gibt Maurer oder Steinmetze und viele weitere spannende Berufsbilder. Wir veranstalten gemeinsam mit dem Baumeisterverband

und bauberufe.ch an den «Swiss Skills» eine Bauberufe-Arena, um Leute abzuholen, die sich für den Bau interessieren, egal, ob es dann der Beruf Gleisbauer oder Strassenbauer werden soll. Ich hoffe, Ihre Tochter kommt uns besuchen.

Der Baumeisterverband und die Gewerkschaften verhandeln derzeit den neuen Landesmantelvertrag (LMV). Hitzesommer, Nachwuchsmangel, allgemeine Teuerung – sind das nicht Gründe genug, um auf die Forderungen der Gewerkschaften einzugehen?

Wasserfallen: Bei der aktuellen Teuerung gibt man im Hochbau etwa 11 % und im Strassenbau etwa 8 % mehr aus. Die Margen sind minim. Damit lassen sich Forderungen wie höhere Löhne und kürzere Arbeitszeiten schlichtweg nicht vereinbaren. Helfen würde es, wenn der Arbeitsmarkt flexibler wäre – zumal wir eine sehr saisonale Branche sind.

Dinkelmann: Die Neuverhandlung des LMV bietet eine gute Gelegenheit, die Flexibilisierungswünsche von beiden Seiten zu thematisieren. Solche Verhandlungen sind immer intensiv, aber schlussendlich sucht man partnerschaftliche Lösungen.

Was wünschen Sie der Branche für 2023?

Wasserfallen: Dass wieder eine gewisse Ruhe einkehrt, damit man die neuen Prozesse wie das neue Beschaffungsrecht und die Digitalisierung umsetzen kann.

Dinkelmann: Planungssicherheit. In ungewissen Zeiten warten die Bauherrschaften ab mit ihren Projekten, und dieses Abwarten ist extrem verunsichernd für unsere Unternehmen. Mit mehr Ruhe kann man sich wieder mehr auf die strategischen Schwerpunkte konzentrieren und sich auch mal etwas Zeit zum Denken nehmen, um sich als Unternehmen weiterzuentwickeln.

ÜBER INFRA SUISSE

Infra Suisse ist die nationale Branchenorganisation der im Infrastrukturbau tätigen Unternehmen. Der Verband vertritt die Interessen seiner rund 250 Mitgliedsunternehmen und ist als Organisation der Arbeitswelt (OdA) für die Grund- und Weiterbildung im Verkehrswegbau verantwortlich. Infra Suisse engagiert sich für die Erhaltung und den bedarfsgerechten Ausbau der Schweizer Infrastrukturen (Strasse, Schiene, Versorgung, Entsorgung).

SNBS INFRASTRUKTUR

Informationen und Merkblätter zum Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz Infrastruktur:
www.nnbs.ch/snbs-infrastruktur