

Agenda 125.0

Beitrag der Bauwirtschaft zum Erfolgsmodell Schweiz



Inhaltsverzeichnis



4 Aktionsplan «Offensive
Modernisierung Gebäudepark»

Der Infrastrukturbau –
Lebensader der Schweiz

8



14

Der Bau als Klammer der Schweiz

Impressum
Herausgeber: Schweizerischer Baumeisterverband
Weinbergstrasse 49 / Postfach / 8042 Zürich
Redaktion: Gian Nauli, Corine Fiechter
Layout: virus Ideenlabor AG, Biel
Druck: Stämpfli AG, Bern

Wir gestalten die Zukunft



Die Schweiz ist ein Erfolgsmodell. Wichtiges Fundament und eine tragende Säule für Wohlstand und gesellschaftlichen Fortschritt ist eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur, ein moderner Wohn- und Lebensraum, Perspektiven und Weiterentwicklungsmöglichkeiten in allen Landesteilen sowie Perspektiven für künftige Generationen.

Der SBV feiert im Jahr 2022 sein 125-Jahr-Jubiläum. Seit den Jugendjahren des Schweizerischen Bundesstaates darf er als Stimme der Schweizer Bauwirtschaft die Erfolgsgeschichte unseres Landes begleiten und mitprägen.

Heute ist die Schweiz gefordert, sich auf die neuen Herausforderungen einzustellen und die veränderten Wünsche der Gesellschaft aufzunehmen. Bauen heisst, transformieren. Bauen heisst, sich auf die Zukunft einstellen. Damit die Schweiz weiterhin ein Erfolgsmodell bleibt, muss sie heute die richtigen Weichen stellen.

Gian-Luca Lardi
Zentralpräsident des Schweizerischen
Baumeisterverbands

Aktionsplan «Offensive Modernisierung Gebäudepark»



Ausgangslage

Um die Klimaziele zu erreichen, die Ressource Boden zu schonen und gleichzeitig der Bevölkerung den benötigten Wohnraum zur Verfügung stellen zu können, braucht es zwingend eine Offensive zur Modernisierung des Gebäudeparks. Mit dem Aktionsplan «Offensive Modernisierung Gebäudepark» formuliert der Schweizerische Baumeisterverband konkrete Forderungen, die Lösungen für grosse gesellschaftliche Herausforderungen herbeiführen.

Ziele des Aktionsplans «Offensive Modernisierung Gebäudepark»

Klimaziele

Mit einer zukunftsgerichteten Bauwirtschaft und modernster Technologie kann die Bauwirtschaft alte Gebäude und in die Jahre gekommene Quartiere in moderne und energieeffiziente Lebensräume umwandeln. Der Schweizer Gebäudepark ist überaltert und für rund 45% des Energieverbrauchs sowie für einen Viertel der CO₂-Emissionen verantwortlich. Da ein modernes Gebäude zwischen 4- und 7-mal weniger Energie verbraucht als ein Gebäude mit Baujahr 1980 und älter, können gerade Ersatzneubauten einen entscheidenden Beitrag zum Erreichen der Klimaziele in der Schweiz leisten. Die Sanierungsquote alter Liegenschaften liegt heute bei rund 1%. Will die Schweiz ihre Ziele gemäss dem Pariser Abkommen und der Netto-Null-Vorgabe des Bundesrates bis 2050 erreichen, braucht es eine substantielle Steigerung an energetischen Sanierungen.

Bodenflächen schützen

Jede dritte Wohneinheit erstellen Bauunternehmen auf Grundstücken, auf denen zuvor ein Altbau stand. Ein weiterer Fünftel der Neubauten entsteht auf ehemaligen Industrie-, Geschäfts- und Militärliegenschaften. Nur noch 40% der Bautätigkeit im Hochbau spielt sich auf der grünen Wiese ab. Die alten Gebäude weichen neuen Liegenschaften, die mehr Wohnungen bieten und den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen. Ein Bauherr hat dabei die Möglichkeit, die Raumgestaltung so vorzunehmen, dass ein bestmögliches Nutzenverhältnis erzielt wird. Somit wird die Bauzone optimal genutzt und die Bodenflächen werden geschont.

Bezahlbarer und attraktiver Wohnraum für die wachsende Bevölkerung

Die ständige Wohnbevölkerung der Schweiz steigt gemäss Prognosen des Bundesamtes für Statistik von derzeit 8,6 auf 11,1 Millionen im

Jahr 2070. Die 10-Millionen-Grenze wird gemäss dieses Trends im Jahr 2040 überschritten.

