AUSGABE 7+8/24

SBV
SSE
SSIC

SCHWEIZER BAUWIRTSCHAFT

FOKUS

Mobilität der Zukunft

Bundesrat Albert Rösti über Verkehrspläne

Auf welchen Strassen es immer wieder staut

Vorstoss in neue Dimensionen

Seit 2021 befindet sich der Bahnhof Freiburg im Umbau. Das Ziel: Die Fahrgastströme verbessern und den Bahnhof für das Bevölkerungswachstum der kommenden Jahrzehnte fit machen. Zusammen mit dem multidisziplinären Projektleiter Sébastien Richard schauen wir diese imposante Baustelle genauer an.

Autor: Pascal Gysel

«Die Arbeiten sind nicht vergleichbar damit, was an Bahnhöfen wie etwa in Zürich, Bern oder Lausanne gemacht werden würde – aber Freiburg ist immerhin Kantonshauptort.» Sébastien Richard, SBB-Gesamtprojektleiter auf der Grossbaustelle zur Modernisierung des Bahnhofs, klingt fast, als würde er sich dafür entschuldigen, dass die Herausforderung nicht grösser ist. Dabei leitet er ein Projektteam, das bereits Gleise und Stellwerke optimiert und mit dem Bau einer zweiten Unterführung zur Verbesserung der Benutzerströme begonnen hat.

Abgesehen vom optimierten Fussgängerfluss zu den Perrons soll diese Unterführung eine starke Reisendenzunahme ab 2040 abfedern. «Statt im Tag 25 000 Benutzer/innen erwarten wir dann 70 000», führt Richard aus. Eine enorme Steigerung, die den Bevölkerungszuwachs im Lande in diesem Zeitraum widerspiegelt.

«Wir verbinden die zweite Unterführung mit den Perrons und halten uns dabei an das Behindertengleichstellungsgesetz (freier Zugang)», so der Projektleiter weiter. Auch in der bestehenden Unterführung werden die Zugänge ersetzt.

Alle Arbeiten erfolgen in Phasen, damit Bahnbetrieb, Kundenströme und Sicherheit immer gewährleistet sind. Doch auf jeder Baustelle passiert Unerwartetes: «Zweimal mussten wir unsere Arbeitsplanung zugunsten der Fahrplanstabilität umstellen und nachts statt am Tag arbeiten», sagt der Bauführer.

Parallel zum Abschluss der Arbeiten an der zweiten Unterführung sind die Bauteams daran, die Perrons zu bauen und zu erhöhen. Bahnanlagen und -infrastruktur werden ebenfalls modernisiert. 2025 wird der Bahnhof dann bereit sein für die Schweiz der Zukunft.

Bild: SBB CFF FFS

Bild: SBV

Staus – Zeit zu handeln!

48 807 Staustunden auf den Nationalstrassen – und die Mobilitätsnachfrage steigt weiter. Nur mit einem ganzheitlichen JA zum Infrastrukturausbau von Schiene und Strasse kommen wir in Zukunft vorwärts!

Die Nationalstrassen bilden die Lebensader des Schweizer Verkehrssystem. Sie bewältigen 41 Prozent des gesamten Strassenverkehrs – auf weniger als 3 Prozent des schweizweiten Strassennetzes. Eine riesige Leistung! Auch für die Versorgung der Bevölkerung sind sie von zentraler Bedeutung: mit 74 Prozent der Strassengütertransporte entfällt der Löwenanteil auf die Nationalstrassen. Doch der Verkehr kommt weiter ins Stocken. Für 2023 meldete das Bundesamt für Strassen (ASTRA) einen neuen Staurekord auf den Autobahnen: 48 807 Stunden oder 22.4 Prozent mehr als im Vorjahr. 90 Prozent dieser Staustunden sind auf Verkehrsüberlastungen zurückzuführen, vor allem in und um Agglomerationen.

Diese Engpässe müssen dringend beseitigt werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, den Verkehr zu verflüssigen und die umliegenden Ortschaften damit von Ausweich- und Durchgangsverkehr zu entlasten. Dass dies gelingt, zeigt der Gubrist eindrücklich. Mit dem Bau der dritten Tunnelröhre haben die Unfälle gemäss ASTRA um 75 Prozent abgenommen. Gleichzeitig konnte der Ausweichverkehr ins nachgelagerte Strassennetz um bis zu 20 Prozent reduziert werden. Deshalb sagen wir am 24. November 2024 ja zur Sicherung der Nationalstrassen durch ein JA zu STEP 2030.

Doch das allein reicht nicht. Nur das Zusammenspiel aller Verkehrsmittel bringt uns sicher vorwärts und gewährleistet auch künftig die Versorgungssicherheit in unserem Land. Deshalb müssen die Verkehrsträger als komplementär, sich gegenseitig ergänzend und zusammenwirkend gedacht werden, um zukunftsfähige Mobilitätslösungen zu entwickeln. Bei allen Verkehrsträgern muss in eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung investiert und die Multimodalität gefördert werden. Deshalb engagieren wir uns auch für die rasche Umsetzung des 4. Agglomerationsprogramms und den Ausbau der Bahninfrastruktur. Die Gelder für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen – sowohl der Strassen wie der Schienen – sind im Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds sowie im Bahninfrastrukturfonds vorhanden.

Der Aufholbedarf bei den Investitionen ist überdeutlich – für mehr Sicherheit, Verlässlichkeit und Ökologie. Es ist Zeit zu handeln!

Romana Heuberger
Senior Spezialistin Raumplanung beim SBV

Titelbild: Mario Sülz Bild: Infra Suisse

INHALT

Fokus

Mobilität der Zukunft

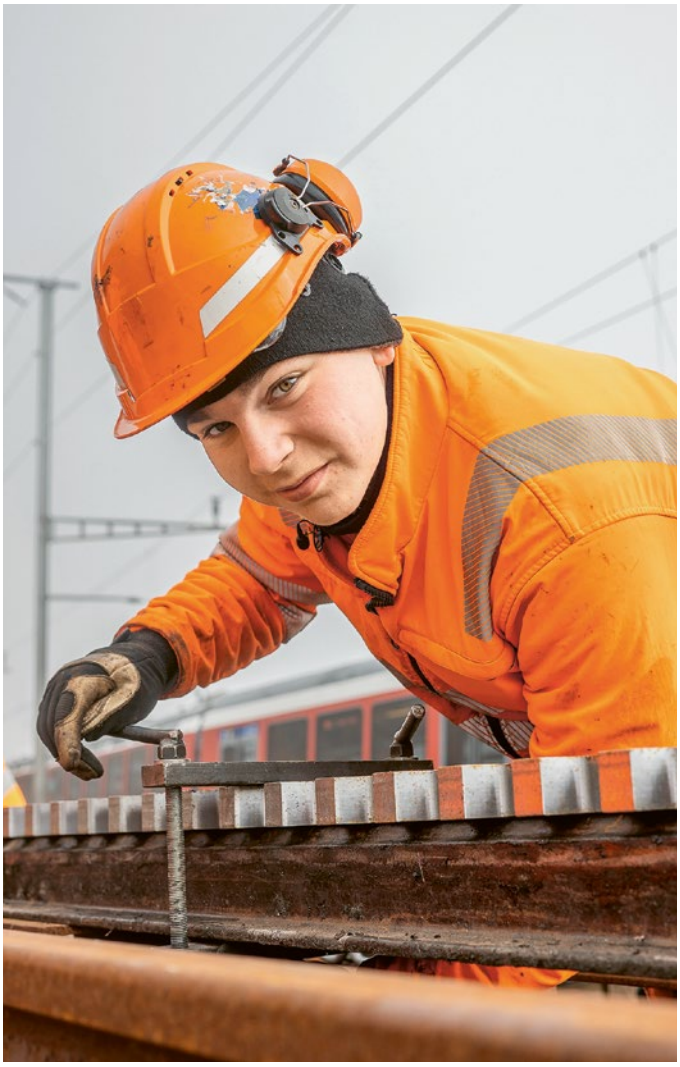
Die Schweiz stockt: Übervolle Züge und Staus führen zu Verspätungen und Stress und diese wiederum zu hohen volkswirtschaftlichen Einbussen. Es liegt im Interesse aller, dass der Verkehr wieder reibungslos fliessen kann. Dazu ist es nötig, Engpässe auf der Strasse und der Schiene zu beseitigen.

6–20

7 **Ihre Meinung**

24 **Arbeitssicherheit**

25 **Digitalisierung**



Bundesrat Albert Rösti über seine Pläne der künftigen Mobilität.

8–10

Nationalstrassen: Was sich alles ändern soll und wo es noch staut.

14–15

Tag der Bauwirtschaft: Impressionen vom grossen Branchentreff.

22–23

Bild: Kibag

Autonomes Fahren: Lösung für die Transportweg-optimierung

Wie soll die Mobilität der Zukunft in einer Schweiz aussehen, in der es aufgrund des Bevölkerungswachstums auf Strassen und Schienen (Staus und überfüllte Züge!) immer enger wird?

Gerhard Meyer, Geschäftsführer Baumeisterverband Zürich/Schaffhausen, Zürich
Es ist zweckmässig, von einer Gesamtbetrachtung auszugehen: Die Entwicklung der Bevölkerung muss mengenmässig und regional genauer erkannt, erfasst und geplant werden. Die Lage der Arbeitsplätze soll ebenfalls einbezogen werden. Eine kurze Distanz vom Wohn- zum Arbeitsort soll durch Anreize (Steuererleichterung statt -bestrafung durch fehlenden Abzug für Reisespesen) gefördert werden. Die Wirtschaft soll dahingehend beraten werden, Standorte, die Verkehrsströme berücksichtigen, zu wählen (z. B. sind Leerfahrten des ÖV aus der Stadt Zürich ein Potenzial). Die Transportmittel sind optimal auszubauen, z. B. für Kurzstrecken weniger Platzkomfort, um generell mehr Personen transportieren zu können.

