AUSGABE 1/24

SBV
SSE
SSIC

SCHWEIZER BAUWIRTSCHAFT

FOKUS

Städte der Zukunft

Alternative Arbeitszeitmodelle

SBV-Bauindex 2024

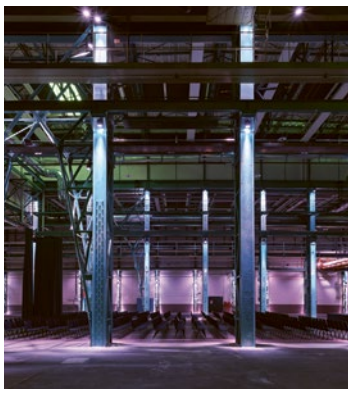
TAG DER BAUWIRTSCHAFT
JOURNÉE DE LA CONSTRUCTION
GIORNATA DELLA COSTRUZIONE

Vernetzung – Inspiration – Leadership

SAVE THE DATE

Freitag, 28. Juni 2024
Halle 550, Zürich-Oerlikon

Der wichtigste Netzwerkanlass der Branche. Hier treffen sich die Entscheider und tauschen sich aus: Baumeister, Bauherren, Planer und Architekten, Immobilien-Experten und Investoren sowie Akteure des Ausbaugewerbes und der Zulieferindustrie.



© Halle550

Gastgeber SBV SSE SSIC Schweizerischer Baumeisterverband · Société Suisse des Entrepreneurs · Società Svizzera degli Impresari-Costruttori · Societad Svizra dals Impressaris-Constructurs

Partner HGC

Ehrengast suisse.ing

www.tagderbauwirtschaft.ch

Herausforderung 10-Millionen-Schweiz

2045 leben voraussichtlich zehn Millionen Menschen in unserem Land – ein Viertel davon ist über 65. Das wirft Fragen auf; zu Gesellschaft, Raumentwicklung, Wirtschaft, Natur, Ressourcen und Mobilität.

Ob in naher Zukunft so viele Menschen in der Schweiz leben, ist unter Fachleuten umstritten. Trotzdem ist klar: Wir müssen uns auf eine wachsende, ältere und heterogenere Bevölkerung und mehr Arbeitsplätze vorbereiten. Die Schweizer Altersvorsorgesysteme sind nicht nachhaltig finanziert, es braucht leistungsseitige Anpassungen.

Aber auch die Ansprüche an den Raum steigen. Diverse Schutz- und Nutzungsansprüche führen zu Zielkonflikten. Dabei sind Anliegen wie Naturschutz und Kulturerbe ebenso relevant wie Siedlungs- und Wirtschaftswachstum, Land- und Forstwirtschaft, Sport, Tourismus und Energieproduktion. Der Schweizerische Baumeisterverband SBV engagiert sich dafür, dass die vielseitigen Ansprüche durch transparente Interessenabwägungen mit Augenmass unter einen Hut gebracht werden. Das Thema Bevölkerungswachstum soll gemäss Raumplanungsgesetz in den Städten aufgenommen werden – möglichst ohne die dortigen Grünflächen zu überbauen. Noch haben aber die wenigsten Städte eine Antwort darauf, wie eine attraktive Siedlungsentwicklung nach innen konkret stattfinden soll. Im Gegenteil: Das Bauen in bestehenden Strukturen führt kurzfristig zu mehr Einsprachen und damit deutlich längeren Baubewilligungsverfahren. Die Bautätigkeit stockt, Wohnungsmangel ist die Folge. Der SBV engagiert sich für höhere Ausnützungsziffern, raschere Baubewilligungsverfahren, mehr Flexibilität in der Raumplanung und den Abbau von Überregulierung.

Die Schweizer Wirtschaft ist gefordert, ihre künftige Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Mit der Überalterung der Gesellschaft werden viele Arbeitsplätze nicht mehr besetzt werden können. Manchen Firmen droht das Aus. Das inländische Arbeitskräftepotenzial muss besser genutzt und es muss mit einer zielgerichteten Zuwanderung dem Fachkräftemangel begegnet werden. Die Megatrends Digitalisierung und Globalisierung prägen die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz. Der SBV engagiert sich für liberale Rahmenbedingungen für innovative Unternehmen.

Auch die Mobilitätsbedürfnisse steigen mit einer wachsenden Bevölkerung. Dem angemessenen Unterhalt und dem Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen kommt deshalb eine immer grössere Bedeutung zu. Der SBV engagiert sich insbesondere dafür, dass Mobilitätsinfrastrukturen, wo immer möglich, unter den Boden verlegt werden.

Romana Heuberger, Senior Spezialistin Raumplanung beim SBV

Bild: SBV

Bild: SBV

INHALT

Fokus

Städte der Zukunft

Die Stadt der Zukunft wird verdichteter, grüner und nachhaltiger. Sie bietet smarte Verkehrs- und Wohnlösungen.

6–17

18 **Digitalisierung**

20 **Daten und Tools 2024**

21 **SBV-Bauindex**

Was die Daten von Bund und simap.ch aufzeigen.

19

Warum der SBV die Renteninitiative zur Annahme empfiehlt.

22

Wie es ein Bauführer schafft, 80 Prozent zu arbeiten.

23

Bild: Keystone

«Die handwerker-feindliche Verkehrs-situation ist das Schlimmste.»

Die Städte von morgen zu gestalten, bedeutet auch, den Verkehr der städtischen Transportmittel von heute zu planen sowie mehr Verdichtung zu ermöglichen. Keine leichten Aufgaben und doch ist da, angesichts der Probleme unserer Mitglieder bei der Arbeit, viel Luft nach oben.

Bernhard Tobler, Geschäftsführer, Spleiss AG, Küsnacht ZH
Der Platzmangel ist ein grosses Problem. Städtische Baustellen sind immer sehr eng, man hat keinen Lagerplatz, alles muss «just in Time» angeliefert werden, auch mit kleineren Fahrzeugen mangels Umschlagplatzes. Die Baustelleneinrichtungen müssen aufwändig auf Stahlbühnen erstellt oder öffentlicher Grund dazu gemietet werden. Auch Parkplätze fehlen in der Stadt für die Handwerker und werden immer geringer. Nichtsdestotrotz muss die Sicherheit von sämtlichen Verkehrsteilnehmern jederzeit gewährleistet sein bzw. die Umleitungen und Ähnliches klar signalisiert werden. Schliesslich werden lärmintensive Arbeiten ausserhalb der normalen Zeiten nicht toleriert und Nachbarn benehmen sich, als ob ihr eigenes Gebäude nie gebaut worden wäre.

Andreas Obergsell, Geschäftsführer, A. Obergsell AG, Basel
Für uns als Kundenbetrieb ist das grösste Problem die Handwerkerfeindliche Verkehrssituation in der Stadt. Um dies zu illustrieren, folgende Beispiele: Die Parkplätze werden aufgehoben en Masse (ohne alternative Parkverbotszonen welche mit der Handwerkerkarte zu nutzen wären), die extra langen Rotzeiten an gewissen Verkehrsampeln (Stau produzieren, um Verkehrsteilnehmer auf den Umstieg zum ÖV zu «zwingen»), die Spuränderungen / Zusammenlegungen, welche zur Folge haben, dass es Stau gibt.

Urs Neff, Mitglied der Geschäftsleitung, Cellere Bau AG, Zürich
Aus meiner Sicht sind im städtischen Tiefbau die Platzverhältnisse, Lärmemissionen und der Umgang mit Anwohnern und Verkehr die grössten Herausforderungen.

Erstgenanntes hat grosse Auswirkungen auf die ganze Baustellenlogistik, die nur mit grossem Aufwand sichergestellt werden kann. Beim zweiten ist es so, dass lärmintensive Arbeiten nur in begrenzten Zeitfenstern ausgeführt werden können, was die Arbeitsplanung und -Abläufe erschwert. Schliesslich muss im Umgang mit Anwohnern und Verkehr sehr genau auf die Befriedigung ihrer Bedürfnisse geachtet werden, damit möglichst reibungslos gearbeitet werden kann.

Wachstum ohne Kopfschmerzen

Autor: Beat Matter

In Winterthur skizziert der revidierte kommunale Richtplan die künftige Entwicklung der Stadt. Ein Gespräch dazu mit Martin Jakl, Co-Leiter Stadtraum und Architektur im Winterthurer Amt für Städtebau

Gemäss Prognosen wächst die Bevölkerung der Stadt Winterthur von heute 120 000 auf 135 000 im Jahr 2040. Wie viele andere Gemeinden muss auch Winterthur das Wachstum durch Innenverdichtung bewältigen. Wie kann der Spagat zwischen mehr Dichte und hoher Lebensqualität gelingen?

«Städtebau findet immer in einem Spannungsfeld zwischen kollektiven Zielsetzungen und individuellen Entscheiden statt.»

Wir planen heute in hohem Masse interdisziplinär. Nur so können wir die Bereiche Siedlung, Verkehr und Freiraum umfassend austarieren. Ein wichtiges Element unserer Entwicklungsstrategie ist das sogenannte urbane Rückgrat, das wir entlang den Hauptverkehrsachsen in der Stadt definiert haben. Auf dieses Rückgrat soll sich das Hauptwachstum der nächsten Jahre konzentrieren. Auch in den Aussenquartieren wird es Entwicklung und Wachstum geben. Aber gesamthaft so, dass ein Festhalten an der Charakteristik Winterthurs als durchgrünte Stadt mit hoher Lebensqualität möglich ist.

Dicht gepackte Städte laufen Gefahr, angesichts der Klimaveränderung heiss zu laufen. Ein Dilemma?
Nicht unbedingt. Mit dem Rahmenplan Stadtklima liegt dafür in Winterthur ebenfalls ein interdisziplinäres Strategiepapier vor. Nebst strengen Hochbaustandards, welche die Bau- und Zonenordnung vorgibt, liegt ein grosser Hebel in der Gestaltung des öffentlichen Raums und in der Vernetzung vorhandener Freiräume. Dadurch sollen ein möglichst guter Luftaustausch im Stadtgebiet gewährleistet und Hitzeinseln minimiert werden. Wir können in Winterthur nicht den globalen Klimawandel abwenden. Das wäre wie Aspirin zur Behandlung einer schweren Krankheit. Aber wir können mit gezielten städtebaulichen Massnahmen da-

Bild: zvg

für sorgen, dass wir keine Kopfschmerzen bekommen.