Bereits heute lebt ein Bevölkerungsanteil von 83% in Räumen mit städtischem Charakter. Dieser Trend wird sich mit dem Bevölkerungswachstum vergrössern und entsprechend überproportional ist dort das Wachstum.¹ Der Bedarf an neuem Wohnraum ist darum in den heutigen Ballungsräumen am grössten.

Damit die Bauzonen verhältnismässig bleiben, was mit der ersten Gesetzesrevision des Raumplanungsgesetzes auch so bestimmt wurde, bedarf es weiterer Verdichtung innerhalb der Bauzone.

Die energieeffizienten und nachhaltigen Neubauten bieten mehr Wohnungen und können sich positiv auf die Wohnpreise auswirken. Die Bevölkerung bevorzugt immer mehr

**83% der Bevölkerung
lebt bereits heute
in Räumen mit
städtischem Charakter**



grosszügigen Wohnraum, sowohl in Bezug auf die Wohnfläche wie auch auf den Wohnungstyp (Einfamilienhaus oder Wohnung in einem Mehrfamilienhaus).² Nicht nur der Home-Office-Boom, sondern auch das Bedürfnis den

Heute werden bereits 75% des Aushubmaterials und 70% des Abbruchmaterials wiederverwertet

Arbeits- und Wohnort näher zusammenzurücken, verstärken diese Tendenz. Die Siedlungsentwicklung erfährt damit einen positiven Schub. Ein Ersatzneubau erzielt

dazu neuen Wohnkomfort. Bessere Fenster sowie ein schlüssiges und lückenloses Wärmedämmkonzept sorgen dafür, das Lärmemissionen sinken und sich die Luftqualität verbessert.

Kreislaufwirtschaft nutzen

Der bestehende Gebäudepark der Schweiz besteht aus 3,2 Milliarden Tonnen verbautem Baumaterial. Dies ist die grösste inländische

Ressource. Heute werden bereits 75% des Aushubmaterials und 70% des Abbruchmaterials wiederverwendet. Dennoch ist das Potenzial immer noch riesig.

In der gesteinsreichen Schweiz sind zudem genügend Vorkommen für die nationale Versorgung vorhanden. Trotzdem werden fast 20% der total benötigten Rohstoffmenge importiert. Hauptgründe dafür sind die Kosten sowie komplexer werdende Bewilligungsverfahren zum Abbau der lokalen Rohstoffe. Um weiterhin über mineralische Rohstoffe mit einer guten Ökobilanz zu verfügen, muss der Anteil an lokal gewonnenen Rohmaterialien gehalten oder erhöht werden. Um dies zu ermöglichen, sind alle Beteiligten gefordert, für die bestehenden Nutzungskonflikte angemessene Lösungen zu finden.³

Forderungen des Aktionsplans «Offensive Modernisierung Gebäudepark»

