

Velotunnel darf bleiben



Visualisierung des Velotunnels unter dem Zürcher Hauptbahnhof.

Im September startet der Ausbau des Velotunnels, der unter dem Zürcher Hauptbahnhof hindurchführt. Im Herbst 2024 soll er eröffnet werden. Das Stadtzürcher Stimmvolk hat im vergangenen Juni dem Ausbau des im Rohbau bereits seit länge-

rer Zeit bestehenden Tunnels unter dem Hauptbahnhof zugestimmt. Zum Projekt gehört auch eine weitere Velostation.

Beim Velotunnel handelt es sich um eines der grösseren und wichtigeren von rund 110 Bauprojekten, die in der Stadt

Zürich im Jahr 2022 umgesetzt werden. Etliche davon dienen der Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt, einem der Schwerpunkte des Tiefbauamts.

Der Velotunnel darf wohl dauerhaft in Betrieb bleiben – und muss nicht doch noch einer Autobahn weichen. Der Bund will die einstigen Autobahnpläne endgültig beerdigen. Die Bevölkerung wolle keine Autobahnen mitten im Stadtgebiet, sagte Bundesrätin Simonetta Sommaruga bei der Präsentation der künftigen Schweizer Autobahnpläne.

Der Bundesrat beantragt deshalb dem Parlament, die ursprünglich gehegten Autobahnräume in Zürich endgültig aus dem Netzbeschluss zu streichen. Im Velotunnel-Projekt waren bisher rund acht Millionen Franken für einen Rückbau eingerechnet. Nun wird aus dem provisorischen Projekt wohl ein definitives. (sda/bb)

Mehr als eine Frage der Perspektive



Adrian Dinkelmann
ist Geschäftsführer
von Infra Suisse.

Anfang Jahr durfte ich die Geschäftsführung von Infra Suisse übernehmen. «Ein Perspektivenwechsel», höre ich dazu oft. Das ist es in der Tat: Vor meinem Start beim Verband der Infrastruktur-Bauunternehmen war ich unter anderem für die Umsetzung der Regionalpolitik des Bundes im Kanton Graubünden verantwortlich. Dennoch war der Kulturschock nicht so gross wie neun Jahre zuvor, als ich von der Privatwirtschaft in die Verwaltung wechselte.

Denn eines ist klar: Die wirtschaftliche und regionale Entwicklung kann sich nur dank zuverlässigen Infrastrukturen entfalten. Hinzu kommt, dass die öffentliche Hand im Infrastrukturbau eine besondere Rolle spielt: Sie ist Bauherrin, Betreiberin und Regulatorin zugleich.

Mit dem revidierten Beschaffungsgesetz Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (BöB) nehmen der

Bund, die Kantone und die Gemeinden auch eine andere Perspektive ein. Die öffentlichen Vergaben sollen sich nicht mehr ausschliesslich nach dem Preis richten, so der Wille des Gesetzgebers. Der Paradigmenwechsel zum «vorteilhaftesten Angebot» spricht in der Theorie für mehr Qualität und die Berücksichtigung der drei Dimensionen der Nachhaltigkeit.

Doch wie sieht es in der Praxis aus? Anlässlich unserer Infra-Tagung vom 20. Januar 2022 in Luzern nahmen wir genau diese Perspektive ein. Wir erfuhren, dass es an der Definition effektiver Handlungsfelder mangelt, weil zu wenig faktenbasierte Entscheidungsgrundlagen bestehen. Und wir erhielten Einblicke in die Erfahrungen mit qualitativen Kriterien im Kanton Aargau.

Meine Erkenntnis: Die Rahmenbedingungen und die Instrumente wären vorhanden, sie müssen aber richtig eingesetzt werden. Dies hängt wesentlich davon ab, wie innovativ die Unternehmen sein dürfen und können. Hierbei sind praktikable Vergabekriterien gefragt. Das unternehmerische Know-how sollte unbedingt einfließen.

Womit wir bei der dritten Bedeutung der Perspektive sind: Perspektiven für in-

novative junge Menschen. Ich gehe davon aus, dass bei einer Umfrage unter Jugendlichen die Berufsfelder des Infrastrukturbaus leider (noch) nicht zu den innovativsten gehören würden. Herausforderung angenommen! Ich durfte mich kürzlich mit den jungen Unternehmern von Swiss-loop Tunneling unterhalten. Infra Suisse unterstützte das Team, das letzten Sommer an Elon Musks «Not-A-Boring-Competition» teilnahm, als Goldpartner. Ich war fasziniert vom Spirit dieser jungen Menschen.

Hoffentlich werden dieses und viele weitere Beispiele die Jugend (und ihre Eltern) überzeugen, dass eine Ausbildung im Infrastrukturbau hervorragende Perspektiven bietet. Wir werden uns dafür einsetzen, dass unsere Branche auch in Zukunft attraktiv bleibt. Hierfür müssen wir uns jedoch mit den Anliegen der jungen Generation auseinandersetzen.

Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie, attraktive Arbeitsmodelle für Kaderpositionen sowie praxisorientierte Aus- und Weiterbildungen im digitalen Bereich sind nur einige Schwerpunkte unserer Arbeit. Ich glaube an die guten Perspektiven unserer Branche und freue mich auf die Zusammenarbeit! ■

infra suisse

Kolumne

Uri regelt Umgang mit alten Passstrassen

Den Kanton Uri durchziehen mehrere Passstrassen, die noch ursprüngliche Bausubstanz aufweisen. Wie mit dieser bei Sanierungen umzugehen ist, regelt das neue «Gestaltungskonzept Passstrassen Uri». Strassen mit historischer Bausubstanz finden sich am Gotthard-, am Susten-,

am Klausen- und am Furkapass. Es sind alles «Kunststrassen»: Erstellt wurden sie noch handwerklich, geplant wurden sie aber von Ingenieuren, mit Hilfe vorgängiger Vermessung des Geländes und unter Anwendung von Plänen und Normen. Sie seien als Hochleistungsstrassen gebaut

worden, heisst es dazu in dem Gestaltungskonzept.

Der Umgang mit der historischen Bausubstanz dieser Strassen habe immer wieder zu Diskussionen Anlass gegeben, schreibt die Baudirektion. Der Urner Regierungsrat gab deshalb ein Gestaltungskonzept in Auftrag. Das Konzept soll nun als Wegleitung und Planungshilfe dienen, wenn Stützmauern, Brücken oder Absturzsicherungen verstärkt oder Beschädigungen repariert werden müssten. Fachleute aus dem Bau und der Denkmalpflege arbeiteten daran mit. Basis bilden die vier historischen Passstrassen, angewendet werden kann es aber auch auf andere Strassen.

Das Handbuch bezieht sich auf alle baulichen Eingriffe, von der kleinen Reparatur im Rahmen des betrieblichen Unterhalts bis zum Ausbau der Strasse. Dabei müssen sich die Arbeiten an drei übergeordneten Zielen orientieren: am Erhalt der historischen Bausubstanz, an der Herstellung eines homogenen Erscheinungsbildes und an der Rücksichtnahme auf das Landschaftsbild. (sda/bb)



Im Kanton Uri gibt es mehrere Passstrassen, die noch historische Bausubstanz aufweisen.

Abbruch statt Wiederaufbau

Das historische Bauernhaus Schochenmühle in der Stadt Zug wird abgerissen. Ein Wiederaufbau des Hauses aus dem Jahr 1799 werde nicht bewilligt, und ein alternativer Standort sei nicht sinnvoll, hält die Stadt fest. Das Gebäude wurde im März 2018 durch einen Brand stark beschädigt. Erste Schätzungen ergaben einen Substanzverlust von rund 50 Prozent.

Das Stadtparlament forderte in der Folge eine Reparatur. Der Stadtrat liess die verbliebene Gebäudesubstanz mit einem Not-

dach vor weiteren Schäden schützen und beauftragte einen unabhängigen Experten, ein Gutachten zu erstellen. Das Gutachten erachte einen Wiederaufbau grundsätzlich als möglich, jedoch nicht sinnvoll, teilt der Stadtrat mit. Die Mehrkosten für eine Rekonstruktion im Vergleich zu einem Neubau wurden auf 860 000 Franken geschätzt.

Der Stadtrat fasste deshalb den Beschluss, die Liegenschaft abbrechen zu lassen. Das Amt für Denkmalpflege hatte das Haus im Juni 2018 aus dem Inventar für schützenswerte Gebäude gestrichen. Weil der Kantonsrat 2020 entschied, den Autobahn-Halbanchluss Ammansmatt im Richtplan zu belassen, sei zudem ein Wiederaufbau oder ein Neubau am bestehenden Standort nicht möglich. Der Stadtrat habe in der Folge insgesamt fünf alternative Standorte geprüft. Diese hätten sich jedoch aus städtebaulichen, stadtplanerischen oder finanziellen Gründen als nicht geeignet erwiesen. (sda/bb)



Das Bauernhaus in Zug wurde 1799 erbaut.

BKW-Einkaufstour geht weiter

Der Berner Energie- und Dienstleistungskonzern BKW hat sich mit Übernahmen in Deutschland zwei weitere Unternehmen einverleibt. Zum Kaufpreis werden jeweils keine Angaben gemacht. Die Arnold und Gladisch Objektplanung Generalplanung GmbH aus Berlin und die Dr. Blasy – Dr. Øverland Beratende Ingenieure aus Bayern stossen zu BKW Engineering. Mit den Akquisitionen werden laut der BKW die Position im Wohnungsbau sowie in der Umwelt- und Wasserwirtschaft verstärkt. (sda awp)

Kapitalerhöhung bei Sika

Die Sika-Aktionäre haben an der ausserordentlichen Generalversammlung die Erhöhung des bedingten Kapitals gutgeheissen. Das bestehende bedingte Kapital wurde von derzeit 155 893,20 auf 187 893,20 Franken aufgestockt, wie der Bauchemiekonzern nach der Generalversammlung mitteilte. Die Zahl der Namenaktien steigt damit von 15 589 320 auf 18 789 320. Die ausserordentliche Generalversammlung hatte wegen Corona ohne Aktionäre stattgefunden. Diese konnten nur über den unabhängigen Stimmrechtsvertreter abstimmen. (awp sda)