Ein Kernstück des Winterthurer Richtplans ist die Anforderung, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs von heute 42 auf 20 Prozent zu reduzieren. Wie soll das gelingen?
Wir streben in Winterthur eine Gesamtsituation an, in der jede Mobilitätsform im Strassenraum die nötige Priorität erhält, um effizient und nachhaltig zu funktionieren. Wer darauf angewiesen ist, mit dem Auto, dem Lieferwagen oder dem Lkw in der Stadt unterwegs zu sein – insbesondere im Gewerbeverkehr – soll den Platz vorfinden, um flüssig zu rollen. Das gelingt, wenn jene Menschen, die nicht zwingend mit dem Auto unterwegs sein müssen, Alternativen nutzen, um ans Ziel zu kommen – sei per öV, Velo oder zu Fuss. Diese Alternativen müssen wir stärken. So zeigte der jüngst veröffentlichte Städtevergleich Mobilität beispielsweise Nachholbedarf in der Nutzung des öV auf.

Im Mobilitätsverhalten zeigt sich vielerorts ein Widerspruch zwischen Vorsatz und Umsetzung: Die Winterthurer Bevölkerung etwa sprach sich 2021 deutlich für netto null Emissionen bis 2040 aus. Gleichzeitig ist der Motorisierungsgrad der Winterthurer Bevölkerung nach wie vor höher als jener in Zürich, Bern, Basel oder Luzern. Wie geht man raumplanerisch mit so einem Widerspruch um?
Städtebau findet immer in einem Spannungsfeld zwischen kollektiven Zielsetzungen und individuellen Entscheiden statt. Um gemeinschaftliche Zielsetzungen zu erreichen, müssen möglichst viele Menschen mitziehen. Im Mobilitätsverhalten gelingt das nicht mit Verboten. Denn das führt nur zu Widerstand. Wir konzentrieren uns deshalb darauf, Anreize zu schaffen. In Winterthur soll es so attraktiv sein, sich per öV, Velo oder zu Fuss zu bewegen, dass man seltener auf die Idee kommt, das Auto zu nehmen.

Mithelfen soll das Prinzip der 5-Minuten-Stadt. Wie?
Das Prinzip ist dasselbe wie die 15-Minuten-Stadt, die man im internationalen Kontext kennt. Mit dem reduzierten Ansatz berücksichtigen wir, dass Schweizer Städte im internationalen Vergleich überschaubar sind. Das Ziel ist eine Stadt- und Quartierentwicklung, die dazu führt, dass die Bewohnerinnen und Bewohner die Anlaufstellen ihres täglichen Bedarfs innert fünf Minuten erreichen können. Dies zu Fuss oder mit dem Velo. Quartiere, die das bieten, sorgen dafür, dass die Menschen nicht kreuz und quer durch die Stadt fahren müssen, um alltägliche Bedürfnisse zu befriedigen.

In den vergangenen Jahren sind in vielen Quartieren Bäckereien, Metzgereien und andere Angebote verschwunden. Kann der Städtebau das Quartierlädeli zurückbringen?
Nicht direkt. Mit städtebaulichen Massnahmen bringen wir nicht die konkrete Bäckerei ins Quartier und starten wir nicht die konkrete Initiative für einen neuen Quartierladen. Aber wir setzen die Rahmenbedingungen, die das Aufkommen und den Erfolg von neuen Angeboten begünstigen. Dies beispielsweise durch die Gestaltung von Quartierzentren, in denen sich Menschen gerne aufhalten. Oder durch eine gesunde Dichte, die Wohn- und Arbeitsraum für ausreichend potenzielle Kunden bietet.

Der revidierte Richtplan hat insbesondere bei den bürgerlichen Parteien viel Kritik erzeugt. Es hagelte über 800 Einwendungen. Die Rede war von einem ideologisierten Richtplan, der Träume skizziert und gesellschaftliche sowie wirtschaftliche Realitäten verkennt. Wie antworten Sie?
Die Kritik am revidierten Richtplan kommt aus allen politischen Lagern und war zu erwarten. Manchen gehen die skizzierten Ansätze zu weit, anderen zu wenig weit. Manche kritisieren falsch gesetzte Schwerpunkte, andere kritisieren die Bevölkerungsprognose. Im Kern dreht sich alles um die Grundfrage: Wie können in der Stadt mehr Menschen auf gleicher Fläche gut und nachhaltig zusammenleben? Wenn der Richtplan darüber eine breite Debatte anstösst, ist das kein Problem, sondern ein guter erster Schritt.

Lesen Sie den ganzen Beitrag hier.

Was die Stadt Basel in ihrer Entwicklung hemmt

Autor: Martin Dätwyler

Ein immer engmaschigeres Regelwerk erschwert es, zusätzlichen Wohn- und Arbeitsraum in Basel zu schaffen, und blockiert die Entwicklung einer lebenswerten und zukunftsfähigen Stadt.

Das Umfeld für Areal- und Immobilienentwicklungen durch Private hat sich im Kanton Basel-Stadt in letzter Zeit deutlich verschlechtert. Die Bauvorschriften nehmen stetig zu, die Planungs- und Bewilligungsverfahren werden immer komplizierter und länger. Gleichzeitig erheben immer mehr Personen oder Verbände Einsprache, sogar gegen breit abgestützte Bauvorhaben. Auch das neue Wohnschutzgesetz dämpft Investitionen in den Wohnungsbau, und es werden deutlich weniger Sanierungen durchgeführt. Hinzu kommen höhere Baukosten aufgrund steigender Leitzinsen, welche die Fremdfinanzierungskosten erhöhen und Bauprojekte gegenüber alternativen Anlageformen unattraktiver machen. Die Folgen dieser Entwicklung sind schon heute spür- und sichtbar: Wohnraum und Wirtschaftsflächen werden in Basel immer knapper.

Bild: zvg

«Auch das neue Wohnschutzgesetz dämpft Investitionen in den Wohnungsbau.»

Gleichzeitig verschärft das veränderte Marktumfeld den Wettbewerb Basels mit anderen Standorten. Umso wichtiger ist es nun, regulatorische Hürden und Kosten zu senken. Wir können es uns nicht länger leisten, ausgewogene und breit abgestützte Bauprojekte mit Überregulierung auszubremsen. Die Politik muss endlich gegensteuern und erkennen, dass gerade private Investoren Teil der Lösung sind. Das gemeinsame Ziel muss eine lebenswerte, prosperierende und zukunftsfähige Stadt sein. Damit wir dies erreichen, brauchen wir ein schlankes, demokratisches Regelwerk und rasche, effiziente Verfahren!

Über den Autor

Martin Dätwyler (*1969) ist seit 2018 Direktor der Handelskammer beider Basel (HKBB) und seit 2021 Präsident der Schweizer Industrie- und Handelskammern (SIHK). Er stiess 2002 als Leiter des Geschäftsbereichs Verkehr, Energie und Raumentwicklung zur HKBB. Seit 2019 ist er Landrat im Kanton Basel-Landschaft.

Rasch mehr Wohnungsbau ermöglichen

Autorin: Romana Heuberger

Wohnraum in den Städten wird knapper und damit teurer. Das einzige effiziente Mittel dagegen ist: mehr Wohnungsbau. Dazu braucht es schnellere Baubewilligungen und kürzere Einspracheverfahren.

Eine sinnvolle Innenverdichtung ist nötig, um das Bevölkerungswachstum in den Städten aufnehmen zu können. Doch nur ein Viertel der 50 grössten Gemeinden in der Schweiz schafft gemäss Wüest & Partner das erforderliche Mass an Verdichtung. Verwunderlich? Nein. Der theoretische Wille zur Verdichtung ist zwar da, aber «not in my backyard». Gerade in den Städten scheitern Bauprojekte immer häufiger an oft querulatorischen Einsprachen, mehr Regulierungen, längeren Bewilligungsverfahren, übertriebenem Lärmschutz oder am politischen Widerstand. Die Folge: zu wenig neuer Wohnraum, der aufgrund eines Nachfrageüberhangs teuer vermietet oder verkauft wird.

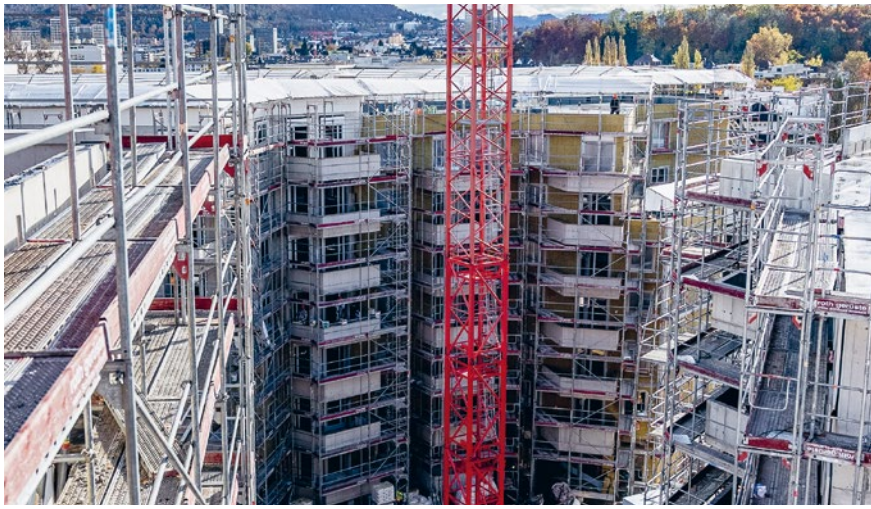


Bild: SBV

Eine gezielte Erhöhung der Ausnützungsziffern ist unumgänglich.