- 🕒 Um die Sanierungsquote zu erhöhen, bedarf es der schnellstmöglichen Einführung eines Ausnützungsbonus von 30% für Ersatzneubauten und umfassende energetische Gebäudesanierungen.
- 🕒 Eine Gesetzesrevision muss im Baubewilligungsprozess das Machtelement «Einsprache» entkräften.
- 🕒 Ersatzneubauten verdienen die gleiche Förderung wie energetische Sanierungen, denn Ersatzneubauten sind energetisch effizienter.
- 🕒 Die Baubewilligungsprozesse müssen schneller vorangehen. Die Prozesse sind momentan viel zu komplex. Dies macht Investitionen in Verdichtungsprojekte unattraktiv.
- 🕒 Die Auflagen an Baubewilligungen mit verdichteter Bauweise müssen sinken. Die Nachfrage nach Wohnungen innerhalb von Ballungsräumen ist enorm. Zusätzliche Auflagen sind selten gerechtfertigt und müssten bereits im vornhinein bestimmt sein.
- 🕒 Die Behörden sollten ihre Kompetenzen im Bereich der Baubewilligungen erhöhen. Insbesondere in kleineren Städten innerhalb von Ballungsgebieten, wo Verdichtungsprojekte besonders wirksam sind, fehlen oftmals Kompetenzen.
- 🕒 Es braucht verstärkt kommunikative Begleitung, welche die Vorteile von Verdichtungsprojekten herausstreicht. «Verdichtung» und «Hochhäuser» sind in der Gesellschaft negativ behaftet.
- 🕒 Öffentliche Bauherren müssen eine Vorreiterrolle in der Verwendung von Recyclingbaustoffen übernehmen. Dies gilt es in Ausschreibungen zu berücksichtigen. Es sind Rahmenbedingungen zu schaffen, damit die Baubranche die nötige Menge solcher Produkte im Inland herstellen kann.
- 🕒 Die Anzahl der Gebäude, die unter Schutz stehen, darf die Höchstgrenze von 10% nicht überschreiten. Zurzeit stehen rund 20% aller Gebäude in der Schweiz unter Schutzbestimmungen und die Inventare werden laufend erweitert.
- 🕒 Überregulierung oder veraltete Normen dürfen das innovative Baustoffrecycling, das sich in einer frühen Entwicklungsphase befindet, nicht ausbremsen.
- 🕒 Die Bedeutung der Verdichtung muss mindestens gleich hoch gewichtet sein wie der Ortsbild- oder Denkmalschutz. Bei Interessensabwägungen muss die Verdichtung innerhalb der Bauzone einen wichtigen Stellenwert erhalten.
- 🕒 Die kantonalen Richtpläne und kommunalen Nutzungspläne müssen Verdichtungshindernisse ausmerzen. Ausnützungsziffern, Lärmschutzbestimmungen und ähnliche verdichtungshemmende Gesetze wie Schattenwurfregelungen oder Ästhetik-Paragrafen sind meist nicht mehr zeitgemäss.

¹ Statistik der Schweizer Städte, Schweizerischer Städteverband

² Mobilität, Lebensraum, Arbeit, Freizeit, Umwelt und Raumplanung bis 2040: Das will die Schweizer Bevölkerung. SBV

³ Netzwerk Mineralische Rohstoffe Schweiz NEROS

Der Infrastrukturbau – Lebensader der Schweiz

Ausgangslage

Die Mobilität und die moderne Verkehrsinfrastruktur sind wichtige Erfolgsfaktoren für die Schweiz. Indem die Baubranche komplexe Lösungen im Bereich der Mobilität umsetzt, die den Bedürfnissen der Zukunft entsprechen, trägt sie zu einem vom Transportmittel unabhängigen, effizienten Verkehrsfluss bei. Indem sie Freunde und Familie, Wohn- und Arbeitsort, Lebensraum und Freizeit vereint, gewährleistet sie die Bewegungsfreiheit der Schweizer Bevölkerung und sorgt für eine hohe Lebensqualität. Zudem stellt die Infrastruktur den Transport der Güter sowie die Gästeströme des Tourismus sicher. Die Infrastruktur bildet das Fundament für die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz. Für die Benutzerinnen und Benutzer der Verkehrsinfrastrukturen sollen die Einschränkungen so klein wie möglich gehalten werden. Dafür werden die Arbeiten für Bau und Unterhalt häufig unter Aufrechterhaltung des Betriebs unter Verkehr, in Nachtschichten und an Wochenenden erbracht.

Mobilität in seiner Ganzheit betrachten

Damit die Schweiz ihre hohe Lebensqualität beibehalten kann, braucht es eine pragmatische, offene Vision, die alle Transportmittel einschliesst. Die Schweizer Bevölkerung wünscht sich auch in Zukunft individuelle Mobilität.⁴ Einseitige Mobilitätskonzepte, wie die Verbannung von Autos aus gewissen grösseren Städten zu Gunsten vermeintlich zeitgemässer Stadtlandschaften, zielen an den Bedürfnissen der Bevölkerung vorbei. Statt verschiedene Transportmittel gegeneinander auszuspielen, muss man sie unter einen Hut bringen. Es gilt zu definieren, wie sich die verschiedenen Transportmittel auf einer multimodalen Mobilitätskette bis hin zum letzten Kilometer ergänzen können. Um diese komplexe Herausforderung zu meistern, braucht es keine Debatten rund um Ideologien, sondern einen neutralen Ansatz, der realistisch den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft gerecht wird.



Bahnverkehr

Mit dem «Bahn-Ausbaustritt 2035» und dem «Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) Bahninfrastruktur» sind für die nächsten zwei Jahrzehnte grosse Projekte geplant. Trotzdem gelangen gewisse Bahnlinien während bestimmter Stosszeiten schon jetzt an ihre Kapazitätsgrenzen.