Bruno Fuchs, Präsident Baumeisterverband Solothurn, Solothurn
Der Erfolg unserer Schweiz basiert auf einer intakten Infrastruktur. Diese ist an Ihre Belastungsgrenze gestossen oder hat diese bereits überschritten. Daher ist es wichtig, Schiene und Strasse zu erweitern und instand zu halten.

Florian Kossmann, Geschäftsleiter Bernasconi & Cie SA, Les Geneveys-sur-Coffrane (NE)
Zugunsten des Umweltschutzes muss die Mobilität der Zukunft energieeffizienter sein. Wichtig sind auch Verbesserungen am Netz, um die Fahrtwege zu vereinfachen und die Routen zu optimieren. Mit neuen Technologien wie etwa dem autonomen Fahren zur Transportwegoptimierung fördern wir die Erreichbarkeit, indem wir bezahlbare und umfassende Transportlösungen anbieten und die Verkehrsnetze zugunsten schnellerer und effizienterer Fahrten verbessern. Dank Anwendungen und nachhaltiger Lösungen werden Verkehrsflüsse transparent, wodurch die Mobilität der Zukunft effizient, inklusiv und umweltschonend gestaltet werden kann.

«Für mich ist klar: Kapazität hat Vorrang vor Zeit»

In der Schweiz sind immer mehr Menschen immer mehr unterwegs. Ob zur Arbeit, zum Einkaufen oder in der Freizeit. Das führt zu überfüllten Zügen und langen Staus. Bundesrat Albert Rösti spricht über seine Pläne für die Mobilität der Zukunft.

Interview: Thomas Staffelbach

Welche Verkehrspolitik braucht die Schweiz für heute und morgen?
Bundesrat Rösti: Wir stehen heute vor der Herausforderung, die Mobilität der Schweiz zu bewältigen. Die Mobilitätsbedürfnisse nehmen stetig zu und damit auch die Anforderungen an den Verkehr. Wir gehen davon aus, dass der Personenverkehr bis ins Jahr 2050 um elf Prozent zunehmen wird. Mehr Kapazitäten benötigen wir überall, egal ob auf der Schiene, der Strasse oder im Langsamverkehr. Dabei darf kein Verkehrsträger gegen den anderen ausgespielt werden. Es braucht sowohl den öffentlichen Verkehr als auch den motorisierten Individualverkehr. Gleichzeitig müssen wir das bestehende Nationalstrassen- und Eisenbahnnetz instand halten, das unsere Vorgänger entwickelt haben.

«Autofahren hat für mich dank Elektrifizierung sehr wohl eine Zukunft.»

Mit welchen Lösungsansätzen bauen Sie die Kapazitäten aus?
Kapazitätserweiterungen auf der Strasse erfolgen punktuell und dort, wo bereits ergriffene Verkehrsmanagementmassnahmen ausgeschöpft sind. Die Ausbauprojekte sind im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP) zusammengefasst. Kurz- bis mittelfristig verfolgen wir ganz konkrete Ausbauprojekte, mit der die heutigen Engpässe beseitigt werden. Der Ausbauschritt 2023 des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen umfasst die sechs Projekte Genf-Lausanne, Grauholz-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg, Schaffhausen, St. Gallen und Basel. Wir werden voraussichtlich im November darüber abstimmen. Mittel- bis langfristig setze ich auf das Potenzial des autonomen Fahrens. Erste Ansätze lassen sich heute bereits mit den Abstandstempomaten erkennen. Mit dem neuen Strassenverkehrsgesetz hat das Parlament die Rahmenbedingungen für die Bewilligung solcher Systeme verabschiedet. In 20 Jahren werden Autos wohl autonom fahren. Das ermöglicht, auf gleicher Fläche mehr Kapazitäten zu schaffen. Das Gleiche gilt auch für die Schiene: Führerlose Systeme werden erlauben, auf den gleichen Trassen mehr Züge fahren zu lassen.

Vorher gilt es jedoch, vielerorts Engpässe zu beseitigen, damit der Verkehr wieder fliessen kann. Schafft die Schweiz das?
Ja, die Finanzierung ist sichergestellt. Wir haben glücklicherweise zwei Fonds, mit denen wir die Kapazitäten erhöhen können: Zum einen den Bahninfrastrukturfonds (BIF), der zum Teil mit der leistungsabhängigen Schwer-

Bilder: UVEK

verkehrsabgabe (LSVA) alimentiert wird, was im Zusammenhang mit der Verkehrsverlagerung eine Rolle spielt, sowie den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Dieser wird über die Mineralölsteuer finanziert. Der BIF ermöglicht den Betrieb, Substanzerhalt sowie Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, während der NAF Nationalstrassen und grosse Projekte im Agglomerationsverkehr deckt. Mit diesen Töpfen können wir die Kapazitäten ausbauen. Die politische Bereitschaft ist beim öffentlichen Verkehr unbestritten. Wie gross sie beim motorisierten Individualverkehr ist, werden wir voraussichtlich im November sehen.

Warum wird die Eröffnung einer Strasse kritisiert, eine neue Zugstrecke hingegen beklatscht?
Das Narrativ des Individualverkehrs, der mit fossiler Energie angetrieben wird, hat im Zusammenhang mit der Umweltschutzdiskussion einen negativen Anstrich erhalten. Diese Ablehnung spüre ich auch heute, wenn es im Parlament um Ausbauprojekte geht. Dabei geht vergessen, dass das Auto immer mehr elektrisch wird. Autofahren hat für mich dank Elektrifizierung sehr wohl eine Zukunft. Autolenker und -lenkerinnen können auch nicht einfach auf den Zug umsteigen, denn da hat es auch keinen Platz mehr. Das heisst, es braucht einen politischen Wandel in der Diskussion um den Ausbau von Strassenkapazitäten.

Dann sollte man also auf jeden Fall für einen Kapazitätsausbau sein, egal ob Schiene oder Strasse. Und dennoch hagelt es Einsprachen gegen solche Projekte …
Es ist leider so, dass die Planung und die Bewilligungsverfahren oft deutlich länger dauern als nachher der Bau. Gerade als Verkehrsminister möchte ich natürlich, dass alles viel schneller geht. Wenn man aber lokal bauen will, muss man mit den Betroffenen sprechen. Vor allem darf ihre Mitsprache nicht eingeschränkt werden. So etwas wird sehr kritisch beobachtet, und zwar von links wie rechts. Ich glaube, das gehört zu unserem System. Man kann die Leute nur zur Vernunft aufrufen und mit einem frühzeitigen Einbezug der Anliegenden den Prozess beschleunigen. Bei einem positiven Abstimmungsausgang zu STEP wird das Bundesamt für Strassen (ASTRA) genau das machen.

Welche Rolle spielen regionale und kantonale Interessen bei der Wahl der Projekte? Wie gelingt der Ausgleich zwischen den Zentren und den peripheren Regionen?
Mein Schwerpunkt liegt bei den Zentren, wo die grössten Kapazitätsengpässe bestehen. Ich bin der Meinung, dass das Bundesamt für Verkehr bei der Bahninfrastruktur eine gute Triage macht. Der Fokus richtet sich auf das, wo die meisten Leute profitieren. Die Hauptprojekte sind in den Zentren, konkret in den Bahnhöfen Genf, Lausanne, Bern, Luzern, Basel und Zürich Stadelhofen. Natürlich gibt es im Parlament Allianzen mit dem Ziel, die eigenen Interessen zu stärken.

Aber es braucht halt doch den gut eidgenössischen Ausgleich für die Randregionen …
Kapazitätsengpässe gibt es vor allem in den Zentren. Schauen Sie sich beispielsweise die Passagierzahlen in Luzern oder Bern an, und das auf engstem Raum! Der Verkehr in und aus den

Bergregionen spielt auch eine Rolle, wenn es um die Erschliessung für den Tourismus und die Freizeit geht. Die Erschliessung der ländlichen Regionen ist sehr wichtig, sie ist meiner Meinung nach heute bereits schon sehr gut.

Vielerorts hat man den Eindruck, es werde zu viel Geld in eine Fahrzeitverkürzung investiert. Schafft das wirklich die nötigen Kapazitäten?
Das ist im Moment eine hochaktuelle Diskussion zwischen meinem Departement und den Verkehrspolitikern. Mit unserer Perspektive Bahn 2050 wollen wir den Verkehr dort ausbauen, wo er den meisten Leute hilft, indem wir Kapazitäten in den Zentren und den S-Bahn-Systemen schaffen. Mit dem Zug zwischen Bern und Zürich fünf Minuten schneller zu sein, kostet Milliarden. Die verkürzte Reisedauer stünde in keinem Verhältnis zu den Investitionen. Wir brauchen aber mehr Kapazitäten, beispielsweise mit dem Viertelstundentakt. Das kann bedeuten, dass irgendwo der Zug eine Minute später ankommt. Für mich ist klar: Kapazität hat Vorrang vor Zeit. Entscheidend ist, dass wir Nationalstrasse und Schienennetz aufeinander abstimmen und nicht gegeneinander ausspielen.