Um in Städten rasch mehr Wohnraum schaffen zu können, braucht es eine bessere Durchmischung von Gewerbe- und Wohnzonen und damit mehr Flexibilität bei der künftigen Umnutzung von Liegenschaften. Dies ermöglicht auch eine raschere Reaktion auf gesellschaftliche Entwicklungen. Eine gezielte Erhöhung der Ausnützungsziffern ist unumgänglich und schafft auch Anreize für energetische Sanierungen. Die Rechtsmittel müssen dahingehend modifiziert werden, dass offensichtlich querulatorische Einsprachen möglichst verhindert werden, zum Beispiel durch empfindliche Kostenauflagen. Die Einspracheverfahren müssen generell rascher erledigt werden. Die Digitalisierung und BIM sind in den Planungs- und Baubewilligungsverfahren als Chance zu nutzen. Es stellt sich die Frage, ob die bestehenden Planungsinstrumente für die heutigen Herausforderungen noch tauglich sind.

Mehr Informationen

Der SBV engagiert sich für: höhere Ausnützungsziffern, effizientere Planungs- und Baubewilligungsverfahren, Durchmischung Gewerbe-/Wohnzonen (mehr Flexibilität), gleichwertige Gewichtung von Wohnraumerstellung und ISOS bei Interessenabwägungen, Abbau von Überregulierungen, Verwesentlichung der Einspracheverfahren.

Neue Wege für den Güterverkehr

Autor: Werner Schüepp

Die durch den Onlinehandel ausgelöste Paketflut führt in den Städten zu immer mehr Fahrten und Staus. Wie löst dies der Kanton Zürich? Er setzt bei seinem Güterverkehrskonzept auf die Schiene.

In den, aus dem und durch den Kanton Zürich wurden 2019 rund 92.4 Millionen Tonnen Güter transportiert – Tendenz steigend. Der Grossteil davon, 87 Prozent, wird über die Strasse abgewickelt, nur 13 Prozent über die Schiene. Der Grund für das gestiegene Güterverkehrsvolumen ist der Onlinehandel. Dank Corona und Homeoffice erledigen viel mehr Konsumenten ihre Einkäufe im Internet. Mehr Onlinehandel heisst weniger gebündelte Anlieferungen an lokale Geschäfte, dafür mehr und schlechter gebündelter Verkehr in die Wohngebiete. Der Kanton Zürich hat dies erkannt und im Herbst 2022 das erste Güterverkehrs- und Logistikkonzept (GVLK) mit Planungshorizont 2040 vorgestellt.

Ziel ist es, Voraussetzungen für eine sichere, flächensparende sowie klimafreundlichere Versorgung und Entsorgung zu schaffen. Für die Erreichung dieses Ziels setzt der Kanton Zürich auf den Schienengüterverkehr. Eine Massnahme sieht vor, die Güterverkehrsströme auf der Schiene bis in die urbanen Räume zu bündeln, möglichst nahe zu den Endverbrauchern. Dies würde die Verkehrsbelastung auf dem Strassennetz deutlich reduzieren. Die Voraussetzung dafür sind allerdings leistungsfähige Anlagen, an denen die Güter zur Feinverteilung an Läden und Kunden von der Schiene auf die Strasse umgeladen werden. Der Kanton will darauf hinwirken, dass die Standorte dafür in den nächsten Jahren grundeigentümerverbindlich gesichert werden.

Herausforderungen für Politik und Wirtschaft

«Wir konnten unser Konzept bei verschiedenen Interessengruppen und an Fachtagungen vorstellen», sagt Paul Schneeberger, Projektleiter Güterverkehr im Amt für Mobilität der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich. Im September 2023 sei erstmals unter dem Titel «Güterverkehrsrunde» ein Dialoganlass mit Vertreterinnen und Vertretern aus der Logistikwirtschaft durchgeführt worden. Weiter wurde eine kantonale Koordinationsstelle Güterverkehr & Logistik (KGL) geschaffen, die vor allem eine Drehscheibe für Güterverkehrsfragen ist.

Eine funktionierende Güterversorgung und -entsorgung ist für Wirtschaft und Bevölkerung im Kanton Zürich unentbehrlich, aber niemand will diese vor der Haustüre, da sie mit Lärm oder teilweise mit Schmutz verbunden ist. Schneeberger: «Hier gilt es, auf zwei Seiten anzusetzen. Einerseits bei der Akzeptanz: Alle Beteiligten, also die Produzenten und Versendenden, die Transporteure, die Empfänger und die öffentliche Hand, sind gehalten, in der Bevölkerung das Bewusstsein für den unmittelbaren Zusammenhang zwischen Güterverkehr und Ver- und Entsorgung zu stärken und dessen Notwendigkeit und Wichtigkeit aufzuzeigen. Andererseits bei der Gestaltung des Güterverkehrs: Seine negativen Auswirkungen wie Lärm, Schadstoffe und so weiter sind zu verringern, und es ist darauf zu achten, dass er umgebungsverträglich abgewickelt werden kann.»

Aktuell liegt der Schwerpunkt des Kantons Zürich auf der Sicherung von Umschlagflächen. «Dadurch will der Kanton dafür sorgen, dass in den baulich immer dichteren Städten und Agglomerationen auch künftig Raum für den Umschlag von Gütern zur Verfügung steht», sagt Paul Schneeberger. Basierend auf Grundlagenstudien wurde das Kapitel «Güterverkehr» des Kantonalen Richtplans gesamthaft überarbeitet: Vom 1. Dezember 2023 bis zum 15. März 2024 findet dazu die öffentliche Auflage statt, anschliessend wird der Regierungsrat die Anpassungen dem Kantonsrat unterbreiten.

Lesen Sie den ganzen Beitrag hier.

In Bern entsteht ein gestapelter Stadtteil

Autorin: Susanna Vanek

Mit aufeinandergestapelten Häusern, mannigfaltigen Plätzen und einer gebäudeverbindenden Stadtterrasse interpretiert das geplante Berner Projekt Wankdorfcity 3 das urbane Zusammenleben neu.

Hat es in einem verdichteten Stadtteil noch Platz für Einfamilienhäuser und Tiny Houses? Ja, wie das Berner Projekt Wankdorfcity 3 beweist. Allerdings stehen sie da nicht auf dem Boden, sondern solche Kleinsthäuser werden neu auf das Dach des Magazingebäudes gehievt. Die sieben als Familienwohnungen konzipierten Einfamilienhäuser befinden sich ebenfalls auf 30 Metern über dem Erdgeschoss, entlang der Stadtterrasse.

«Wir haben Konventionen und gängige Prozesse infrage gestellt.»

Die Stadtterrasse, 30 Meter über Boden, schafft ein zweites Erdgeschoss für die Bewohnenden. Sie bildet eine begrünte Oase und stellt unterschiedliche Aussenräume zur Verfügung. Entlang der Terrasse sind sowohl Wohnungen als auch gemeinschaftlich genutzte Flächen angeordnet.

Visualisierung: zvg

Futuristisches Modell

Anfang 2024 erfolgt die Baueingabe für das Gesamtprojekt Wankdorfcity 3, bis 2029 soll es fertig gebaut sein. Auf einer Grundfläche von rund 34 000 Quadratmetern entsteht auf dem heutigen Gewerbeareal nördlich der S-Bahn-Station Wankdorf ein neuer Quartierteil mit einer Geschossfläche von über 100 000 Quadratmetern für Wohnen, Arbeiten und Freizeit. Geplant ist ein baulich dichter und dennoch sehr grüner Quartierbaustein, der dank seiner besonderen Bauweise den menschlichen Massstab nicht verliert und mit Nischen und Freiflächen Begegnungen und gelebte Nachbarschaft ermöglicht. Möglich wird das, weil die Planung des neuen Stadtquartiers neue Wege beschreitet. «Wir haben Konventionen und gängige Prozesse infrage gestellt, neu gedacht und so ein architektonisch, städtebaulich und in der Nutzung vielfältiges Projekt erarbeitet», erklärt Gabriela Theus, Geschäftsführerin der Bauherrin Immofonds. Das Grundprinzip ist, dass die Gebäude gestapelt werden.

Angetan von der geplanten Entwicklung des Areals ist Berns Stadtpräsident Alec von Graffenried: «Das Projekt Wankdorfcity 3 ist einzigartig und ein Musterbeispiel, wie ich mir die Stadtentwicklung Berns in Zukunft vorstelle: architektonisch zukunftsweisend, dicht, ökologisch sowie stadtklimatisch vorbildlich und in einem kollaborativen Prozess entwickelt.» Das neue Quartier ist unter anderem als Schwammstadt konzipiert, das heisst, Regenwasser wird gespeichert und zur Kühlung abgegeben, anstatt dass es in der Kanalisation verschwindet.

Verdichtungsversagen in grossen Städten

Autor: Max Fischer

Agglomerationsstädte erhöhen ihre Bewohnerdichte, in den Grossstädten fehlen verdichtete Bauten, sie nehmen immer weniger Steuern ein. Das könnte der Auslöser für einen Umschwung sein.

Erstmals leben 2023 in der Schweiz gemäss Bundesamt für Statistik mehr als neun Millionen Menschen. Jahr für Jahr nimmt die Bevölkerung zu. Der Wohnraum wird knapp. «Die Agglomerationsgemeinden absorbieren dieses Wachstum», so Remo Daguati, Präsident der Schweizerischen Vereinigung für Standortmanagement (SVSM). «Die grossen Städte verschärfen mit ihrer immer langwierigeren Stadt- und Raumplanung die Situation.» Es räche sich, dass die Rahmenbedingungen in vielen Städten für Firmen laufend verschlechtert würden.

«Das sinkende Steuersubstrat könnte zu einem Umdenken führen.»