Es braucht darum eine Strategie, wie die Bahn diese Stosszeiten bewältigen will. Die Stosszeiten allein können nicht bekämpft werden. Die Kapazität der Trassees muss erhöht werden. Dazu würde sich ein positiver Nebeneffekt gesellen: Die Infrastruktur stellt die Verlässlichkeit der Bahn sicher.

Motorisierter Individualverkehr (Strasse)

Die dogmatische Diskriminierung des Autos kommt einer Verschmähung der neuen Antriebe gleich, die jedoch als Teil einer kombinierten Mobilitätsform eine immer wichtigere Rolle spielen. So waren im November 2020 mehr als ein Drittel (35,5%) aller neueinge-

lösten Fahrzeuge in der Schweiz mit einem alternativen Antrieb ausgestattet.⁵ Die Modernisierung des Individualverkehrs macht diesen interessant und begünstigt seine Weiterentwicklung. Alternative Antriebe sind damit eine direkte Antwort auf die Bedürfnisse der Bevölkerung. Städte und Agglomerationen von morgen müssen Innovationen in der Entwicklung und Modernisierung der Transportinfrastrukturen berücksichtigen. Die Planungsarbeiten sind jetzt anzupacken. Im Strassenverkehr braucht es Investitionen in Erneuerungen, den Unterhalt und in den gezielten Ausbau der Infrastrukturen.

Wirtschaftsverkehr

Neben der Individual-Mobilität müssen auch die Logistik und die Versorgung mit Gütern gewährleistet bleiben. Dies anerkennt auch

**Statt verschiedene
Transportmittel gegen-
einander auszuspielen,
muss man sie unter
einen Hut bringen**



**Zurzeit ist die Wert-
erhaltung der
Kantonsstrassen
nicht flächendeckend
gewährleistet**

der Bund in einer Analyse.⁶ Daher müssen zukünftige Lösungen, die von Umschlagplätzen bis zur Unterstützung des lokalen Gewerbes reichen, in die globale Mobilitätsplanung miteinfließen. Auch die Feinverteilung der Güter muss berücksichtigt, geplant und unbedingt gewährleistet sein. Ein Grossteil des Wirtschaftsverkehrs fährt in den urbanen Räumen. Hier bedarf es einer besonders sorgfältigen Planung ohne Diskriminierung einzelner Verkehrsträger. Elemente zur Steigerung der Effizienz sind tragbar, solange sie nicht ideologisch behaftet sind.

Langsamverkehr

Der Langsamverkehr nimmt insbesondere mittels elektrischer Fortbewegungsmittel massiv zu. Das führt jedoch zu Konflikten und Unfällen auf den bisherigen Verkehrsinfrastrukturen. Es braucht darum ein Verkehrskonzept, das den Langsamverkehr integriert. Motorisierter

Verkehr und Langsamverkehr dürfen sich dabei nicht bekämpfen, sondern sollen ergänzend wirken. Der Langsamverkehr soll mit entsprechenden Infrastrukturen attraktiver und sicherer werden. Da sich der Langsamverkehr insbesondere im urbanen Raum entfalten wird, sollen die Kantone, Städte und Gemeinden in der Verantwortung bleiben.

Instandhaltung der bisherigen Verkehrsinfrastrukturbauten

Untersuchungen von Infra Suisse zeigen, dass die vorausschauende Werterhaltung der Kantonsstrassen zurzeit nicht flächendeckend gewährleistet ist und somit Sanierungsarbeiten nicht oder nur verzögert stattfinden. Das führt in Zukunft zu erheblichen finanziellen Mehrbelastungen. Durch frühzeitig erkannte und rechtzeitig umgesetzte bauliche Massnahmen kann die öffentliche Hand dies vermeiden.⁷ Die Inhaber der Verkehrsinfrastrukturen sind darum dazu aufgerufen, neben einer sorgfältigen Planung auch die notwendigen finanziellen Mittel zum Erhalt der Verkehrsinfrastruktur

sicherzustellen. Gleichzeitig sind die Verkehrsinfrastrukturen als mögliche Energieproduktionsstätten zu berücksichtigen.