Was bedeutet das?
Dass dort die Bahn ausgebaut wird, wo man mit dem Auto nicht weiterkommt und umgekehrt. Nehmen wir nochmals das Beispiel Bern–Zürich: Hier hat es keinen Wert, in schnellere Züge zu investieren, weil man mit dem Auto heute schon viel langsamer ist. Also muss man in die Strasse investieren, um so zusätzliche Autobahnkapazitäten zu schaffen. Und umgekehrt: Da, wo die Strasse schneller ist, müssen wir in den öffentlichen Verkehr investieren.

Politiker fordern ein Zusammenlegen der beiden Finanzierungstöpfe. Was wäre der Vorteil?
Ich würde die Grundkonzeption von NAF und BIF im Moment nicht anrühren. Die beiden Systeme sind so gebaut, dass ein Strassenfranken nicht in die Bahn investiert werden kann und

umgekehrt. Der NAF wird von den Autofahrerinnen und Autofahrern gespeist, ein Teil fliesst zudem in die allgemeine Bundeskasse. Beim BIF ist es anders. Hier kommen die Gelder teilweise von der LSVA und schwergewichtig von der Bundeskasse. Wenn nun ein Strassen- gegen ein Bahnprojekt abgewogen werden müsste, gäbe es einen dauernden Verteilkampf, was wiederum einen Konsens schwieriger machen würde. Viel wichtiger ist es also, dass die Schweiz die Äufnung der Fonds langfristig sicherstellt. Das ist eine meiner dringendsten Aufgaben.

Die Strassenfinanzierung via Mineralölsteuer wird schwieriger, wenn immer mehr Elektroautos in der Schweiz fahren.
Wir benötigen eine technologieneutrale Finanzierung, entweder nach gefahrenen Kilometern oder verbrauchter Energie. Wir werden beide Varianten in die Vernehmlassung geben. Die Umstellung ist auf 2030 geplant. Vorher braucht es voraussichtlich eine Verfassungsabstimmung. Wir gehen davon aus, dass die Elektromobilität den NAF tragen kann, weil immer mehr Elektromobile unterwegs sind. Auch die LSVA wird überarbeitet. In der bereits laufenden Vernehmlassung schlagen wir vor, Elektrolastwagen in die tiefste Abgabekategorie der LSVA aufzunehmen und Lastwagen mit sehr effizienten, aber fossilen Motoren in die nächsthöhere Kategorie zu heben.

Zum Schluss noch ein Wort zur Bauwirtschaft. Welche Erwartungen haben Sie an Baufirmen?
Bevor man Erwartungen äussert, sollte man zuerst einmal danken für das, was die Baufirmen leisten! Ohne sie wäre die Schweiz nicht so erfolgreich. Meine Erwartung als Umweltminister ist, dass die Bauwirtschaft möglichst die Kreislaufwirtschaft fördert. Wir haben den Auftrag, bis ins Jahr 2050 das Nettonull-Ziel zu erreichen. In der Bauwirtschaft ist die Dekarbonisierung sehr herausfordernd. Der Bund wird als Bauherr bei Ausschreibungen vorangehen und nachhaltige Offerten fördern. Von den Baufirmen hingegen wünschen wir uns möglichst realistische Eingaben, denn Nachforderungen haben wir natürlich nicht so gerne! (lacht)

Eine Grossbaustelle in den Alpen

Autor: Pascal Gysel

Zwischen Göschenen und Airolo befindet sich die zweite Röhre des Gotthardstrassentunnels im Bau. Sie soll während der Sanierung der ersten als Ersatz und ab 2033 als unidirektionale Ergänzung dienen.

Bild: SBV

Abseits der einzelnen in der Vorlage «Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen» zusammengefassten Teilprojekte, worüber das Schweizer Volk am 24. November 2024 abstimmt, macht eine andere Baustelle bereits grosse Fortschritte: die zweite Röhre des Gotthardstrassentunnels.

Seit 1980 verbindet die erste Röhre Göschenen (UR) mit Airolo (TI) und ermöglicht so den Nord-Süd-Alpentransit. Ab 2030 soll sie nun während dreier Jahre saniert werden. Um die Direktverbindung für den Verkehr aufrechtzuerhalten und Überlastungen in den Seitentälern sowie auf anderen Schweizer Passagen verhindern zu können, wird seit 2020 eine zweite Röhre gebaut.

Planmässig werden die mit den Arbeiten am Zugangsstollen Nord beauftragte ARGE «secondo tubo» (Implenia, Webuild Group/csc und Frutiger) und die von Süden her kommende Marti Gruppe 2027 mit ihren Bohrmaschinen aufeinandertreffen. Die einen werden somit das Aarmassiv und die Urserenzone durchstossen haben, die anderen die Nufenezone und einen Grossteil des Gotthardmassivs.

Nach der Fertigstellung ist die zweite Röhre zunächst in beide Richtungen offen und ersetzt die erste während ihrer Sanierung bis 2033. Danach dient sie als Verkehrsverbindung von Airolo nach Göschenen. Die erste Röhre wiederum wird in die andere Richtung befahrbar sein. Die Gesamtverkehrskapazität (1000 Fahrzeuge/Std.) durch den Gotthard wird sich somit nicht erhöhen, die beiden 70 Meter auseinanderliegenden Tunnel werden jedoch die Verkehrssicherheit verbessern und eine Ausweichmöglichkeit (Ausbau auf zwei Bahnen) bei Störfällen oder Unterhaltsarbeiten schaffen.

Florierende Wirtschaft dank solider Mobilität

Autorin: Michèle Lisibach

Mobilität und die Verkehrsinfrastruktur, die sie ermöglicht, sind massgeblich für das Erfolgsrezept Schweiz. So ist es auch für die Wirtschaft und die KMU zentral, dass die Mobilität gewährleistet ist.

Damit die Wirtschaft rundlaufen kann und damit die KMU florieren können, braucht es Mobilität. Einerseits beim Personal, das zum Arbeitsplatz und wieder nach Hause muss, aber auch auf die Baustelle, zum Kunden, für Termine zu Partnern, Zulieferern usw. Andererseits geht es auch um den Transport von Waren, seien dies Rohstoffe, Baumaterialien, Zwischenfabrikate, Lebensmittel oder andere Endprodukte. Ohne Mobilität könnten keine Wohnungen gebaut werden, die Regale im Lebensmittelgeschäft wären leer, die Spitäler erhielten keine Medikamente, es würden keine Solarpanels montiert oder Wasserleitungen repariert. Kurz gesagt: Ohne Mobilität stünde die Wirtschaft still.

«Der Stau und die damit verbundenen negativen Auswirkungen können reduziert werden.»

Vielfältige Mobilitätsbedürfnisse – verschiedene Verkehrsmittel

Die Vielfältigkeit, mit der die Unternehmen mobil sind zeigt, wie sehr wir auf die Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind. Dabei nutzen die KMU ganz unterschiedliche Verkehrsmittel. Für internationale Importe und Exporte wird beispielsweise häufig das Flugzeug genutzt, oder auch das Schiff. Im Inland oder bei Transporten in bzw. aus benachbarten Ländern kommen hingegen häufiger der Zug sowie Last- und Lieferwagen zum Einsatz. So ist denn auch die Strasse die für die KMU wichtigste Verkehrsinfrastruktur – auf ihr werden 62 Prozent der Gütertransporte abgewickelt – gefolgt von der Schiene.

Nationalstrassen als Stütze der KMU

Folglich ist es vor allem die Strasseninfrastruktur, welche die Funktionsfähigkeit der Unternehmen und damit die Blüte unserer Wirtschaft aufrechterhält. Bei den Strassen sind die Nationalstrassen die Zugpferde. Auf ihnen erfolgen 73 Prozent der Strassengütertransporte. Und das obwohl die Nationalstrassen weniger als drei Prozent der gesamten Strasseninfrastruktur ausmachen. Sie sind in puncto Flächeneffizienz also kaum zu toppen.

Überlastungen nehmen zu

Künftig werden die Nationalstrassen immer stärker gefordert sein. Denn die «Verkehrsperspektiven 2050» des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation prognostizieren eine Nachfragezunahme im Güterverkehr von 31 Prozent bis 2050 (gegenüber 2017).

Bild: Infra Suisse

Bereits heute sind vielerorts die Belastungsgrenzen ausgereizt, was sich in Stau äussert. Im vergangenen Jahr kumulierten sich über 48 000 Stunden Stau allein auf den Nationalstrassen – der Stau auf dem nachgelagerten Strassennetz, der auftaucht, wenn der Verkehr von der Nationalstrasse auf die Kantons- oder Gemeindestrasse ausweicht, ist dabei noch nicht eingerechnet. Dieser Stau bedeutet, dass alle Transporte, welche die KMU über die Strasse tätigen, sich verspäten. Lebensmittel brauchen länger, bis sie im Geschäft ankommen, was die Einhaltung der Kühlkette gefährden kann. Handwerker stecken mit ihren Lieferwagen fest, weshalb die Kunden zu Hause vergebens auf die Reparatur von Heizung, Waschmaschine und Co. warten. Bauteile werden mit Verzögerungen geliefert, was die Herstellungszeit von verschiedensten Produkten verzögert und damit die Endpreise in die Höhe treibt. Dies sind nur einige wenige Beispiele für die negativen Auswirkungen von Stau auf den Nationalstrassen. Und sie werden in den kommenden Jahren immer weiter zunehmen. Es sei denn, wir unternehmen etwas.