Exemplarisch für das Wachstum abseits der Grossstädte ist Bülach im Zürcher Unterland. 2000 hatte die Agglomerationsstadt 13 900 Einwohner – heute rund 24 500. Aber Bülach ist nicht einfach nur grösser geworden: Keine andere Schweizer Stadt hat ihre Bewohnerdichte pro Hektare Bauzone so deutlich erhöht wie Bülach. Gemäss dem Beratungsunternehmen Wüest Partner beträgt der Zuwachs von 2017 bis 2022 18 Prozent. Dicht dahinter folgen Kloten und Schlieren. Wer von Zürich nach Wallisellen und Dübendorf oder von Luzern nach Kriens und Horw fährt, der erlebt dort ein Manhattan-Feeling mit futuristischen Hochhauskomplexen.

In den meisten grossen Städten fehlt diese Verdichtung. Als Gründe dafür nennt Daguati immer mehr Einschränkungen bei der Entwicklung von Wohn- und Geschäftsbauten. «Das geht vom Lärmschutz über Tieftempozonen und Quoten zum gemeinnützigen Wohnungsbau bis zu Anforderungen des Heimatschutzes und privaten Einsprechern.» Weitere Schwachstellen ortet er in der Raum- und Stadtplanung: «Die Ausbildung muss praxisnäher und weniger fachzentrisch sein.» Viele heute Verantwortliche träumten von rein auf ökologisch-soziale Aspekte ausgerichteten Städten. «Sie vergessen die ökonomischen Faktoren, die für jeden Investor zentral bleiben.»

Politisch ist die Sache klar: Das Schweizer Stimmvolk hat vor zehn Jahren einer Änderung des Raumplanungsgesetzes zugestimmt. Um die Zersiedelung zu bremsen, soll haushälterischer mit dem beschränkten Gut Boden umgegangen und verdichteter gebaut werden.

«Doch es passiert genau das Gegenteil», stellt Remo Daguati fest. Der ehemalige Leiter des Amts für Wirtschaft und Leiter Standortförderung des Kantons St. Gallen wohnt selbst in der Ostschweizer Metropole: «Seit Längerem kann ich hautnah eine Wanderbewegung von natürlichen Personen und von Firmen ins Umland beobachten.»

Eine neue Studie von Avenir Suisse bestätigt das. Gemäss dem Thinktank hat die relative Steuerkraft in acht von zehn Städten von 2016 bis 2021 abgenommen. Besonders stark ist der Rückgang in Basel (minus 20,6 Prozent), Genf (minus 11,7 Prozent), Zürich (minus 11,5 Prozent) und St. Gallen (minus 10,1 Prozent). Für Daguati ist das fatal: «Die urbanen Zentren müssen die Wirtschaftsmotoren der Schweiz bleiben – hier kreuzen sich elementare Verkehrs- wie auch Bildungs- und Forschungsinfrastrukturen.»

Einflussreiche Kreise aus Wirtschaft und Wissenschaft haben den Ernst der Lage erkannt. Die Vereinigung für guten Städtebau «Urbanistica» um den Bau- und Immobilienunternehmer Balz Halter und den ETH-Archi-

Grafiken: Avenir Suisse

tekturprofessor Vittorio Magnago Lampugnani hat ein Manifest für eine nachhaltige, qualitätssichernde Raumplanung und die Schaffung von genügend bezahlbarem Wohnraum lanciert.

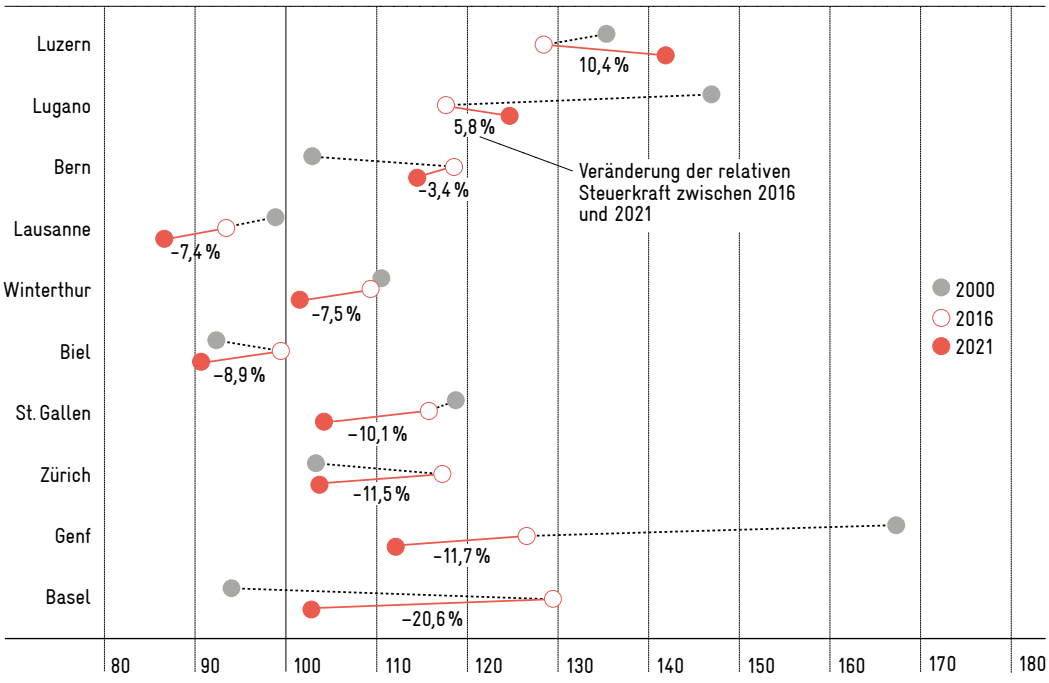
Klar ist für die Initianten: «Wenn man jetzt nicht aktiv wird und nicht genügend Raumangebote in städtischen Zentren schafft, werden die Preise weiter steigen, und die Mobilität aus den Agglomerationen wird weiterwachsen.»

Die Vereinigung kritisiert, dass Städte mit dem Aufkommen der individuellen Mobilität in erster Linie auf Verkehrsplanung gesetzt hätten. Die Stadtplanung sei in Vergessenheit geraten. Im Manifest steht: «Nur durch eine hohe Nutzungsdichte können Stadtstrukturen im Sinne einer 15-Minuten-Stadt entstehen, wo mit geringem Mobilitätsaufkommen die wesentlichen Bedürfnisse der Bevölkerung gedeckt werden.» «Urbanistica» hält fest, dass Stadtplanung eine zentrale Aufgabe der öffentlichen Hand sei. «Doch heute sind es meist privatwirtschaftliche Bauträger, die über Sondernutzungsplanungen Verdichtungen anstreben.» Aufgrund politischer und rechtlicher Risiken nehme diese Bereitschaft allerdings ab. Dem pflichtet Daguati bei: «Die materielle und formelle Koordination hat auf Seite der Verwaltung stark nachgelassen, man überlässt es privatwirtschaftlichen Bauträgern, sich durch die Verfahren zu kämpfen.»

Trotzdem bleibt er optimistisch: «Das stark sinkende Steuersubstrat könnte in verschiedenen Grossstädten zu einem Umdenken führen, sofern man die Lücken nicht über den Finanzausgleich stopft», so der Standortexperte. Recht gibt ihm Avenir Suisse: «Ein florierender Wirtschaftsstandort wirkt sich auf das Steuersubstrat bei der Einkommenssteuer aus, da erfolgreiche Unternehmen mit hoher Produktivität den Arbeitnehmenden hohe Löhne zahlen. Finanzpolitisch profitiert die Stadt von diesem Effekt allerdings nur, wenn sich Personen wie Firmen nicht im Speckgürtel der umliegenden Gemeinden, sondern innerhalb der Stadtgrenzen niederlassen.» Die Städte seien deshalb gut beraten, sich vermehrt Gedanken um ihre wirtschaftliche und damit auch gesellschaftliche Attraktivität zu machen.

Rückgang der relativen Steuerkraft in fast allen Städten

Im Vergleich zu ihren umliegenden Gemeinden haben acht der zehn grössten Schweizer Städte in den letzten fünf Jahren an Ressourcenstärke verloren. Den stärksten Rückgang mussten Basel, Genf, Zürich und St. Gallen hinnehmen. In Luzern und Lugano ist hingegen die Steuerkraft relativ zum Umland gestiegen.



Für Lugano wurden die Jahre 2000, 2014 und 2019 genommen. Für Bern und Biel existieren nur 3-Jahres-Schnitte, weshalb die Zahlen von 1999–2001, 2014–2016 und 2020–2022 verwendet wurden. Um Basel mit den Umlandgemeinden, u. a. Gemeinden von Basel-Landschaft, zu vergleichen, musste eine Schätzung der Steuerkraft über die Statistik der direkten Bundessteuer vorgenommen werden. Der Wert von Lausanne im Jahr 2000 wurde um 3,5 Prozentpunkte angehoben, um einem Bruch in den Daten gerecht zu werden.

Quelle: Eigene Berechnungen basierend auf den Steuerstatistiken der Kantone und der ESTV

Grafik: Avenir Suisse

Mehr erfahren.

Städte als Bau-Fortschrittsmotoren

Autorin: Luiza Maria Maniera

Städte sind zentral für die Verdichtung von Gebäuden und Strassen und für den Kampf gegen den Klimawandel. Die bisherige Bilanz ist aber durchzogen.