Verlegung von Verkehrsverbindungen unter Tag

Durch die Nutzung des Untergrundes schonen wir die Bodenflächen. In den sehr dicht bebauten urbanen Gebieten bietet der Untergrund neue Lösungsansätze im Bereich der Mobilität und der Verdichtung. In der Stadt, wie auf dem Land, trägt die systematischere Nutzung des Untergrundes zum Erhalt der immer knapper werdenden Ressource Boden bei. Zukünftig soll die Nutzung des Untergrundes so geregelt sein, dass Infrastruktur-Projekte einfacher und effizienter realisierbar sind.

Versorgungsnetze

Die Anforderungen an die Versorgungs- und Entsorgungsnetze wachsen stetig. Nicht nur müssen sie laufend ihre Kapazitäten erweitern, man vernachlässigt sie auch schnell. Die Kantone müssen hierfür Massnahmen

entwickeln, wie sie die Netze erweitern und instand halten wollen. Im Rahmen der Kreislaufwirtschaft ist es die Bauwirtschaft, die den grössten Teil des wiederverwendbaren Materials aufweist. Für eine kreislauforientierte Wirtschaft müssen diese Materialströme überregional koordiniert werden. Dies beinhaltet auch den Einbezug der Kiesentnahmestellen und Deponien in die Ver- und Entsorgungsnetze.

Abgesicherte Finanzierung

Die immer komplexere Mobilität hat ihren Preis. Die beiden vom Volk angenommenen Infrastrukturfonds BIF und NAF sind zentral, um die notwendigen Investitionen zu tätigen. Jedoch ist deren Deckung durch die Mineralölsteuer rückläufig und wird mit dem Aufkommen alternativer Antriebe weiter stark abnehmen. Die Modernisierung der Antriebs-

**Die systematische
Nutzung des Untergrundes
trägt zum Erhalt der immer
knapper werdenden
Ressource Boden bei**



Forderungen des Infrastrukturbaus

typen eröffnet neue Zukunftsperspektiven für den Individualverkehr, der eine Aufwertung erfährt und auf Investitionen angewiesen ist. Diese sollten durch Finanzierungsmodelle gewährleistet werden, die nicht an einen bestimmten Antriebstyp gebunden sind. Um die

Die Behörden müssen die administrativen Verfahren vereinfachen und beschleunigen

Finanzierung von BIF und NAF längerfristig abzusichern, unterstützt der SBV Modelle, bei denen die Verkehrsinfrastruktur über eine Abgabe auf die gefahrenen Kilometer zurückgreift. Das Modell darf jedoch die Gesellschaft der peripheren Gebiete nicht benachteiligen, welche auf den motorisierten Verkehr angewiesen ist.

Effizienter Bau der Infrastruktur

In der Schweiz dauert es von der Planung bis zur Inbetriebnahme von grösseren Infrastrukturprojekten in der Regel bis zu einer Generation. Die gesellschaftliche Entwicklung und die

Bedürfnisse der Bevölkerung und Wirtschaft wachsen jedoch viel schneller. Die Anforderungen an die Planung und die Umsetzung werden bei zunehmender Verdichtung immer komplexer. Damit die Projekte mit dem Tempo einer sich wandelnden Welt und einer immer anspruchsvolleren Mobilität mithalten können, müssen die Behörden die administrativen Verfahren vereinfachen und beschleunigen.

Es existieren neue Ansätze, um die Zusammenarbeit zwischen Bauherren und Bauunternehmen in Zukunft zu verbessern. Um das neue Potenzial auszunützen, müssen alle Akteure offen sein, um Erfahrungen zu sammeln. Die neuen Modelle muss man ausprobieren. Mit «Projektallianz» oder «Kooperativer Zusammenarbeit» sind erste Ansätze vorhanden, welche darauf warten, auch in der Schweiz angewendet zu werden. Die Bauunternehmen sind dabei frühzeitig in die Prozesse zu involvieren.