Stauursachen beheben

Der Stau und die damit verbundenen negativen Auswirkungen können reduziert werden, indem die Stauursachen behoben werden. Die sind – nebst Unfällen – grossmehrheitlich Engpässe im Netz. 84 Prozent der Staus auf Nationalstrassen sind heutzutage auf Überlastungen zurückzuführen. Hier greift das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen. In einer rollenden Planung definiert es zum einen Unterhalts- und Sanierungsmassnahmen, um die Nationalstrassen à jour zu halten. Zum anderen identifiziert es auch die gravierendsten Engpässe im Netz und plant entsprechende Engpassbeseitigungsmassnahmen (siehe auch Seite 14 und 15). Alle vier Jahre wird dem Parlament ein neues Massnahmenpaket unterbreitet. Dessen Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes aufrechtzuerhalten und damit optimale Rahmenbedingungen für die Mobilität der KMU zu schaffen.

Im vergangenen Herbst verabschiedete das Parlament ein Paket mit sechs neuen Engpassbeseitigungsprojekten in den Regionen Bern, St. Gallen, Basel, Schaffhausen und Lausanne–Genf. Sie setzen bei den schlimmsten Überlastungen an und sehen dort Tunnel oder zusätzliche Fahrspuren vor.

STEP garantiert, dass die Wirtschaft rundläuft

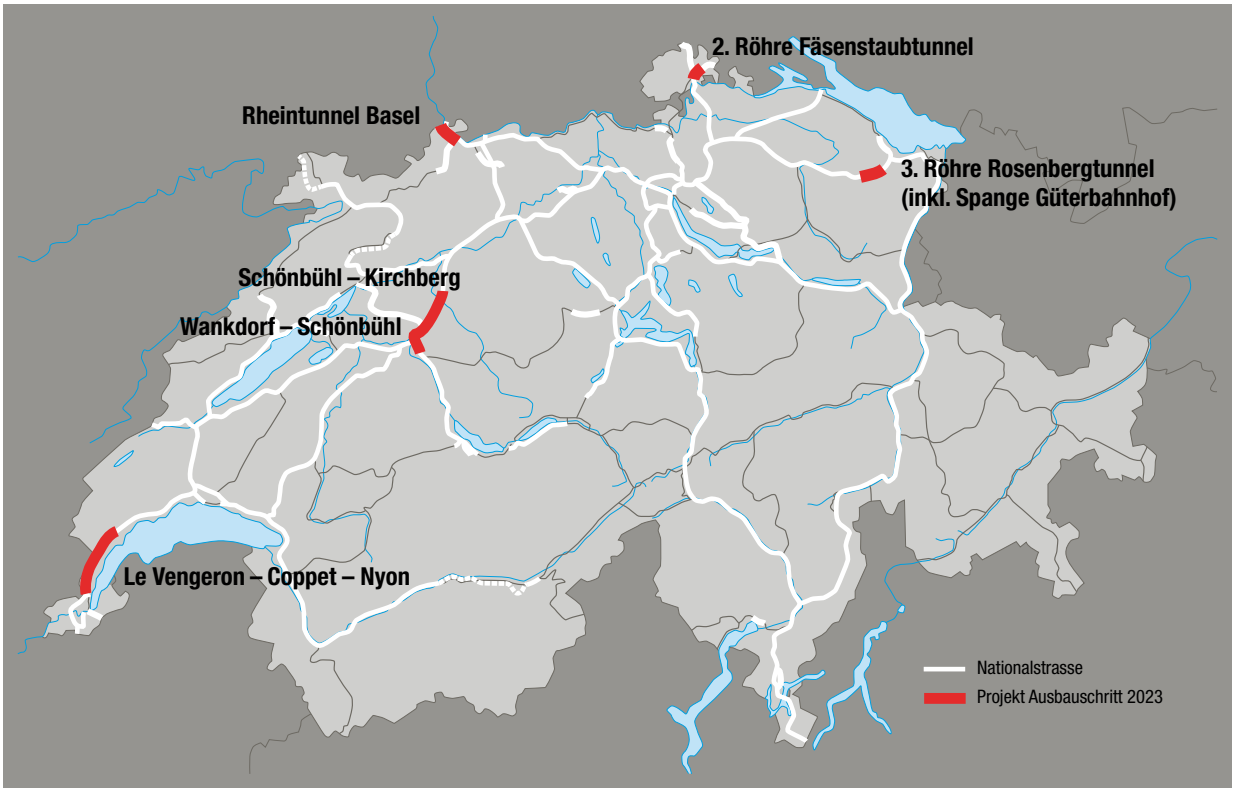
Die Knoten, die unser Nationalstrassennetz aufweist, müssen unbedingt gelöst werden. Mit den STEP-Projekten wird der Verkehr auf den Nationalstrassen verflüssigt. Damit ist sichergestellt, dass Arbeitskräfte und Waren pünktlich ans Ziel kommen, dass die Arbeit zuverlässig erledigt und Produkte in der gewohnten Qualität geliefert werden können. Wenn unsere Wirtschaft auch weiterhin rundlaufen soll, dann braucht es am 24. November ein Ja an der Urne zu den STEP-Projekten. Damit der Joghurt gekühlt zum gewohnten Preis im Kühlregal steht, die Bauarbeiten am neuen Mehrfamilienhaus wie geplant voranschreiten und der Rohrbruch im Keller rasch repariert werden kann.

Weitere Informationen zu STEP erhalten Sie hier.

Hier klemmt es – was sich ändern soll

Autorinnen: Susanna Vanek und Romana Heuberger

Staut es auf den Nationalstrassen, verlagert sich der Verkehr auf Nebenstrassen. Am 24. November 2024 stimmen wir über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen ab. Um diese Engstellen geht es.



Grafik: Susanna Vanek

Engpass 1:
A1 Wankdorf–Schönbühl
Auf der A1 Wankdorf–Schönbühl trifft der Transitverkehr von der Deutschschweiz in die Romandie auf den regionalen Verkehr der Agglomeration Bern. Die Strecken zwischen der Verzweigung Wankdorf und Schönbühl sowie auch die A6 zwischen der Verzweigung Wankdorf und dem Anschluss Schönbühl sind häufig überlastet. Dies ist nicht nur ein Problem für den Verkehrsfluss, sondern auch für die Sicherheit. Die geplante Erweiterung des Strassennetzes auf vier Spuren pro Richtung reduziert den Stau, erhöht die Sicherheit und optimiert den Lärmschutz.

Weitere Informationen.

«Staut es auf den Nationalstrassen, verlagert sich der Verkehr auf Kantons- und Gemeindestrassen.»

Engpass 2:
A1 Schönbühl–Kirchberg
Auch zwischen Schönbühl und Kirchberg ist die Nationalstrasse in Spitzenzeiten stark ausgelastet. Deshalb soll dort die A6 von heute vier auf künftig sechs Fahrstreifen erweitert werden. Nach über 50 Betriebsjahren, in denen der Abschnitt noch nie grundlegend saniert wurde, müssen unter anderem auch Brücken wieder instand gestellt, der Lärmschutz verbessert sowie die Strassenentwässerung auf den neuesten Stand gebracht werden. Im Raum Bern sind die Fahrspurergänzungen Wankdorf–Schönbühl und Schönbühl–Kirchberg Kernstück der Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes im Bereich Bern-Nord. Zuerst erfolgt die Umsetzung des Projekts Wankdorf–Schönbühl und im Anschluss jene des Projekts Schönbühl–Kirchberg.

Weitere Informationen.

Engpass 3: Rosenbergtunnel
Die beiden Tunnelröhren durch den Rosenberg in St. Gallen wurden 1987 in Betrieb genommen und müssen aufgrund ihres baulichen Zustands ca. 2037 umfassend saniert werden. Nur so kann ihr langfristiger Betrieb sichergestellt werden. Um ein Verkehrschaos zu verhindern, wird vorgängig die dritte Röhre des Rosenbergtunnels erstellt. Das neue Bauwerk auf der A1 wird zudem den langfristigen Betrieb der Stadtautobahn sicherstellen und den Ausweichverkehr in umliegende Quartiere verhindern.

Weitere Informationen.

Engpass 4: Schaffhausen
Stau rund um Schaffhausen. Der Abschnitt der A4 im Kanton Schaffhausen als Schlüsselstelle für den regionalen Verkehr und Teil einer wichtigen Nord-Süd-Transitachse kommt an seine Leistungsgrenzen. Ausweichverkehr ist die Folge. Das zentrale Element des Projekts «Engpassbeseitigung Schaffhausen Süd – Heblingen» ist der Bau einer zweiten Röhre des Fäsenstaubtunnels. Der Tunnel dient dazu, das städtische Strassennetz in und um Schaffhausen zu entlasten. Er wird ermöglichen, den Verkehr im Tunnel dereinst richtungsgetrennt zu führen und so die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Zudem wird er als Ersatztunnel während der Sanierung der bestehenden Tunnelröhre dienen.

Weitere Informationen.

Engpass 5:
Rheintunnel Birsfelden (BL)–Kleinhüningen (BS)
Besonders an Werktagen ist der Basler Abschnitt der Nationalstrasse A2 zwischen dem Schwarzwaldtunnel, Hagnau und Augst stark überlastet. Der geplante Rheintunnel wird das untergeordnete Strassennetz der Agglomeration Basel entlasten, den Verkehr auf der A2 verflüssigen, die Lärmbelastung verringern und die Verkehrssicherheit erhöhen. Zudem schafft die Verlegung des Verkehrs in den Tunnel städtebaulichen Gestaltungsraum für die Stadt Basel.

Weitere Informationen.

Engpass 6: Genf–Nyon
Der Engpass auf der Autobahn A1 zwischen dem Anschluss Le Vengeron und dem Anschluss Nyon soll beseitigt werden. Dazu wird die Autobahn auf einer Länge von rund 19 Kilometern auf drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung verbreitert. Zudem werden der Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse und die Effizienz der Autobahnanschlüsse verbessert. Die geplanten Bauarbeiten beinhalten den Umbau der Verzweigung Le Vengeron und die Umgestaltung des Anschlusses Nyon samt Bau neuer Zubringer sowie die Umgestaltung des Anschlusses Coppet.