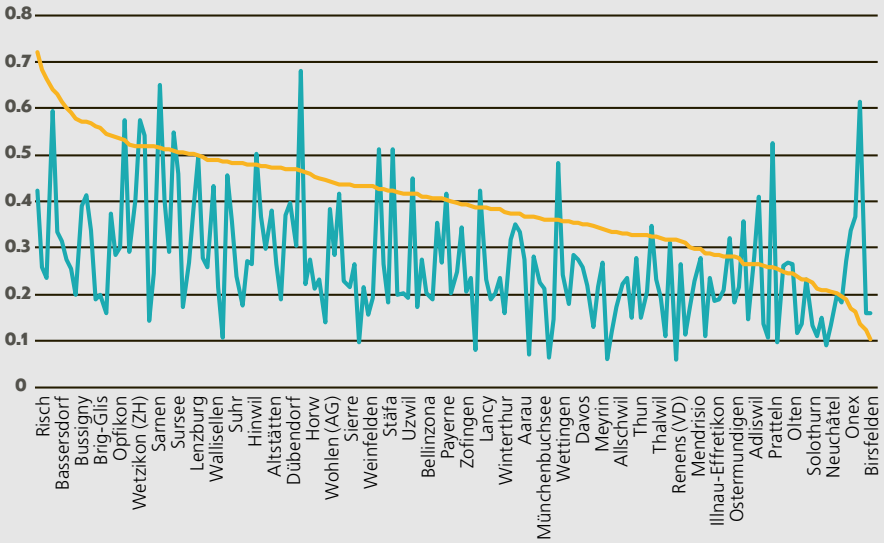
Die Bevölkerung wächst primär in den Städten und Umgebung, eine Verdichtung bei Gebäuden und Infrastruktur ist daher notwendig. Wesentlich fortgeschritten sind die Gemeinden bei der Verdichtung des Verkehrs. Die Verkehrsdichte, berechnet als Verhältnis zwischen Anzahl Personenwagen pro Hektare Strassenfläche, hat in der letzten Dekade in über 1800 Gemeinden zugenommen und in rund 250 Gemeinden abgenommen, dabei ist die Anzahl Personenwagen in 96 Prozent der Gemeinden gestiegen. Der eigene Wagen wird auch künftig das bevorzugte Verkehrsmittel bleiben.

«Bloss in 35 der 170 Städte ist die Hälfte der Wohnungen jünger als 40 Jahre.»

Im Jahr 2017 belegten im Schweizer Städteschnitt 0.615 Menschen ein Zimmer, nur dass diese Zimmerdichte fünf Jahre später um 1.4 Prozentgesunken ist. In 60 Prozent der 170 Städte (für die Daten verfügbar sind) hat die Zimmerdichte abgenommen, in 35 Prozent blieb sie gleich, und bloss in 5 Prozent der Städte stieg sie. Die Schweizer Städte müssen der Zersiedelung in Zukunft stärker entgegenwirken.

Bloss in 35 der 170 Städte ist die Hälfte der Wohnungen jünger als 40 Jahre. Dies zeigt, wie langwierig es ist, den Gebäudepark umfassend zu verdichten und zu sanieren. Wohnungen jüngeren Datums gelten als wesentlich energiesparender und umweltfreundlicher als jene, die vor 1980 erbaut wurden. Man könnte annehmen, dass junge Gebäude eher auf umweltfreundliche Heizungssysteme setzen würden als ältere Gebäude. Dieser Zusammenhang ist aber nur schwach ausgeprägt. Obwohl die Wohnungen in Basel und Bern nahezu gleich alt sind, verfügen 62 Prozent der Basler Wohnungen über eine umweltfreundliche Heizung (kein Öl oder Gas), während es nur 16 Prozent in Bern sind. Dies bedeutet, dass selbst in relativ modernen energetischen Gebäuden längst nicht immer ein umweltfreundliches Heizsystem ausgewählt wurde.

Anteil Wohnungen nach Bauperiode sowie Heizungsquelle in 170 Schweizer Städten



— Anzahl Wohnungen mit umweltfreundlicher Heizquelle
— Anteil Wohnungen aus Bauperiode 1980–2021

Quelle: BFS, Deloitte Research

Grafik: Luiza Maria Maniera

Mehr Grün und Blau als Grau gegen städtische Hitzeinseln

Autor: Thomas Staffelbach

Städtische und industrielle Gebiete leiden unter der globalen Erwärmung mit Hitzerekorden. Schweizer Städte versuchen, solche Hitzeinseln mit unterschiedlichen Massnahmen zu bekämpfen.

Bild: DALL-E

Hitzeinseln in Städten sind ein Phänomen, das durch den Klimawandel und die Urbanisierung verstärkt wird. Es fehlt an Vegetation, dafür gibt es zu viele versiegelte Oberflächen wie Beton und Asphalt, die Wärme absorbieren und speichern. Hohe Gebäude und enge Strassen behindern die Luftzirkulation. Ausserdem trägt die Energie, die für Heizung, Kühlung, Beleuchtung und so weiter gebraucht wird, zusätzlich zur Wärmeerzeugung bei.

Einzelne Massnahmen allein reichen nicht aus, um das Problem zu lösen.

Solche Hitzeinseln führen zu erhöhten Energiekosten beim Kühlen, Luftverschmutzung und gesundheitlichen Problemen. Grundsätzlich muss in urbanen Gebieten der Grünanteil erhöht und klimaangepasst gebaut werden. Grosse Städte wie Zug oder Zürich verfügen deshalb über detaillierte Klimaanalysen und -modelle, die in die Entwicklungen neuer Quartiere einfliessen. Diese sollen künftig so geplant und gebaut werden, dass Hitzeinseln vermieden werden.

Schwieriger stellt sich das Problem hingegen in bereits bebauten Gebieten dar. Viele Städte suchen nach Lösungen, indem sie eine Kombination aus Begrünung, Wasserflächen und angepassten Baumaterialien nutzen. Sitten/Sion hat beispielsweise auf dem Dach der Landwirtschaftsschule einen japanischen Garten eingerichtet und in der Wiese vor der Schule einen Teich angelegt. Zudem reisst die Walliser Hauptstadt vielerorts die Bodenversiegelung auf und verwendet hellen Asphalt statt dunkler Bodenbeläge.

Einzelne Massnahmen allein reichen nicht aus, um das Problem der Hitzeinseln in den Städten zu lösen. Sie sind vielmehr ein Teil eines ganzen Bündels zahlreicher Aktivitäten. Nur eine umfassende Strategie mit «mehr Grün und Blau statt Grau» trägt dazu bei, dass die urbanen Gebiete auch im Sommer lebenswert bleiben.

Neues Tool

Die Hochschule Luzern hat ein Tool entwickelt, das schnell und kostengünstig das Mikroklima in Quartieren berechnet. So sollen Hitzeinseln schon in der Planungsphase verhindert werden.

Mehr Informationen

Neues zu BIM-Ausschreibungen

Autor: Moritz Lüscher

BIM findet eine immer breitere Anwendung. Deshalb schreiben einzelne Bauherren nun auch modellbasiert aus. Auf ein klassisches LV wird dabei verzichtet.

Bei einer modellbasierten Ausschreibung sind möglichst viele Informationen im Modell enthalten. Da aber nicht alle Daten im Modell abgebildet werden können, wenden Bauherren unterschiedliche Strategien an, um die fehlenden Attribute mitzuliefern: zum Beispiel mit einer Kombination aus Modell und ergänzendem LV, das auf gewissen NPK-Positionen oder dem eBKP-T basiert. Die Herausforderungen für Bauunternehmen liegen auf der Hand: Aus der fehlenden Standardisierung von BIM-Ausschreibungen und Kalkulationsmethoden und den Einzellösungen der Bauherren resultieren Mehraufwand und höheres Risiko.

Ziel ist die Erarbeitung einer möglichst einheitlichen Haltung zu BIM-Ausschreibungen.

SBV-Projekt für faire BIM-Ausschreibungen

Der SBV will Abhilfe schaffen und hat im vergangenen Jahr ein Projekt dazu gestartet. Ziel ist die Erarbeitung einer möglichst einheitlichen Haltung zu BIM-Ausschreibungen, die der SBV gegenüber Bauherren und dem Markt vertritt. Zudem sollen konkrete Lösungsvorschläge in Form von Minimalanforderungen für die Verbesserung von künftigen BIM-Ausschreibungen in der Praxis resultieren.

Die Vernehmlassung Ende 2023 haben über 260 Teilnehmende durchgeführt, was die derzeitige Relevanz des Themas widerspiegelt. Die Ergebnisse bieten dem SBV-Projektteam eine Grundlage für die Erarbeitung eines minimalen Anforderungskatalogs bei modellbasierten Ausschreibungen.

Faire Bedingungen für alle Bauunternehmen

Die Anforderungen werden nun in einem Positionspapier zusammengefasst. Ab dem ersten Quartal 2024 erfolgen die Kontaktaufnahme und erste Gesprächsrunden mit öffentlichen Bauherren. Damit hofft der SBV, einen konkreten Mehrwert in der Art, wie künftig ausgeschrieben wird, zu erreichen und faire Bedingungen für alle Bauunternehmen zu schaffen.

Nur für Mitglieder

SBV-Mitglieder gelangen hier zu einer ausführlicheren Version dieses Berichts, inklusive Auswertung der Branchenvernehmlassung.

Lesen Sie den ganzen Beitrag hier.

Wandel im Beschaffungswesen zeigen

Autor: Laurens Abu-Talib, Inhaber Politaris

Nach der Totalrevision des öffentlichen Beschaffungswesens stellt sich die Frage, wie der Kulturwandel in der Praxis ankommt. Ein Vergleich zwischen Bauenschweiz und dem Bund.

Die Beschaffungskonferenz des Bundes (BKB) publizierte diesen Sommer erstmals das Monitoring zur Umsetzung der Beschaffungsstrategie des Bundes für 2022. Worin unterscheiden sich der Vergabemonitor von Bauenschweiz und das Monitoring zur Umsetzung der Vergabestrategie des Bundes?

Beide Instrumente untersuchen die im Vergabemonitoring Bauenschweiz verwendeten Indikatoren. Bauenschweiz bezieht einen Grossteil der Ausschreibungen von simap.ch, einschliesslich 42 Prozent der freihändigen Verfahren des Bundes. Der Bund erhebt die Daten aus Umfragen bei seinen fünf grössten Beschaffungsstellen. Bei den einzelnen Zuschlagskriterien erhebt der Bund die mittlere Gewichtung, bei den Verfahren die Auftretenshäufigkeit. Bauenschweiz berechnet die mittlere Qualitätsgewichtung, bei den übrigen Indikatoren ebenso die Auftretenshäufigkeit.