- ☸ Die Schweiz braucht leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen. Das wachsende Bedürfnis der Mobilität muss die Politik anerkennen. Verkehrsträger sollten sich dabei ergänzen und nicht konkurrieren.
- ☸ Stillstand kostet Geld, ob im Auto, in der Bahn oder auf dem Velo. Verkehrsengpässe beseitigt der bedarfsorientierte Ausbau des ÖV, des MIV, oder des Langsamverkehrs. Die Bestrebungen der Mobilität sollten sich auf einen ideologiefreien flüssigen Verkehr richten.
- ☸ Es braucht einen Aufbau einer Langsamverkehrinfrastruktur. Das neue Velogesetz ist lediglich ein erster Startschuss. Eine attraktive Infrastruktur des Langsamverkehrs in der Agglomeration kann helfen, die sich verschärfende Situation auf den Agglomerationsstrassen unter Kontrolle zu bringen.
- ☸ Die Inhaber der Verkehrsinfrastruktur müssen ein Konzept erarbeiten, um die permanente Instandhaltung der bisherigen Verkehrsinfrastrukturen sicher stellen zu können. Eine Verlotterung der Verkehrswege kann sich die Schweiz nicht leisten.
- ☸ Für zukünftige Verkehrsinfrastruktur-Projekte muss insbesondere in den Agglomerationen der Untergrund zur Verfügung stehen. Damit kann innerhalb der Bauzone weiterhin verdichtet gebaut werden und es wird keine wertvolle Landfläche vergeudet. Hierzu braucht es Rechtssicherheit und klare Rahmenbedingungen für den Bau im Untergrund.
- ☸ Zuverlässige Ver- und Entsorgungnetzwerke sind ein Muss für die Basisinfrastruktur in der Schweiz. Die Kantone müssen deshalb die Erweiterung und Instandhaltung der Versorgungs- und Entsorgungnetzwerke planen und umsetzen, damit keine Lücken entstehen.
- ☸ Um die Verkehrsinfrastrukturen zu finanzieren, hat die Absicherung der Fonds zum Bau der Verkehrsinfrastrukturen Priorität. Die Fonds werden in naher Zukunft nicht mehr wie bisher über Steuern auf fossiler Energie alimentiert. Es braucht deshalb eine zukunftsorientierte Lösung, welche verursachergerecht und für alle Inhaber von Verkehrsinfrastrukturen anwendbar ist.
- ☸ Um die Verkehrswege der Schweiz bauen zu können, braucht es schnellere und effizientere Verfahren der Zulassung von Infrastrukturprojekten. Die heutigen Projekte brauchen viel zu lang und können darum mit der Entwicklung nicht standhalten.
- ☸ Neue Formen der Bauprojekt-Zusammenarbeit müssen ermöglicht und gefördert werden. Die neuen Formen versprechen verbesserte Zusammenarbeitsformen zugunsten beider Seiten, d. h. für den Bauherr wie auch für die Bauunternehmung.

⁴ Mobilität, Lebensraum, Arbeit, Freizeit, Umwelt und Raumplanung bis 2040: Das will die Schweizer Bevölkerung. SBV

⁵ Hybrid, Elektro, Erdgas oder Brennstoffzelle

⁶ Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen. Schlussbericht. Bundesamt für Raumplanung ARE

⁷ Zustandsanalyse und Werterhaltung der Schweizer Kantonsstrassen. Infra Suisse

Der Bau als Klammer der Schweiz



Ausgangslage

Die Verdichtung der Städte zum Schutz der Berglandschaft darf die Entwicklung der peripheren Gebiete nicht stoppen. Für die Bewohnerinnen und Bewohner der Bergregionen braucht es Perspektiven und attraktive Lebensbedingungen. Nur so bremsen wir die Landflucht und fördern den Zusammenhalt unseres Landes.

Entwicklung peripherer Gebiete zulassen

Entwicklungsdynamik in diesen Regionen bedeutet Arbeitsplätze. Die Bauwirtschaft schafft in den Bergregionen und den ländlichen Gebieten zahlreiche Arbeitsplätze. In solchen Regionen ist der Bau in den Top Drei der Arbeitgeber-Branchen. Dank ihrer wirtschaftlich wichtigen Rolle und ihren zahlreichen Arbeitsplätzen kann die Bauwirtschaft Lösungen bieten, die sich direkt auf die Entwicklungsperspektiven der verschiedenen Regionen auswirken.

Digitale Infrastruktur

Mit dem Einzug der Digitalisierung und neuer Technologien entstehen in den Randregionen neue Arbeitsmodelle. Das ist für diese Regionen ein grosser Vorteil. Sie bieten nicht nur sehr attraktive Lebensbedingungen, sondern sind so durchaus in der Lage, junge, gutausgebildete Berufsleute mittels Arbeitsplätze in zukunftsträchtigen Branchen anzulocken.