Weitere Informationen.
(Nur in Französisch)

Argumente für ein Ja zur Sicherung der Verkehrsinfrastruktur

- Gemeinden entlasten: Ausweichverkehr verhindern
- Mehr Sicherheit durch fliessenden Verkehr
- Schluss mit Stau: 48 000 Staustunden kosten die Schweiz jährlich eine Milliarde Franken.
- Die Finanzierung der Infrastrukturprojekte ist gesichert.
- Bahn und Strasse ergänzen sich – wir brauchen ein leistungsfähiges Gesamtverkehrsnetz.

Weitere Informationen.

Mehr als eine Entlastungsstrasse

Autor: Werner Schüepp

Stau war in der Berner Gemeinde Wilderswil viele Jahre lang allgegenwärtig. Seit eine Umfahrungsstrasse gebaut worden ist, gehört die Verkehrsüberlastung der Vergangenheit an.

Bis zu 15 000 Autos fuhren früher pro Tag durch die Gemeinde Wilderswil. Der Wunsch nach einer Verkehrsentlastung ging im August 2023 in Erfüllung: dank einer Umfahrungsstrasse mit Tunnel. Die Bauarbeiten des 70.5 Millionen Franken teuren Grossprojekts starteten im Herbst 2019. Der Bau der zwei Kilometer langen Umfahrungsstrasse mit den zwei Brücken über den Fluss Lütschine und dem Tunnel unter dem Dorfkern verlangte ein Höchstmass an Koordination und Logistik. Die Frutiger Gruppe aus Thun hat den 558 Meter langen Tunnel in einer Bauzeit von dreieinhalb Jahren erstellt (beteiligt waren zudem die Firmen Ghelma AG und Gerber und Troxler AG). «Es war für mich ein sehr interessantes, lehrreiches und spannendes Projekt», sagt Felix Oechslin, Baustellenchef der Frutiger Gruppe. Die beengten Platzverhältnisse im Dorfkern sowie das Bauen in und an der Lütschine, die in kurzer Zeit zum Wildbach anschwellen kann, waren für ihn die Herausforderungen. Sehr zufrieden mit der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse ist Rolf Herren. Laut dem Wilderswiler Gemeindepräsidenten konnte im Dorf seit der Umfahrungseröffnung ein massiver Rückgang am Lärm und Abgasen festgestellt werden. «Es passieren weiterhin täglich viele Fahrzeuge unsere Gemeinde – nun benützen jedoch deutlich mehr als zwei Drittel die Umfahrungsstrasse. Ein knappes Drittel der Fahrzeuge fährt weiterhin durch unser Dorf – es sind nun vor allem Einheimische oder Gäste, die es besuchen wollen», sagt Rolf Herren. Schulwege und Strassen können nun von Kindern und Erwachsenen wieder gefahrlos benützt werden.

Bild: David Schweizer

«Ein spannendes und lehrreiches Projekt.»

Den ganzen Artikel lesen.

Schutz vor Hochwasser

Der Tunnel, durch den jetzt der Verkehr fliesst, hat noch eine andere wichtige Funktion: Er dient auch dem Hochwasserschutz. Sollte die Lütschine extremes Hochwasser führen, kann Wasser durch den Tunnel abgeleitet und so eine Überschwemmung von Wilderswil verhindert werden.

Unterschiede beim Zustand der Kantonsstrassen

Autor: Werner Schüepp

Die Schweizer Kantonsstrassen sind grösstenteils gut erhalten. Trotzdem äussert ein Viertel der Kantone ernsthafte Bedenken zum Zustand ihrer Strassen.

Ein Viertel aller Strassen in der Schweiz sind Kantonsstrassen. Sie verbinden Ortschaften, transportieren den überregionalen Durchgangsverkehr und stellen die Verbindung zum Nationalstrassennetz sicher. Seit 2009 befragt Infra Suisse die Kantone und analysiert den aktuellen Zustand der Strassen, deren Entwicklungen und die daraus folgenden Herausforderungen der Werterhaltung. Der neuste Bericht des Verbands des Schweizer Infrastrukturbaus zeigt, dass die Kantone den Zustand überwiegend als ausreichend bis gut beurteilen. Ein Viertel aber äussert ernsthafte Bedenken hinsichtlich der Oberflächenqualität. Bei den Investitionen bestehen erhebliche Unterschiede zwischen den Kantonen. Der jährliche Finanzaufwand für die Verbesserung, den Ausbau und den Unterhalt pro Kilometer Kantonsstrasse ist zum Beispiel in den Kantonen Genf und Zug siebenmal grösser als im Kanton Jura. Damit wird deutlich von der Empfehlung des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute abgewichen. Für Infra Suisse zeichnet sich eine Korrelation zwischen den Investitionen und dem Zustand der Kantonsstrassen ab. Einige Kantone haben Investitionen getätigt, was ihnen eine höhere Strassenqualität garantiert. Andere Kantone haben in den Strassenunterhalt weniger Geld investiert und werden mit einer geringeren Strassenqualität zu kämpfen haben. Eine Investitionsstrategie ist gemäss Infra Suisse entscheidend. Denn nur eine Planung zur Erhaltung und Verbesserung der Kantonsstrassen dient der Sicherheit des Verkehrsnetzes.

Bild: zVg

«Investitionen garantieren höhere Strassensicherheit.»

Die Studie lesen.

Milliarden für den Bahn-Unterhalt

Autor: Werner Schüepp

Mit dem Bahn-Ausbauschritt 2025 steigern die SBB in den zentralen Bahnknoten wie Genf, Basel und Bern, aber auch an vielen anderen Orten in der Schweiz ihre Kapazität.

Die Bahn ist ein wichtiger Pfeiler der Schweizer Verkehrsinfrastruktur. Sie ist für die Wirtschaft, die Bevölkerung und den Tourismus unverzichtbar. Auch in der Freizeit wird häufig die Bahn genutzt. Auf dem Schweizer Bahnnetz verkehren deutlich mehr Züge als in den meisten anderen Ländern. Damit sie auch künftig pünktlich, zuverlässig und sicher fahren können, müssen die Anlagen in gutem Zustand sein. Um die Bahninfrastruktur auch in Zukunft in gutem Zustand zu halten und die nötigen Kapazitäten bereitstellen zu können, arbeiten die SBB seit einigen Jahre an Grossprojekten, um Bahninfrastruktur auszubauen und zu modernisieren. Einerseits betrifft dies neue Strecken und Tunnel. Andererseits handelt es sich um Projekte, die zwar wenig spektakulär, aber unverzichtbar sind, weil dank ihnen mehr Züge fahren können. Dazu zählen Doppelspurausbauten oder gar ein drittes oder viertes Gleis, Überholgleise, Kreuzungsstellen, Überführungsbauwerke oder modernere Signalanlagen. Da immer mehr Reisende in der Schweiz unterwegs sind, werden in vielen Bahnhöfen auch längere und breitere Perrons und Unterführungen notwendig, teilweise sind neue Tiefbahnhöfe geplant.

«Kosten für den Unterhalt steigen stetig an.»

Engpass bei den Fachkräften

Die Grundlage der Ausbauten ist das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP). Der erste Ausbauschritt bis 2025 wurde vom Parlament beschlossen und enthält Projekte im Umfang von 6.4 Milliarden Franken. Der zweite Ausbauschritt dauert bis 2030. Bis 2035 sollen gemäss Parlamentsentscheid gar 25 Milliarden Franken für den Bahnausbau eingesetzt werden. Das meiste Geld verschlingt der Unterhalt. Dieser verlaufe zyklisch, dem könne man sich nicht entziehen, betonte kürzlich Vincent Ducrot, CEO der SBB. Das Schweizer Bahnnetz sei in den vergangenen Jahren stetig ausgebaut worden und werde es auch in den nächsten Jahren. «Jeder Franken, den wir in den Ausbau investieren, verursacht Folgekosten von drei Prozent – und das Jahr für Jahr. Ein Infrastrukturprojekt von einer Milliarde Franken kostet uns also jährlich 30 Millionen Franken für den Substanzerhalt der neuen Bahnanlagen. Damit steigen die Kosten für den Unterhalt stetig an», so Ducrot.