«Die Zahlen von Bund und Bauenschweiz bewegen sich in ähnlichen Grössenordnungen.»

Häufigkeit der Verfahrensarten

Für 2022 lag die mittlere Qualitätsgewichtung bei den Bundesvergaben zwischen 59 Prozent (Bund) und 63 Prozent (Bauenschweiz). Auch Zahlen zum Einsatz des Dialogverfahrens und der zugelassenen Varianten sind gut vergleichbar. Hier fallen die Schätzungen von Bauenschweiz mindestens doppelt so hoch aus wie jene des Bundes. Der mittlere Anteil aller Ausschreibungen wäre somit zwischen 1 und 2 Prozent für das Dialogverfahren und 4 bis 11 Prozent für zugelassene Varianten. Umgekehrt weist der Bund mehr Wettbewerbsverfahren aus als Bauenschweiz.

Je offener die Ausschreibung, desto mehr Kulturwandel?

Die Zahlen von Bund und Bauenschweiz bewegen sich in ähnlichen Grössenordnungen. Letztere erweisen sich als optimistischer, ausser bei den Wettbewerben. Ein Grund liegt in der Datenauswahl. Bauenschweiz erfasst nur knapp 40 Prozent der freihändigen Ausschreibungen. So stellt sich die Frage, ob der Kulturwandel unterschiedlich greifen könnte, je höherrangig das gewählte Vergabeverfahren ist. Während dann Wettbewerbe seltener offen ausgeschrieben würden, kämen umgekehrt Qualität, Dialog und Varianten in offenen Ausschreibungen häufiger zum Zug.

Erfahren Sie mehr.

Zuschlagskriterien

Der Bund gewichtete die Nachhaltigkeit im Mittel mit 2 Prozent. Den höchsten Wert meldete das BBL (7 Prozent) den geringsten das ASTRA (2 Prozent). Die armasuisse Immobilien berücksichtigte das Kriterium überhaupt nicht. Gemäss dem Modell von Bauenschweiz trat Nachhaltigkeit in 8 Prozent aller Bundesvergaben auf. Im Mittel gewichtete der Bund die Plausibilität des Angebotes und die Verlässlichkeit des Preises mit je 1 Prozent, wohingegen Bauenschweiz Häufigkeiten von 5 beziehungsweise 1 Prozent ausmacht.

Grafik: Bauenschweiz

Aktualisierte Daten und Tools für 2024 verfügbar

Autor: Loris Bonaglia

Die im Zusammenhang mit der Kostenermittlung und -abrechnung stehenden Produkte sind aktualisiert. Alle neuen Daten und Tools stehen ab sofort bereit.

Regie

Die neue Ausgabe der Kalkulationshilfen für Regiearbeiten enthält über 7000 Positionen für Materialien, Maschinen, Geräte, Betriebsmaterialien, Werkzeuge und Fremdleistungen. Die Materialpreise basieren auf aktuellen Lieferantenpreisen und berücksichtigen Prognosen für das Jahr 2024.

Die gegenüber dem Vorjahr volatile Materialpreissituation hat sich im Wesentlichen beruhigt; die Preiserhebung ergab deutliche Preisrückgänge bei Stahl-, Kunststoff- und Holzprodukten, während die Preise bei den übrigen Produkten im Rahmen der allgemeinen Teuerungsentwicklung leicht zunahmen.

Download

Tool Regielöhne (RL-Tool)

Das RL-Tool unterstützt bei der Festlegung der individuellen Lohnansätze, da die Kalkulationshilfen für Regiearbeiten keine Lohnansätze enthalten. Das jährlich aktualisierte Tool ist für Mitglieder kostenlos und enthält zahlreiche statistische Informationen, insbesondere zur aktuellen Lohnstatistik, die für die betriebsspezifische Preisbildung hilfreich sind.

Inventardaten IGD; BIV, SBIL

Seit dem Jahr 2021 werden die Inventardaten jährlich aktualisiert; dies gilt sowohl für die Inventargrunddaten (IGD), die Betriebsinternen Verrechnungsansätze (BIV) als auch für die Schweizerische Bauinventarliste (SBIL). Die detaillierten Anpassungen können der Mutationsliste entnommen werden, die unter beratung-TB@baumeister.ch angefordert werden kann. Bei Maschinen mit Verbrennungsmotoren führen die gesunkenen Kraftstoffpreise zu einer Kostenreduktion gegenüber dem Vorjahr. Neu stehen auch Daten für einige Elektrokleinmaschinen zur Verfügung.

Download

Kalkulationsschema (BK-Tool)

Für die Festlegung des Kalkulationslohnes unterstützt das BK-Tool durch weitgehende Automatisierung und zahlreiche statistische Werte sowie Hintergrundinformationen. Die neue Version stützt sich auf die aktuelle Lohnstatistik 2023 zuzüglich der zu erwartenden Lohnteuerung für 2024 sowie auf die aktuellen Beitragssätze für Personalversicherungen.

Standardanalysen/NPK

Für die Kalkulation von Normpositionen (NPK) der wichtigsten Baumeisterkapitel stehen rund 19 700 Kalkulationsanalysen zur Verfügung. Grundlage dafür sind die mitgelieferten Kostenelemente:

140 spartenbezogene Löhne
4600 Materialien
1900 Maschinen, Geräte, Betriebsmaterial und Werkzeuge

Der Aufbau der Standardanalysen ermöglicht eine effiziente Anpassung für die betriebs- und objektspezifische Kostenermittlung.

Die Kalkulation folgender Kapitel wurde überarbeitet:
NPK 113 Baustelleneinrichtung
NPK 114 Arbeitsgerüste
NPK 121 Sichern, unterfangen, verstärken, verschieben
NPK 161 Wasserhaltung

Lohnkostenänderungen und Personalkostenindex

Zwischen den Sozialpartnern fand keine Einigung betreffend die Lohnteuerung 2024 statt. Die Lohnkostenänderungen und der Personalkostenindex werden sich deshalb auf eine vorgezogene Lohnerhebung stützen. Die Publikation erfolgt im Mai und gilt für Teuerungsabrechnungen rückwirkend per 1. Januar 2024. Dies hat zur Folge, dass der Produktionskostenindex (PKI) im ersten Quartal 2024 ohne Lohnteuerung erscheint. Im zweiten Quartal erfolgt eine rückwirkende Korrektur. Dieses Vorgehen wurde schon mehrfach durchgeführt.

Mail: beratung-TB@baumeister.ch
Tel.: +41 58 360 76 50

Im Jahr 2024 werden etwa 23 Milliarden Franken verbaut

Autor: Martin Maniera

Laut Bauindex ist 2024 mit einem kleinen Umsatzrückgang zu rechnen, im Hochbau um 2 Prozent, im Tiefbau um 1.5 Prozent. Öffentliche Aufträge dürften stabil bleiben, private etwas sinken.

Das Gesamtjahr 2023 dürfte mit einem Umsatz von rund 23.5 Milliarden Franken abschliessen. Dies entspricht in etwa dem Vorjahresniveau. Die hohe Bautätigkeit konnte dabei auf gut gefüllte Arbeitsvorräte zurückgreifen, da die Neuaufträge um einen mittleren einstelligen Prozentbereich zurückgegangen sind. Im nächsten Jahr dürften die Aktivitäten im Hochbau um 2 Prozent und im Tiefbau um 1. 5 Prozent sinken, was einer Bautätigkeit von 23 Milliarden Franken entspricht.

«Der private Tiefbau korreliert stark mit dem Wohnungsbau.»

Das langfristige Potenzial für den Wohnungsbau ist aufgrund der tiefen Leerstände und der anhaltend hohen Nachfrage intakt. Allerdings dürften die Baumaterialpreise auf ihrem erhöhten Niveau verharren. Die Zinsen dürften bei maximal 2 Prozent im nächsten Jahr liegen. Die bisherigen Zinsschritte haben zu einer Preiskorrektur von Mehrfamilienhäusern geführt und andere Anlageformen attraktiver gemacht. Ferner begrenzen Einsprachen und der Mangel an freiem Bauland die Bauaktivitäten in dieser Sparte. Dies alles führt dazu, dass die Wohnbautätigkeit 2024 tiefer ausfallen dürfte als in den letzten Jahren. Da die Wohnungsmieten 2023 angezogen haben und auch 2024 anziehen werden, gewinnt die Sparte mittelfristig an Attraktivität.

Politische Vorstösse könnten ebenfalls dazu beitragen, dass möglicherweise ab 2025 die Sparte wieder mehr Umsatz generiert. Der private Tiefbau korreliert stark mit dem Wohnungsbau, weshalb der Umsatztrend für diese Sparte ebenfalls negativ ausfällt. Im öffentlichen Tiefbau als auch im öffentlichen Hochbau tendiert das Wachstum seitwärts.

Das Volumen der Baugesuche im Wohnungsbau und im Wirtschaftsbau ist rückläufig. Preisbereinigt fällt das Minus stärker aus, weshalb in den Sparten Wohnungsbau, Wirtschaftsbau und privater Tiefbau in den nächsten Quartalen mit weniger neuen Aufträgen zu rechnen ist. Die Baugesuche für öffentliche Hochbauten haben hingegen 2023 im Schnitt um 40 Prozent gegenüber dem Vorjahr zugelegt, weshalb entsprechende Aufträge zunehmen dürften. Im öffentlichen Tiefbau sind die Zuschläge zwar seit dem Sommer etwas zurückgegangen, aber die Anzahl Ausschreibungen ist stabil geblieben, weshalb der SBV zuversichtlich ist, dass die Aufträge im öffentlichen Tiefbau mittelfristig nicht zurückgehen werden.

Bild: SBV

Der Bauindex ist der wichtigste Indikator für die Prognose des Bauvolumens. Rund 20 Jahre lang haben die Credit Suisse und der Schweizerische Baumeisterverband den Index gemeinsam produziert. Der SBV führt den Bauindex seit dem Schlussquartal 2023 in Eigenregie weiter. Mehr zum Bauindex:

Erfahren Sie mehr.