Das Ausrollen der digitalen Infrastruktur, allen voran mit Glasfasertechnologien und 5G, muss schneller voran gehen. Die peripheren Regionen erhalten dadurch die Möglichkeit, sich weiterzuentwickeln. Die Haupttäler können sich so zu neuen Wirtschaftszentren entwickeln und bleiben für junge Leute attraktiv.

Gerade in Randgebieten mit geringem touristischen Potenzial könnte dies einen positiven Einfluss auf die Entwicklung und den Verbleib von arbeitstätigen Bevölkerungsgruppen in diesen Gebieten haben.

Bauen ausserhalb der Bauzone

Die klare Trennung zwischen Baugebiet und Nicht-Baugebiet ist ein wichtiger Grundstein der Raumplanung. Das zulässige Bauen ausserhalb der Bauzone muss dennoch genutzt werden können. Die Berg- und Landkantone sind auf Entwicklungsmöglichkeiten angewiesen. Die Schweizer Bevöl-

**Für die Bergregionen
braucht es Perspektiven
und attraktive
Lebensbedingungen**



kerung will wieder mehr Ferien in der Schweiz verbringen.⁸ Dafür müssen sich die peripheren Gebiete entwickeln können.

Die Bauwirtschaft als wichtige Arbeitgeberin

Das Bauhauptgewerbe stellt heute vor allem in den Randregionen wichtige Arbeitsplätze

zur Verfügung. Die Branche will das auch in Zukunft tun. Sie ist aber im Kampf um die Arbeitskräfte von fremdgesteuerten Faktoren abhängig. Um attraktive Arbeitgeber zu bleiben, braucht es einige Änderungen.

Die Baubranche will auch in Zukunft wichtige Arbeitsplätze zur Verfügung stellen

Liberales Arbeitsrecht

Die Arbeitsbedingungen im Bauhauptgewerbe sind durch das Arbeitsgesetz, den Landesmantelvertrag (LMV) für das Bauhauptgewerbe sowie verschiedene lokale Gesamtarbeitsverträge zu stark reguliert. Für die Bauunter-

nehmer stellen die unzähligen Vorgaben aufgrund der sich verändernden Kundenbedürfnisse eine grosse Herausforderung dar. Um wettbewerbsfähig zu bleiben und qualifizierte Arbeitsplätze erhalten zu können, braucht es mehr Flexibilität.

Neue, innovative Arbeitszeitmodelle sind darum gefragter denn je. Im Vergleich mit benachbarten, konkurrierenden Branchen sind die Lohnkosten substanziell höher und führen zu Wettbewerbsnachteilen. Die Nachteile verstärken sich durch weitere branchenspezifische Lohnnebenkosten wie zum Beispiel dem frühzeitigen Arbeitsrücktritt oder dem Parifonds-Beitrag. Zusätzliche gesetzliche Abgaben dürfen die Wettbewerbsfähigkeit des Bauhauptgewerbes nicht noch weiter einschränken.

Bezahlbare Sozialversicherungen

Die berufliche Vorsorge bedarf dringend einer Revision. Insbesondere für die gewerblich geprägten Pensionskassen in der Baubranche ist

es wichtig, dass der Umwandlungssatz beim obligatorischen Teil sinkt. Damit eine Reform politisch mehrheitsfähig ist, sind Kompensationsmassnahmen für eine Übergangsgeneration nötig. Trotzdem muss am bewährten Prinzip des Drei-Säulen-Modells festgehalten und auf eine verbundene Vermischung der Rentensysteme verzichtet werden. So können die Bauunternehmen die BVG-Beiträge unter Kontrolle halten.

Zukunftsfähige Sozialpartnerschaft

Das Ziel einer Sozialpartnerschaft besteht darin, dass die Partner gemeinsam Rahmenbedingungen festlegen, welche Stabilität und Sicherheit für die Branche bieten, Existenzen und Arbeitsplätze sichern sowie die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmungen erhalten bzw. verbessern. Das Bauhauptgewerbe ist für die Arbeitnehmerorganisationen ein attraktives Kampffeld mit viel Symbolcharakter. Für die Arbeitgeber muss die Sozialpartnerschaft einen messbaren Gegenwert bieten.

Verkehrsinfrastruktur

Die Dynamik einer Bergregion hängt stark von einer Transportinfrastruktur ab, die einerseits auf die Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner zugeschnitten ist, andererseits auch die zahlreichen Touristen berücksichtigt, für welche die Berggebiete in erster Linie eine Tourismusdestination sind.