Nicht immer allerdings stossen regionale Wünsche auf offene Ohren. Dies ist zum Beispiel beim geplanten Grimseltunnel der Fall, der Eisenbahnverbindung zwischen dem Obergoms (VS) und dem Haslital (BE): Eine Motion forderte im vergangenen Jahr, den un-

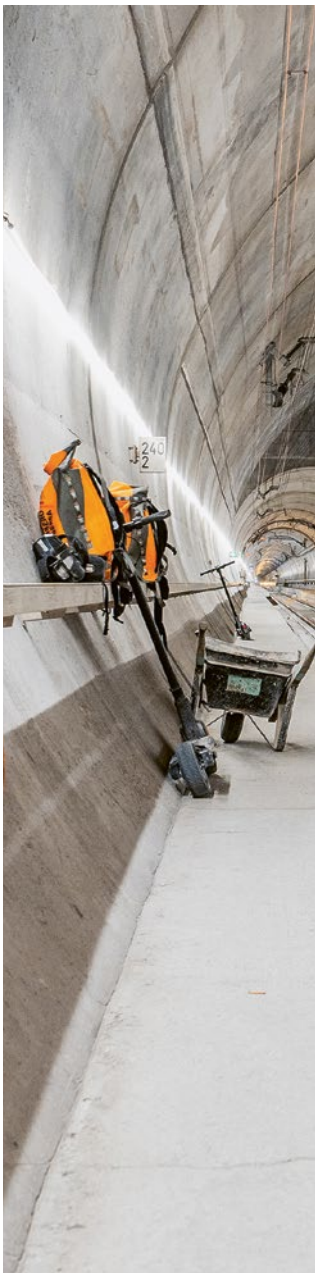


Bild: SBB CFF FFS

gefähr 23 Kilometer langen Tunnel in den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur aufzunehmen. Allerdings stiess der parlamentarische Vorstoss nur bei 91 Nationalrätinnen und Nationalräten auf Zustimmung, 75 waren dagegen, 18 enthielten sich – selbst die Grünen, Eisenbahnprojekten sonst allgemein zugetan, lehnten die Motion geschlossen ab. Nationalrat Michael Föngi betonte etwa, dass die Schweiz nicht über die finanziellen Mittel verfüge, um den Schienenverkehr unendlich auszubauen. Es gebe unter anderem zu wenig Fachkräften, um alle gewünschten Regionalprojekte umzusetzen. Die SBB können gar nicht mehr Baustellen bewältigen, weder planerisch noch baustellentechnisch. Auch deshalb befürchten Parlamentarier in Bern eine Verzögerung wichtiger Grossprojekte wie der Kapazitätserhöhung auf den Strecken Zürich–Bern oder Lausanne–Genf sowie von Infrastrukturprojekten wie in Luzern oder Basel.

Einige aktuelle Grossprojekte der SBB

Ausbau Bahnknoten Liestal
Die SBB bauen zwischen 2019 und 2025 den Bahnknoten Liestal aus. Dieser mehrere Jahre dauernde Ausbau ist eine wichtige Voraussetzung für mehr Pünktlichkeit und den S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Liestal. Kosten: 365 Millionen Franken.

Ausbau Perron Bahnhof Basel
Die SBB bauen 2023 bis 2025 die Perronanlage im Bahnhof Basel SBB aus. Dieses Projekt beinhaltet einen zusätzlichen Perron auf der Südseite und eine provisorische Passerelle westlich der bestehenden Passerelle. Kosten: 210 Millionen Franken.

Doppelspurausbau im Rheintal
2025 werden im St. Galler Rheintal die Fernverkehrszüge zwischen St. Gallen und Sargans im Halbstundentakt verkehren. Dies benötigt zusätzliche Doppelspurabschnitte sowie weitere Arbeiten an der Bahninfrastruktur. Die Bauarbeiten werden zwischen Herbst 2022 und Frühling 2025 ausgeführt. Kosten: 250 Millionen Franken.

Entflechtung Basel–Muttenz
Das Bahnausbauprojekt Entflechtung Basel–Muttenz ist eine der Voraussetzungen für den S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Liestal sowie alle späteren Angebotsausbauten im Güter- und Personenverkehr der Nordwestschweiz. Das Projekt wird von März 2020 bis Ende 2025 realisiert. Kosten: 300 Millionen Franken.

Ausbau Bahnhof Lausanne
Der Bahnhof Lausanne stösst an seine Kapazitätsgrenzen. Die Perrons sind nicht lang und breit genug für 400-Meter-Züge. In den Spitzenzeiten ist in den Zugangsbereichen zu den Zügen die Kapazitätsgrenze erreicht. Bauzeit: bis 2037. Geschätzte Kosten: 1700 Millionen Franken.

Karte Bahnprojekte SBB.

Strasse und Schiene sind beide unabdingbar

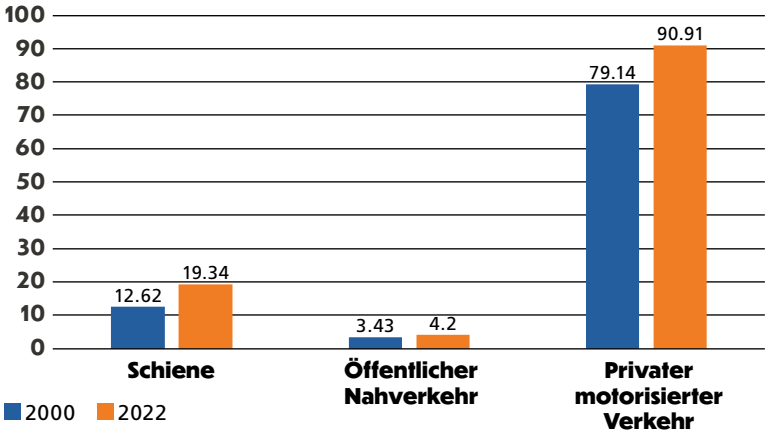
Autorin: Luiza Maria Maniera

Möchte die Schweizer Bevölkerung mobil bleiben, statt stillzustehen, sind Investitionen in Schiene und Strasse unabdingbar.

In den vergangenen 20 Jahren ist die Anzahl Einwohner um 20 Prozent gewachsen, die Länge des Schienennetzes um 6 Prozent, aber die Länge des Strassennetzes nur um 1 Prozent. So wichtig Personenzüge und der öffentliche Verkehr sind, das Transportmittel der Wahl bleibt der eigene Personenwagen.

Seit dem Jahr 2000 leisten der öffentliche Nahverkehr 0.8 Milliarden und die Züge 6.7 Milliarden Personenkilometer mehr, aber der motorisierte Individualverkehr kommt auf 11.7 Milliarden Personenkilometer Mehrleistung. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) stemmt 80 Prozent aller Personenkilometer. Selbst der öffentliche Nahverkehr wird zu drei Vierteln auf der Strasse mit Trolleybussen und Autobussen abgewickelt, nur ein Viertel mit Trams.

Geleistete Milliarden Personenkilometer



Grafik: Luiza Maria Maniera

> «Die Pflege und der Ausbau der Strassen bleiben unumgänglich.»

Der neue, dritte Gubristtunnel zeigt die Vorteile

Würde man bloss zehn Prozent der Leistung des MIV verlagern – das entspräche neun Milliarden Personenkilometern –, so müsste die Eisenbahn ihre Kapazitäten um die Hälfte erhöhen, der öffentliche Nahverkehr sogar mehr als verdreifachen. Man bräuchte also wesentlich mehr Lokführer sowie Tram- und Buschauffeure, längeres Rollmaterial und/oder höhere Taktfrequenzen. Die bestehende Infrastruktur lässt sich effizienter nutzen, aber es sind Zweifel angebracht, ob man die notwendigen Zusatzinvestitionen und das benötigte Personal aufbringen könnte. Und selbst wenn, würden noch immer 70 Prozent des Verkehrs mit dem Pkw und dem Motorrad abgewickelt. Die Pflege und der Ausbau der Strassen bleiben unumgänglich, wenn die Schweizer Bevölkerung vorwärtskommen will. Der neue, dritte Gubristtunnel nahe Zürich zeigt die Vorteile: bis zu 20 Prozent weniger Verkehr auf Ausweichrouten in den Gemeinden, deutlich weniger Stau und 75 Prozent weniger Unfälle auf der Nationalstrasse A1.

Besser informiert

«Zahlen und Fakten» präsentieren spannende Kurzgeschichten rund um das Bauen. Interaktive Tools und verständliche Grafiken erlauben überraschende Einsichten in die Fakten und Statistiken.

Mehr Zahlen und Fakten.

Clever bauen statt Entwicklung verhindern

Autorin: Romana Heuberger

Eine vielseitige Tier- und Pflanzenwelt ist wichtig und soll durch die Siedlungsentwicklung nach innen gestärkt werden. Die Biodiversitätsinitiative würde aber viele lokale Erfolgsprojekte verunmöglichen.

Für die Schweizer Baubranche ist der Erhalt der Biodiversität ein wichtiges Anliegen, das sich mit innovativen (Ersatzneu-)Bauten und erhöhten Ausnützungsziffern gut kombinieren lässt. Durch eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen lassen sich Grünräume sowie Tier- und Pflanzenwelten schonen und gleichzeitig der dringend benötigte Wohnraum schaffen.

«Die Initiative würde den Denkmalschutz zementieren.»

Die Bundesverfassung verpflichtet Bund und Kantone bereits heute, für die dauerhafte Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen zu sorgen und dabei die natürliche Umwelt des Menschen vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu schützen. Der Erhalt und die Förderung der Biodiversität finden in verschiedenen Bundesgesetzen Niederschlag. Weitere Regulierungen sind weder nötig noch sinnvoll.

Die Biodiversitätsinitiative schiesst über das eigentliche Ziel hinaus. Sie würde diverse Bauprojekte (gerade in Tourismusregionen) verhindern. Zudem würde der Schutz von Ortsbildern, geschichtlichen Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmälern weiter verschärft. Das baukulturelle Erbe müsste auch ausserhalb der Schutzobjekte im Istzustand belassen werden. Für «erhebliche» Eingriffe in Schutzobjekte des Bundes (ISOS) müssten «überwiegende Interessen von gesamtschweizerischer Bedeutung» vorliegen. Kurz: Die Initiative würde den Denkmalschutz zementieren anstatt in der Interessenabwägung mit der Innenverdichtung eine gleichwertige Gewichtung zuzulassen.

Bild: Romana Heuberger

Der SBV empfiehlt, am 22. September 2024 die Biodiversitätsinitiative abzulehnen.

«Der Wohnungsbau bleibt das Sorgenkind»

Autorin: Susanna Vanek

Politik, Innovation und Networking – der Tag der Bauwirtschaft 2024 in Zürich war ein voller Erfolg. SBV-Zentralpräsident Gian-Luca Lardi zeigte auf, wie die 10-Millionen-Schweiz gelingen kann.