Kein AHV-Milliardendefizit und höhere Lohnabgaben

Autor: Martin Maniera

Im kommenden März stimmt das Volk über die Renteninitiative ab, die das Rentenalter an die Lebenserwartung koppelt. Der SBV unterstützt die Initiative, weil sonst zusätzliche Lohnabgaben drohen.

Bei der Einführung der AHV im 1948 lag das Rentenalter für beide Geschlechter bei 65 Jahren. Männer bezogen damals eine Rente im Schnitt über 12 Jahre, Frauen über 13 Jahre. Heute leben Männer sieben und Frauen zehn Jahre länger. Gleichzeitig werden weniger Kinder geboren. Das führt zu enormen Defiziten. Ab 2030 wird die AHV ins Minus rutschen, und mit jedem Jahr türmt sich das Milliarden-Franken-Defizit grösser auf. 2050 würde es zehn Milliarden Franken betragen, kumuliert bis dahin mehr als 130 Milliarden Franken.

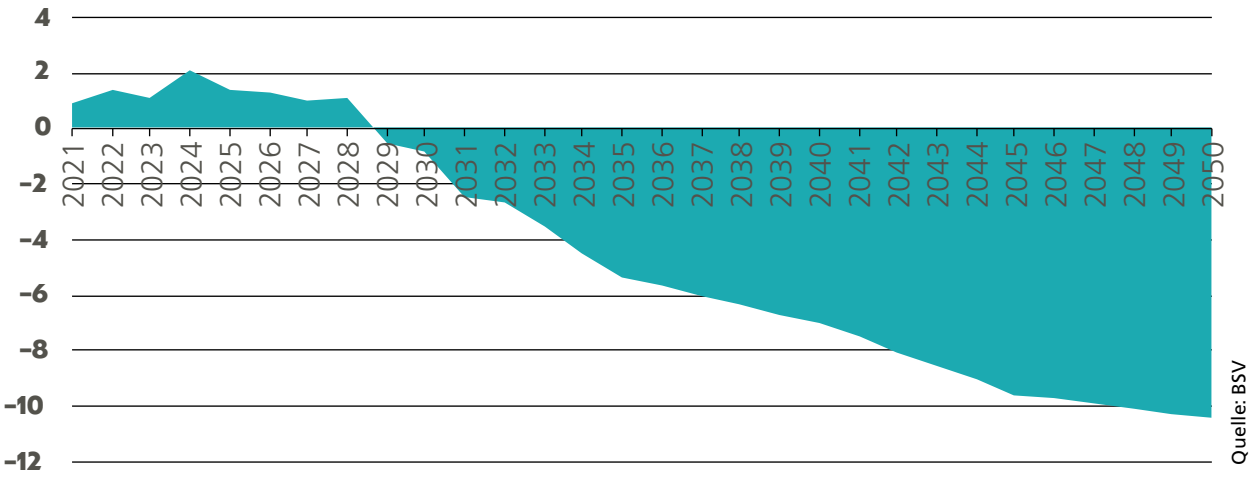
Renten und Kaufkraft sichern

Wie schliesst man diese Lücke? Da die Mehrheit des Volkes eine Rentenkürzung nicht akzeptieren würde, bleiben nur drei Methoden: höhere Mehrwertsteuer, höhere Lohnabgaben oder länger arbeiten. Die ersten beiden Wege stopfen nur Löcher. Zudem sind sie angesichts steigender Mieten, Lebensmittelpreise, Energiekosten und so weiter kaum attraktiv. Das Rentenalter sollte deshalb an die Lebenserwartung geknüpft werden, wie es dem demografischen Wandel entspricht. Wenn wir länger leben, müssen wir länger arbeiten. Die Renteninitiative packt somit das Problem an der Wurzel. Bei einer Annahme der Initiative würde das Rentenalter bis 2033 für beide Geschlechter stufenweise auf 66 Jahre erhöht werden. Statistisch verbringt man heute einen Fünftel seines Lebens im Pensionsalter. Dies würde künftig so bleiben. Jedes zusätzlich gewonnene Lebensjahr würde mit der Renteninitiative nicht vollständig in die Erwerbszeit fliessen, sondern zu 20 Prozent in die Pensionierung.

Frühpensionierung bleibt möglich

Einige Branchen wie das BHG kennen den Vorruhestand. Diese Option bleibt bestehen – wobei sich im BHG der Leistungszeitraum auf jeden Fall auf die letzten fünf Jahre vor dem ordentlichen AHV-Rentenalter beschränkt, wie der GAV FAR vorausschauend festhält. Die Renteninitiative steht weder flexiblen, auf die einzelnen Bauarbeiter abgestimmten Frühpensionierungslösungen entgegen, noch hat sie zusätzliche FAR-Bezugsjahre und entsprechende Mehrkosten zur Folge.

AHV-Umlageergebnis in Milliarden Franken pro Jahr



Quelle: BSV

«Teilzeitarbeit wird zunehmen»

Autorin: Susanna Vanek

Christoph Bosshard arbeitet als Bauführer bei der Gamma AG in einem 80-Prozent-Pensum. Das funktioniert sehr gut.

Bauführer sind auf dem Markt sehr gesucht. Welche Kriterien zählen für sie, wenn sie einen neuen Arbeitgeber suchen? Bei Christoph Bosshard spielte bei seinem Wechsel zur Gamma AG unter anderem die Möglichkeit, 80 Prozent arbeiten und Homeoffice machen zu können, eine grosse Rolle. «Seit 2019 arbeite ich an vier Tagen die Woche», erzählt er. Es sei schön, so die Möglichkeit zu haben, seine beiden Kinder viel direkter aufwachsen zu sehen. Zudem wollte er seiner Frau die Möglichkeit geben, die eigene Karriere zu verfolgen – sie ist Gymnasiallehrerin und hat sich daneben eine Selbstständigkeit als Lerncoach aufgebaut. «In heutigen Familienverhältnissen übernehmen auch Männer ihren Part bei der Kinderbetreuung und der Hausarbeit, was sich durchaus positiv auf das Zusammenleben auswirken kann. Die Baubranche sollte sich dieser Entwicklung nicht verschliessen. Junge Leute wählen heute Berufe mit Möglichkeiten für Teilzeitpensen», sagt er im Hinblick auf den Fachkräftemangel.

«Das ist eine Frage der Organisation und der Kommunikation.»

Wie schafft es Bosshard als Bauführer, einen Tag pro Woche nicht zu arbeiten? «Das ist eine Frage der Organisation und der Kommunikation», sagt er. Die Gamma AG habe ein grossartiges Team und eine sehr gute Firmenkultur. «Das ist entscheidend», sagt er. «Als Bauführer im Teilzeitpensum priorisiert man die anfallenden Aufgaben noch mehr nach der Wichtigkeit, muss gut organisiert sein und die Vorteile der Digitalisierung nutzen, das ist unumgänglich», führt er aus.

Weshalb er immer wieder auch im Homeoffice tätig ist. «Es ist nicht so, dass dann meine beiden Kinder neben mir sitzen, das würde natürlich nicht funktionieren. Im Gegenteil, ich mache Homeoffice, damit ich auch Arbeiten, die eine besondere Konzentration verlangen, ohne Ablenkung ausführen kann, zum Beispiel beim Erstellen eines Ausmasses. Ein weiterer Vorteil ist, dass ich jeden Tag 80 Minuten Arbeitsweg einspare. Diese Zeit kann ich im Job, aber auch für die Familie nutzen».

Bild: Susanna Vanek

Lesen Sie hier einen Beitrag zur Bedeutung der Teilzeitarbeit für Baukaderleute.

Basler multimodaler Verkehr im Wandel

Autor: Pascal Gysel

Der Ausbau und die Modernisierung des Basler Hafenterminals, der von der ANLIKER Gruppe im Auftrag des Logistikdienstleisters Rhenus Port Logistics AG seit Mai 2023 durchgeführt wird, ist in vollem Gange. Die geplante Umschlaghalle für Bahn, Lkw und Schiff wird im Februar 2024 fertiggestellt sein.

168 Meter lang, 77 Meter breit und 23 Meter hoch: Das sind die Dimensionen der im Bau befindlichen Umschlaghalle im Basler Hafen. Eine grosse Logistikinfrastruktur, die die Leistung und Effizienz des Multiterminals des Bauherrn Rhenus Port Logistics AG steigern soll, indem sie den Umschlag zwischen Schiff und Festland ermöglichen wird. Erstellt wird sie unter Einbezug einiger ungewöhnlicher Sicherheitsmassnahmen. Beat Aerni, Projektleiter und Bauführer der ANLIKER Gruppe, erklärt: «Da die Struktur fast 17 Meter über das Wasser hinausragt und wir Betonelemente mit einem Gewicht von bis zu 260 Tonnen verlegen mussten, war höchste Vorsicht geboten.»

Eine in der Schweiz einzigartige Bauart

Aerni ist mit der Qualität und dem Fortschritt der Arbeiten zufrieden, zumal das, was derzeit im Basler Hafen gebaut wird, wahrscheinlich eine nationale Premiere ist. «Normalerweise werden diese Terminals aus Stahl errichtet, aber da die Rhenus Port Logistics AG die Umschlagzeiten minimieren will, wurde Beton als Konstruktion gewählt. Die Kräfte, die beim Betrieb der Hallenkrane entstehen können, werden so besser aufgenommen», erläutert er im Detail.

Eine genau vermessene Baustelle

Der Bau der Umschlaghalle zielt darauf ab, einen möglichst direkten logistischen Weg zwischen verschiedenen Verkehrsträgern zu ermöglichen. So wurden die Gleise, die Anlegestelle für die Schiffe und die Be- und Entladezone für die Lastwagen, die im Inneren des Gebäudes vorgesehen ist, in unmittelbarer Nähe zueinander angeordnet. «Wir mussten bei den Manövern auf der Baustelle sehr vorsichtig sein, um nicht in den Bereich der Waggons zu gelangen, die in das Terminal ein- und ausfahren», erklärt Beat Aerni. Trotz diesen Herausforderungen klappte die Zusammenarbeit zwischen allen Gewerken sehr gut, sodass die Bauarbeiten planmässig Ende Februar abgeschlossen sein sollten.

