

Kleine Firmen im Autobahnbau unter Druck

Anpassung an neue Besitzverhältnisse bei den Nationalstrassen

Viele Baufirmen sind über die neue Auftragsvergabe im Autobahnbau besorgt, denn mit dem Bund als neuem Besitzer werden Bauvorhaben geografisch weniger gleichmässig ausgeschrieben.

dsc. Das Bundesamt für Strassen (Astra) hat mit der Übergabe der Autobahnen von den Kantonen an den Bund auf Beginn dieses Jahres eine neue Struktur für das Unterhalts- und Bauwesen umgesetzt. Grössere Bauvorhaben werden regional von fünf Filialen des Astra projektiert und organisiert. «Die Kantons Grenzen werden bei grossen Unterhaltsprojekten keine Rolle mehr spielen», sagt Michael Müller vom Astra. Es sollen vermehrt Schwerpunkte bei den baulichen Massnahmen gesetzt werden, während bisher die Investitionen eher gleichmässig auf die Kantone verteilt wurden. Das fördere die grossen Baufirmen, sagt Benedikt Koch von «Infra», dem Fachverband der Infrastruktur-Bauunternehmer. Bisher wurden rund 50 Firmen in der Schweiz mit Bauaufträgen im Autobahn-Bereich betraut. Diese Zahl könne sich dann halbieren, schätzt Koch. Bei jenen Firmen, die durch die Vergrösserung der Baulose aus dem Autobahn-Bereich verdrängt würden, dürfte es sich vor allem um Unternehmen im Belagsbau mit einer Mitarbeiterzahl von 30 bis 70 handeln, glaubt Koch. Höhere Anforderungen an die Organisation von Arbeitsgemeinschaften werden sich wohl ebenfalls zuungunsten kleinerer Firmen auswirken.

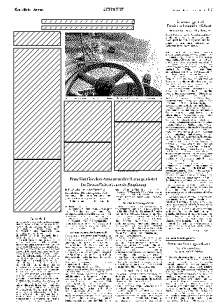
Keine kantonalen Angelegenheiten mehr

Während sich bisher die Kantone als Projektverantwortliche beim Bund als Bewilligungs- und Finanzierungsinstanz anwaltschaftlich für «ihre» Vorhaben und damit auch für «ihre» Bauunternehmer eingesetzt haben, wird mit der neuen Konzentration der Kräfte beim Astra bei der Koordination von Ausbau und Unterhalt das Gesamtnetz stärker im Blickfeld sein. Im Nationalstrassenbau solle nun schweizweit nach den gleichen Vorgaben gearbeitet und Preise wie Leistungen der Bauunternehmer sollen vermehrt miteinander verglichen werden. Der Bund verspricht sich von diesem neuen Vorgehen mittelfristig Einsparungen von jährlich rund 100 Millionen Franken.

Benedikt Koch beklagt, dass durch den Übergang der Bauherrschaft von den Kantonen an den Bund in diesen Monaten ein Ausbleiben von

neuen Arbeitsvergaben zu bemerken sei. In dieser Übergangsphase dürften einige Bauunternehmen deswegen gerade in der zweiten Hälfte des Jahres Probleme mit der Auslastung haben. Das Astra verweist auf die stolze Summe von 2,15 Milliarden Franken, die allein dieses Jahr in den Ausbau und Unterhalt des Autobahnnetzes fliessen, gibt aber auf Anfrage zu, dass in diesen Monaten gewisse Verzögerungen bei den Vergabeverfahren der Astra-Filialen bestünden. Neue Aufträge dürften aber ohnehin erst für 2009 vergeben werden. Das Bundesamt bemerkte schon Ende des vergangenen Jahres, dass die Kantone 2007 zum Abschluss ihrer Bauherren-Tätigkeit einen «beeindruckenden Schlusspurt» hingelegt hätten und zahlreiche Projekte vorbereitet worden seien. Angesichts dieser Menge sei es für den Bund nicht möglich, alle Wünsche 2008 zu erfüllen, hiess es. Da und dort würden von den Kantonen in Aussicht gestellte Unterhaltsmassnahmen darum erst später in Angriff genommen. Wie Michael Müller vom Astra ausführt, sei ein gewisses Überangebot an baureifen Projekten für die Budgetplanung aber sinnvoll. Die einzige Verschiebung aus rein finanziellen Gründen scheint die Erneuerung der A 1 zwischen Winterthur und der Thurgauer Kantonsgrenze zu sein.

Der durch die neue Vergabepaxis wohl beförderte Strukturwandel im Tiefbau erscheint ohnehin als unausweichlicher Prozess. Trotz ungenügenden Margen bleiben laut Benedikt Koch viele kleinere Firmen oder Familienunternehmen im Markt, weil sie das Eigenkapital nicht marktüblich verzinsen müssten oder ihre Erträge vorwiegend aus anderen Betriebszweigen erwirtschaften könnten. Während sich der Bauwirtschaft nun neue Anforderungen stellen, wurde die Öffnung neuer Tätigkeitsfelder unterlassen. Es wäre denkbar gewesen, die jüngsten Verände-



rungen in der Autobahnlandschaft tiefgreifender zu gestalten. Der Betriebsunterhalt der Nationalstrassen (unter anderem Reinigung, Gärtnerarbeiten, technischer Unterhalt) wird neu von elf «Gebietseinheiten» im Auftrag des Bundes ausgeführt. In der Praxis wird der Unterhalt weiterhin von den früheren kantonalen Autobahndiensten erledigt, doch haben sich diese zu grösseren Einheiten zusammengeschlossen. Private Konkurrenz gibt es bei der Vergabe dieser Grossaufträge für ganze Gebiete nicht. Nur wenn die Kantone nicht zu diesen Aufträgen bereit wären, dürfte der Bund Privatfirmen berücksichtigen. Benedikt Koch ist sicher, dass grosse Bauunternehmen in der Lage wären, sich auch um solche Aufträge für ganze Regionen zu bewerben. Im Ausland werde ja der betriebliche Unterhalt auch von Privaten ausgeführt und die Zusammenarbeit mit der Polizei bezüglich Signalisation und Sicherheit klappe ebenfalls, so Koch.

Harte Verhandlungen

Vielleicht gerade wegen der regionalen Monopolstellungen waren über hundert Sitzungen mit «harten» Verhandlungen nötig, um die Aufträge an die einzelnen Gebietseinheiten zu definieren. Die Hauptschwierigkeit bei der Einigung auf einen Preis für die Leistungen der kantonalen Unterhaltsdienste war das Prinzip des globalen Leistungsauftrags. Der Bund bezahlt meist nicht mehr für die einzelnen Arbeiten, sondern für das Ergebnis von Dienstleistungen, etwa eine «geräumte Strasse» im Winter. Mittelfristig will man mit der neuen Aufteilung des Betriebsunterhalts 15 bis 20 Millionen Franken im Jahr sparen. Fast überall hat sich die Ankündigung des Astra bewahrheitet, dass der Autofahrer von den neuen Besitzverhältnissen nichts spüre – ausser in der Nordwestschweiz: Dort wird die Sauberkeit der Autobahnen und Raststätten bemängelt (siehe Kasten).



Neu wählt der Bund die Firmen aus, die auf Autobahn-Baustellen Arbeiten ausführen. OLIVIER MAIRE / KEYSTONE