Ohne die Akzeptanz der Bevölkerung kann die 10-Millionen-Schweiz nicht umgesetzt werden, führte Gian-Luca Lardi, Zentralpräsident des Schweizerischen Baumeisterverbandes SBV, in die Thematik des Tages der Bauwirtschaft ein. Die Wirtschaftsprognose des SBV zeige, dass der Wohnungsbau in der Schweiz ein Sorgenkind bleibe und die Hochbautätigkeit sich wohl erst 2025, wenn nicht gar 2026 erholen werde. So

SBV-Direktor Bernhard Salzmann (l.) gratulierte HGC-CEO Martin Tobler zum 125-Jahr-Jubiläum, in der Mitte die Moderatorin Mascha Santschi.

«Der SBV hat sich in die Diskussion eingebracht und Lösungen formuliert.»

würden in der Schweiz jährlich 10 000 Wohnungen zu wenig gebaut. Der SBV habe sich in die Diskussion eingebracht und Lösungen formuliert, etwa am runden Tisch des Bundesrats. Lardi nannte vier Forderungen, nämlich Verdichtung, wobei er nicht von Hochhäusern sprach, wie er betonte, sondern dass eine vierstöckige Schweiz zu einer fünfstöckigen würde. Die strikte Unterscheidung zwischen Wohn- und Arbeitszonen sei veraltet, da sie noch aus Zeiten stamme, da es viel lautes Gewerbe gegeben habe. Mischzonen würden die Pendelwege verkürzen, weil Wohnen und Arbeiten näher aneinander-

Ein Highlight des Anlasses: Umweltpionier Bertrand Piccard mit seinem packenden Referat über innovative Technologien.

rücken würden. Weiter sprach sich Lardi dafür aus, durch steuerliche Massnahmen Anreize zu schaffen, dass Personen, die sehr viel Wohnraum beanspruchen, etwa nach dem Auszug der

Am Tag der Bauwirtschaft treffen sich die Entscheider zu aktuellen Themen.

Bilder: Christian Pfammatter

Kinder, in kleinere Wohnungen umziehen. Momentan beanspruchen Personen im dritten Lebensabschnitt 71 Quadratmeter Wohnfläche, jüngere nur 41 Quadratmeter. Zudem müssten die Bewilligungsverfahren verschlankt werden, forderte der Zentralpräsident, der zudem betonte, die Schweiz benötige eine gut ausgebaute Infrastruktur. Einen bedeutenden Beitrag dazu kann gemäss Lardi das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP) leisten, das am 24. November 2024 zur Abstimmung gelangt. Der SBV engagiert sich für ein Ja.

Als wichtig für die Branche erachtet Lardi die Projektallianz, die aber Transparenz und Vertrauen benötige. Alle Akteure müssten als Partner agieren.

Zu wenige Wohnungen, davon sprach auch der Zürcher Baudirektor Martin Neukom. Bis 2050 würde der Kanton Zürich um 450 000 Personen, also 28 Prozent, wachsen. Man müsse darum eine Akzeptanz für die Verdichtung schaffen. Neukom befürwortete kreislauffähiges Bauen – Zürich unterstützt eine entsprechende Charta und Gebäude als CO_2-Speicher. Seine Forderung an die Baumeister: «Seid innovativ. Wir als Bauherren werden dann die entsprechenden Produkte bestellen.»

Pirmin Muff, CEO Emch+Berger WSB AG, betonte, der Bevölkerungsanstieg sei wegen der Möglichkeit zu verdichten ein lösbares Problem. Der Wohnungsmarkt sei totreguliert, bedauerte Martin Neff, ehemaliger Chefökonom von Credit Suisse und Raiffeisen, der seine Karriere beim SBV gestartet hatte. Er erinnerte sich, dass 1989 die Marge im Bauhauptgewerbe zehn Prozent betragen habe, heute seien es noch zwei Prozent. Die Produktionssteigerung beim Bauen sei enorm, werde aber durch sinnlose Auflagen weggefressen.

SBV-Zentralpräsident Gian-Luca Lardi formulierte Lösungsvorschläge gegen fehlende Wohnungen.

Laurent Audergon, Geschäftsführer Stahlbau Schweiz, Paolo Gattoni, SBV-Zentralvorstand, Umweltpionier Bertrand Piccard, Marc Steiner, Bundesverwaltungsrichter und Vergabespezialist, sowie SBV-Vizepräsident Flavio Torti (v.l.).

Gute Laune beim Networking: Der Austausch steht am Anlass im Vordergrund.

SBV-Vorstand Christian Wasserfallen (r.) beim geselligen Small Talk.

Pionier und Vorbild

Ein Highlight war das Referat von Umweltpionier Bertrand Piccard, der eindrücklich aufzeigte, wie Projekte wie sein Flugzeugprojekt Solar Impulse gelingen können, auch wenn anfänglich es alle für unmöglich halten. Piccard betonte, dass mit innovativen Technologien Ökologie nicht Opfer verlangen müsse und nicht teuer wäre. Im Gegenteil, so Piccard, Ökologie müsse wirtschaftlich sein. Es sei aber notwendig, alte Gewohnheiten über Bord zu werfen und anders zu denken. Er wies darauf hin, dass Innovationsinputs häufig von ausserhalb des Systems kämen. So habe er, der nicht wusste, dass es nicht ging, etwa an ein solarbetriebenes Flugzeug geglaubt, nicht die Flugzeughersteller. Und tatsächlich eines zu entwickeln vermocht. Im Bau, meinte er, müssten Innovationen schnell auf den Markt kommen.

Beendet wurde der gelungene Anlass mit der bereits legendären Bau-Party, an der es unter anderem einen Auftritt der Sängerin Joya Marleen gab.

Den ganzen Beitrag lesen Sie hier.

Sozialpartner fordern mehr Gesundheitsschutz

Autor: Werner Schüepp

Bauarbeitende, Baufirmen und Bauherren müssen bei Hitze am gleichen Strick ziehen. Die Sozialpartner im Bauhauptgewerbe wollen stärkere Rahmenbedingungen zum Gesundheitsschutz schaffen.

Für Bauarbeitende, die im Sommer an der prallen Sonne arbeiten, ist es besonders wichtig, ihre Gesundheit zu schützen. Schwere körperliche Arbeit bei grosser Hitze ist nicht nur anstrengend, sondern erhöht auch das Risiko von Unfällen. Um den Gesundheitsschutz der Bauarbeitenden zu stärken, haben sich die Gewerkschaften Unia und Syna mit dem SBV zum Ziel gesetzt, im Bauhauptgewerbe stärkere Rahmenbedingungen zu schaffen. «Solange der Gesundheitsschutz sichergestellt ist, soll weitergearbeitet werden», erklärt Thomas Weibel, Leiter Unternehmensführung beim Schweizerischen Baumeisterverband SBV. «Bauarbeitende nehmen dabei ihre individuelle Verantwortung wahr und nutzen ihre Schutzausrüstung.» Andauernde, schwere Arbeiten direkt an der Sonne erfordern ab Temperaturen von 33 Grad nochmals weiter gehende Schutzmassnahmen. Wenn keine solchen Schutzmassnahmen mehr getroffen werden können, müssen solche Arbeiten an der Sonne in der Konsequenz eingestellt werden. «Wichtig ist, dass Bauherren und Generalunternehmen mitziehen, indem sie in solchen Fällen die Baufristen erstrecken und auf Konventionalstrafen verzichten», sagt Weibel. Bauunternehmen dürften nicht vor die Wahl zwischen Gesundheitsschutz und strikter Einhaltung des Termins gestellt werden. Die Sozialpartner wollen dies in einem nächsten Schritt in Form von griffigeren Rahmenbedingungen besiegeln. Dazu haben sie Vertretungen von Bauherren, Generalunternehmen, Behörden und der Suva zum Dialog eingeladen.

«Grosse Hitze erhöht das Risiko von Unfällen.»

Bild: Max Fischer

Mehr zum Thema.

Trendradar 2024: Die Zukunft des Bauens

Autor: Moritz Lüscher

Der Trendradar des Schweizerischen Baumeisterverbands (SBV) zeigt die Ergebnisse und bietet eine gute Orientierungshilfe für die Entwicklung der Branche.

Erneut haben rund 60 Expertinnen und Experten die aktuellen Trends der Baubranche bewertet. Seit der letzten Aktualisierung im Jahr 2023 hat sich viel getan – sowohl in der Baubranche selbst als auch im technologischen Bereich. Der neue Trendradar 2024 stellt fünf neue Trends in den Vordergrund, die im ACT-Bereich (hoher Einfluss und kurzfristiger Horizont) eingestuft sind.

Wo künstliche Intelligenz (KI) angewendet wird

KI hat den grössten Sprung nach vorne gemacht. Im Bauwesen findet KI Anwendung in etablierten Bereichen wie maschinellem Lernen und Computer Vision, die zur Projektoptimierung und Sicherheitsüberwachung eingesetzt werden. Neuere Entwicklungen, wie die Generative AI, revolutionieren zusätzlich Bereiche wie Marketing und Personalwesen, indem sie beispielsweise innovative Rekrutierungsstrategien ermöglichen. Oder sie ermöglichen eine effiziente Rapportierung durch Sprache-zu-Text-Funktionen, bei dem der Nutzer in diversen Sprachen den Tagesrapport sprachlich erfassen kann.

«KI hat den grössten Sprung nach vorne gemacht.»