Bild: Hans-Ruedi Rüfenacht

Markus Lehmann, Spezialist Technik und Betriebswirtschaft
@ Gavin

Er erleichtert den Berufsalltag

Autorin: Susanna Vanek

Der Bereich Unternehmensführung des Schweizerischen Baumeisterverbandes SBV spielt eine entscheidende Rolle bei der Unterstützung von Mitgliedern in ihrem Berufsalltag. Markus Lehmann, Spezialist Technik und Betriebswirtschaft, sieht in seiner Tätigkeit eine bedeutende Sinnhaftigkeit.

In verschiedenen Situationen bietet Markus Lehmann, der im Bereich Technik und Betriebswirtschaft des Schweizerischen Baumeisterverbandes SBV angestellt ist, engagierten Support für seine Mitglieder. Beispielsweise wenn Mitglieder Fragen haben zu den «Masstoleranzen im Hochbau», zu Ausmass- und Vergütungsregelungen über verschiedene NPK's oder zu den «Kalkulationshilfen für Regiearbeiten». In der Phase der Bauausführung können Unternehmen Unklarheiten bezüglich der Zahlungsmodalitäten oder der Verrechnung der Teuerung haben. Und wieder andere Unternehmer benötigen Hilfe beim Verrechnen von Vertragsänderungen und Nachträgen. Lehmann, unterstützt in allen drei Fällen. «In meiner Erstberatung zeige ich den Fragestellern zum Beispiel die entsprechenden Normen und liefere Argumente für Verhandlungen mit dem Bauherrn oder Bauleiter. Das ist eine äusserst sinnstiftende Aufgabe, die mir grosse Freude bereitet», erklärt er, der früher selbst als Bauführer im Strassen – und Tiefbau gearbeitet hat. Um die Betriebe noch besser unterstützen zu können, hinterfragt er auch die bestehenden Abläufe und Prozesse und setzt sich für eine stetige technische Weiterentwicklung ein. Mit Begeisterung präsentiert er den TB-Viewer und weist auf die steigenden Nutzungszahlen hin. «Oft geht es nicht nur um technische Aspekte, sondern auch um rechtliche. In diesen Fällen ziehen wir unseren Rechtsdienst hinzu und können den Fragestellenden so noch besser helfen.» Sein Fazit lautet: «Wir erleichtern den Berufsalltag der Mitglieder.»

Lehmann, der seit 2011 in der Schweiz lebt, ist mit dem Baustellenalltag bestens vertraut. Ursprünglich als Strassenbauer ausgebildet, war er nach entsprechenden Weiterbildungen lange als Bauführer tätig, bevor er im November 2018 zum SBV wechselte. Um seine Batterien aufzuladen, erkundet der zweifache Vater am liebsten Berge, Städte oder das Wasser und geniesst Töfftouren.

Rechtsberatung online buchen

Zu den vielen Vorteilen für SBV-Mitglieder zählt die kostenlose Erstberatung in Rechtsfragen aus dem Unternehmeralltag, insbesondere in den Bereichen Arbeits- und Baurecht. Telefonische Termine können neu schnell und einfach online gebucht werden. Die Rechtsberatung ist ein viel nachgefragter Dienst und wird auf Deutsch, Französisch und Italienisch angeboten.

Termin buchen

Schicken Sie uns Ihre Baugeschichten

Haben Sie eine spannende Geschichte zu erzählen? Oder wissen Sie von einer Baustelle mit einer speziellen Herausforderung? Die Redaktion der «Schweizer Bauwirtschaft» ist immer an Informationen und Bildern interessiert. Schicken Sie Ihre Hinweise und Kommentare an:
redaktion@baumeister.ch

Mit dem Masterplan gut auf Kurs

Nur mit genügend und gut ausgebildetem Personal können Bauunternehmen die Zukunft der Schweiz gestalten. Die Aus- und Weiterbildung im Bauhauptgewerbe ist deshalb ein zentraler Erfolgsfaktor, damit die Branche künftig über die nötigen Fachkräfte verfügt. Der SBV-Masterplan Berufsbildung 2030 leistet dazu einen wesentlichen Beitrag. Berufe und Karrieremöglichkeiten werden aktualisiert, zukunftsfähig gemacht und auf die Bedürfnisse auf dem Bau ausgerichtet. Mit dem Masterplan schliesst der SBV die Lücke im Arbeitskräfteangebot und stärkt die Baubranche. Ein Video erklärt das Zusammenspiel der verschiedenen Akteure in der Transformation.

Video anschauen

Keine Stellenmeldepflicht für die meisten Bauberufe

In der Liste der Arbeitslosenversicherung und der öffentlichen Arbeitsvermittlung für das Jahr 2024 fallen, wie bereits 2023, viele Bauberufe nicht mehr unter die Stellenmeldepflicht. Der SBV hat sich während Jahren dafür eingesetzt, dass Bauberufe mit Fachkräftemangel wie Strassenbauer, Tunnelfacharbeiter, Gleisbauer sowie Kranführer und Baumaschinenführer nicht mehr der Stellenmeldepflicht unterliegen.

Ökobilanzrechner für Infrastrukturbau-Projekte

Infra Suisse lanciert mit ECO2nstruct eine Software, die die ökologischen Auswirkungen von Bauprojekten besser messbar macht. Unternehmen, Planer und Bauherren können damit die Bilanzen der CO_2-Belastung sowie der Umweltbelastungspunkte eines Bauprojekts bereits in der Planungsphase eruieren. ECO2nstruct bietet eine wegweisende Unterstützung für die Bewertung von Materialien, Maschinen und Prozessen über alle Phasen eines Bauprojekts. In ihren Ausschreibungen gewichten öffentliche Bauherren die ökologische Nachhaltigkeit immer stärker. Mit ECO2nstruct lässt sich die Ökobilanz in Angeboten als Wettbewerbsvorteil nutzen.

Mehr erfahren

Fotos: SBV

KURZMELDUNGEN/AGENDA

Erfolge der Baubranche

BIM wandelt sich in der Baubranche immer mehr vom Schlagwort zur Realität. Wurden 2020 erst sieben BIM-Ausschreibungen gezählt, ist die Anzahl letztes Jahr auf über 140 öffentliche Ausschreibungen gestiegen, 122 für Planleistungen und bereits 18 für Bauleistungen. Viel Positives ist auch von der Arbeitssicherheit zu melden: Gemäss Suva ist die Zahl der Unfälle im Hochbau in den letzten Jahren um 16 Prozent zurückgegangen, obwohl mittlerweile etwas mehr Personen in der Branche arbeiten. Die Baubranche hält Schritt mit der Zeit.

Weitere Erfolge und Rekorde

PATRONAT SBV

22./23. März 2024

Bau-Skirennen am Hasliberg

Beim Ski- und Netzwerkevent am Hasliberg stehen Schneespass, Unterhaltung, Skisport und der Austausch mit anderen Bauprofis im Vordergrund. Am Renntag wird der Tagesschnellste im Riesenslalom zum Schweizer Meister der Bauleute und das schnellste Team zum Firmen-Schweizer-Meister des Baugewerbes erkürt.

Mehr Informationen

28. Juni 2024

Tag der Bauwirtschaft 2024

Der wichtigste Netzwerkanlass der Branche findet nächstes Jahr in Zürich-Oerlikon statt. Hier treffen sich die Entscheider und tauschen sich aus: Baumeister, Bauherren, Planer und Architekten, Immobilienexperten und Investoren sowie Akteure des Ausbaugewerbes und der Zulieferindustrie. 2024 wiederum mit Partner HGC und suisse.ing als Ehrengast.

Mehr Informationen

IMPRESSUM

Die Schweizer Bauwirtschaft erscheint seit 1901 ununterbrochen.
Sie ist das Sprachrohr des Schweizerischen Baumeisterverbandes.

Herausgeber
Schweizerischer Baumeisterverband
Weinbergstrasse 49
Postfach, 8042 Zürich
Telefon 058 360 76 00
redaktion@baumeister.ch
schweizerbauwirtschaft.ch

Redaktion
Thomas Staffelbach
(Chefredaktor)
Susanna Vanek
Pascal Gysel
Martin Maniera
Luiza Maria Maniera
Werner Schüepp

Übersetzungen
Melina Jeannottat, Alexandre Karolyi

Konzept, Layout und Druck
Stämpfli Kommunikation
staempfli.com

Auflage
8900 D und 2100 F
Die nächste SBW erscheint am
14./15. Februar 2024
mit dem Fokusthema
Kreislaufwirtschaft/Innovationen.

ISSN-Nummer
0376-6853

Folgen Sie uns auf
@SBV SSE SSIC @BaumeisterCH
@realSBV @bauberufech
@bauundbaumeister

gedruckt in der schweiz

FSC www.fsc.org MIX Papier | Fördert gute Waldnutzung FSC® C016087

myclimate Wirkt. Nachhaltig Drucksache
myclimate.org/01-24-429215

Offizielle Ski-Schweizermeisterschaften der Bauleute

PCI BAU-SKIRENNEN SCHWEIZ
PRESENTED BY LIEBHERR

2024

22. März PCI Skitag für Bau-Profis by Liebherr
23. März PCI Bau-Skirennen Schweiz by Liebherr

JETZT ANMELDEN

SKI RENN ZENTRUM Hasliberg

baublatt

SBV
SSE
SSIC
Schweizerischer Baumeisterverband
Société Suisse des Entrepreneurs
Società Svizzera degli Impresari-Costruttori
Societad Svizra dals Impressaris-Constructurs

Bergbahnen
Meiringen-Hasliberg

Haslital
BERNER OBERLAND