Bedeutung für die Akteure im Bauwesen

Neben KI zählen auch Cloud-Technologien, Baubewilligungsverfahren, die Modernisierung des Gebäudeparks sowie die zunehmende Urbanisierung neuerdings zum ACT-Bereich. Trends wie Building Information Modeling (BIM), Cyber Security, erneuerbare Energien, der Kampf um Talente und der Wohnungsmangel haben nach wie vor einen enormen Einfluss und bleiben entscheidend für die zukünftige Entwicklung der Branche.

Bild: Mario Sülz

Was bedeutet das nun für die Akteure im Bauwesen? Durch die Integration dieser Trends in ihre strategische Planung können Unternehmen der Baubranche nicht nur reagieren, sondern aktiv gestalten und sich Wettbewerbsvorteile sichern. Der SBV unterstützt seine Mitglieder durch Initiativen und Informationsangebote, um sicherzustellen, dass die Branche an der Spitze der Innovation bleibt und von diesen Entwicklungen profitiert.

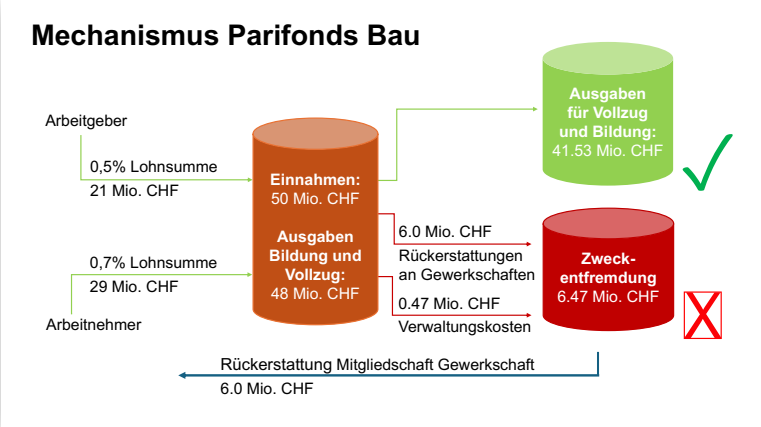
Weitere spannende Trends finden Sie im Trendradar auf der SBV-Website.

Transparenz und Rückerstattungsaufhebung

Autorin: Jacqueline Theiler

Es ist ein zentrales Anliegen des SBV, den Vollzug der Lohn- und Arbeitsbedingungen sowie die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeitenden zu sichern. Dafür einkassierte Gelder sollen nicht mehr für Rabattierungssysteme der Mitgliedschaften bei den Gewerkschaften zweckentfremdet werden.

Die Tagesschau hat am 18. Juni die Forderung des SBV thematisiert, dass künftig keine für den Vollzug oder die Bildung allgemein verbindlich erklärte einkassierte Gelder für Rabattierungsprogramme der Gewerkschaften eingesetzt werden sollen. Der Zentralvorstand bestätigte an Sitzungen im Juni



Grafik: SBV

«Der SBV betont die Wichtigkeit der Sozialpartnerschaft»

und Juli diese Position. Der SBV betont die Wichtigkeit der Sozialpartnerschaft und unterstützt, dass allgemein verbindlich erklärte Gesamtarbeitsverträge wie der Landesmantelvertrag LMV erhalten und geschützt werden. Er bekennt sich zur gemeinsamen Aufgabe mit den Gewerkschaften, den Vollzug der Lohn- und Arbeitsbedingungen sicherzustellen und damit für faire Wettbewerbsbedingungen sowie den Schutz der Arbeitnehmenden zu sorgen. Die Aus- und Weiterbildung der Arbeitnehmenden soll sichergestellt und finanziert werden. Effektive Leistungen im Vollzug oder in der Bildung sollen auf Arbeitgeber-, und auf Gewerkschaftsseite in Rechnung gestellt und über hierfür gebildete Fonds bezahlt werden, was der SBV in keiner Weise in Frage stellt.

Der SBV ist indes nicht länger bereit, das System der Rückerstattungen mitzutragen und fordert, dass die zweckgebundenen Lohnabgaben für den Vollzug und die Aus- und Weiterbildung strikte für diesen Zweck einzusetzen sind. Werden die obligatorisch einkassierten Gelder für Rabattierungssysteme der Gewerkschaften eingesetzt, erachtet der SBV dies als Zweckentfremdung, die den Vollzug und die Aus- und Weiterbildung schwächt.

KURZMELDUNGEN/AGENDA

Vereinfachte Auszahlung

Vermutlich im Herbst wird die Motion Gapany «Für eine vereinfachte Auszahlung der Schlechtwetterentschädigung bei grosser Hitze» (24.3581) im Ständerat behandelt. Sie sieht vor, dass die Schlechtwetterentschädigung auch bei extremer Hitze anwendbar wird. Dazu muss es erstens möglich sein, einzelne Stunden abrechnen zu können, wobei die Inanspruchnahme der Versicherung auf den tatsächlich benötigten Zeitraum beschränkt wird. Zweitens soll bei Hitze die Regel der Karenztage ausgesetzt werden. Sie machte es den Unternehmen in den Hitzesommern der vergangenen Jahre praktisch unmöglich, sich für die Schlechtwetterversicherung anzumelden. Der Schweizerische Baumeisterverband SBV hofft, dass das Anliegen von Ständerätin Johanna Gapany ebenso durchkommt wie ein gleichlautender Vorstoss, den Samira Marti im Nationalrat eingereicht hat.

Wiedereröffnung im Rekordtempo

Die schnelle Wiedereröffnung der von einem Unwetter beschädigten A13 sorgte im Ausland für Bewunderung. Federführend bei diesem Projekt war die Mancini & Marti SA aus Castione TI. Insgesamt standen elf Bauunternehmen im Einsatz: Neben der bereits erwähnten Mancini & Marti SA, die Otto Scerri SA, die Savioni Attilio SA, die F.lli Somaini SA, die Gecorecycling SA, die Nuovolab SA, die IMM SA, die Ghidoni SA, die Reproad AG, die Mordasini SA sowie die AFOR Castor Azienda Forestale.

Den ganzen Beitrag lesen Sie hier.

22. September 2024

Ja zur BVG-Reform

Am 22. September 2024 stimmt das Volk über die Reform der Beruflichen Vorsorge ab. Der SBV hat die Ja-Parole gefasst. Er ist damit Teil einer breiten Wirtschaftsallianz, welche die Reform unterstützt. Die 2. Säule muss reformiert werden, um die Altersvorsorge von Frauen und Teilzeitarbeitenden zu verbessern und Pensionskassen, die nahe am BVG-Obligatorium sind, zu stärken.

28. Oktober 2024

Bautagung 2024

Die Bautagung 2024 befasst sich mit den zentralen Herausforderungen in der Zusammenarbeit zwischen Bauleitung und Bauführung. Freuen Sie sich auf spannende Vorträge und anregende Diskussionen, die Ihnen neue Einsichten und Impulse für Ihre tägliche Arbeit bieten werden.

Weitere Informationen und Anmeldung.

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
Werner Schüepp
Luiza Maria Maniera
Martin Maniera

Übersetzungen
Melina Jeannottat, Alexandre Károlyi

Konzept, Layout und Druck
Stämpfli Kommunikation
staempfli.com

Auflage
9550 D und 2150 F
Die nächste SBW erscheint am
11. September 2024
mit dem Fokusthema
Bauberufe der Zukunft.

ISSN-Nummer
0376-6853

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

gedruckt in der schweiz

FSC MIX Papier | Fördert gute Waldnutzung FSC® C016087

myclimate Wirkt. Nachhaltig Drucksache
myclimate.org/01-24-198082

Für eine Schweiz, die vorwärtskommt

Ja zu einer zukunftstauglichen, gesamtheitlichen Verkehrsplanung

Das Nationalstrassennetz ist ein **wichtiger Teil** des Verkehrsnetzes unseres Landes. Strasse und Schiene sind gegenseitig aufeinander angewiesen. Alle Verkehrsmittel müssen **zusammenspielen.** Daher ist der Ausbauschritt 2023 keine separate Vorlage, sondern gehört zur **rollenden Planung** des Bundes im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) für die Nationalstrassen. Parallel dazu gibt es ein STEP Bahninfrastruktur.

Gemeinden entlasten: Ausweichverkehr verhindern

Nur wenn der Verkehr auf den Nationalstrassen fliesst, können Städte und **Gemeinden entlastet** werden. Dies schafft Raum für den **öffentlichen Verkehr** und den Veloverkehr.
Die **Verkehrssicherheit** wird verbessert und für die Fussgänger wird Sicherheit geschaffen.
Zudem gibt es **weniger Lärm**. Die **Lebensqualität** der Bevölkerung wird merklich erhöht.

Schluss mit Stau: unnötige Kosten vermeiden

Wir zählen allein auf den Autobahnen über **48'000 Staustunden** – über 85 % davon wegen Verkehrsüberlastung. Das kostet die Schweiz jährlich **1,2 Milliarden Franken**. Hinzu kommen die Kolonnen in Städten und Gemeinden.
Am Schluss zahlen dies die Kunden: längere Transportzeiten **verteuern Produkte** und Dienstleistungen.
Laut Prognosen sind bis 2040 rund 20 % des Nationalstrassennetzes **regelmässig überlastet**. Täglich gibt es 2–4 Stunden Stau. Am stärksten betroffen sind Städte und Agglomerationen.

Damit das gesamte Verkehrskonzept mit Schiene, Bahn und Langsamverkehr weiterhin aufgeht, ist ein Ja zum Ausbauschritt am 24. November wichtig!

zusammen-vorwaertskommen.ch

JA 24. Nov. 2024 **Sicherung der Nationalstrassen**