Damit die Zufahrtswege und die Mobilität den Bedürfnissen entsprechen, braucht es einen Sinneswandel. Heute gilt das Credo,

dass die Auslastung der Infrastruktur deren Entwicklung und Unterhalt bestimmt. Zusätzlich muss man aber die strategische Bedeutung der Infrastrukturen für Tourismusregionen, die mitunter mit starken saisonalen Schwankungen zu kämpfen haben, berücksichtigen.

Der strategischen Bedeutung der Infrastrukturen für Tourismusregionen ist Rechnung zu tragen



Energiestrategie

Die peripheren Gebiete haben die wichtige Aufgabe, die Versorgung des Landes mit Energie aus Wasserkraft sicherzustellen. Davon profitiert ein Grossteil der Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft. Mit dem Boom der Elektromobilität wird der Strombedarf weiter zunehmen.

Die Kapazität der Wasserkraft in Rand- und Bergregionen ist zu steigern, wenn die Nachfrage gedeckt und die Klimaziele erreicht werden sollen

Gleichzeitig hinterfragen gewisse politische Strömungen die grossen Energieträger. Die Nachfrage nach Elektrizität übersteigt jedoch das Angebot.

Deshalb sind die grossen und leistungsfähigen Kraftwerke in einer Gesamtbetrachtung zu berücksichtigen. Die Kapazität der Wasserkraft muss in den Rand- und Bergregionen gesteigert werden, wenn die Nachfrage gedeckt und die Klimaziele erreicht werden sollen. Die Hürden für den Ausbau sind jedoch beträchtlich.

Sie verzögern oder verhindern gar neue Projekte, obwohl sie für die Energieversorgung der Schweiz zwingend sind. Die lokale Energieinfrastruktur erfährt schnell Widerstand. Es braucht darum einen klaren Plan, wie diese effektiv realisiert werden kann und damit eine möglichst hohe inländische Energieproduktivität erreicht wird.

Forderungen für faire Entwicklungsmöglichkeiten der peripheren Gebiete

- ☞ Die digitalen Infrastrukturen müssen die peripheren Gebiete erschliessen. In sogenannten Zentrumstäälern⁹ entfaltet sich somit die ganze Breite an Möglichkeiten digitaler Entwicklung und kann dadurch die Abwanderung aus ländlichen Gebieten aufhalten.
- ☞ Die Berg- und Landkantone müssen mehr Freiheiten erhalten, um ausserhalb der Bauzone standortgebundene Bauprojekte realisieren zu können. Ausserhalb der Bauzone darf keine dogmatische Verbotskultur herrschen, sondern es muss Möglichkeiten geben, sich gezielt entwickeln zu können.
- ☞ Die Bauwirtschaft muss auch in Zukunft ein attraktiver Arbeitgeber sein. Dafür muss sich das Arbeitsrecht den neuen Entwicklungen anpassen und mehr Flexibilität aufweisen. Die berufliche Vorsorge bedarf einer Absicherung für die Zukunft. Sie muss jedoch für die Arbeitgeber nach wie vor bezahlbar sein. Und es braucht eine Sozialpartnerschaft, welche kompetitiv ist. Es nützt nichts, wenn die Branche symbolisch für ideologische Kämpfe herhalten muss.
- ☞ Die Verkehrsinfrastrukturen in den Randregionen müssen ausgebaut werden. Bereits die heutigen Infrastrukturen reichen häufig nicht aus und sind überlastet. Dies wird sich in Zukunft akzentuieren.
- ☞ Die Energiekraftwerke müssen einfacher ausgebaut werden können. Wasserkraftwerke gelten als saubere Energielieferanten, werden aber aufgrund von vermeintlichem Naturschutz bekämpft. Solche Widersprüche müssen ausgeräumt und die Wasserkraftwerke als Entwicklungspotenzial für die Berggebiete anerkannt werden. Eine lokale Energieversorgungsinfrastruktur muss mittels Positivplanung möglich sein, zudem ist eine möglichst hohe inländische Energieproduktivität anzustreben.

⁸ Mobilität, Lebensraum, Arbeit, Freizeit, Umwelt und Raumplanung bis 2040: Das will die Schweizer Bevölkerung. SBV
⁹ Zentrumstääl. Die Haupttäler als Entwicklungsachsen des Berggebietes. Avenir Suisse



www.agenda125.ch

Juni 2023

Schweizerischer Baumeisterverband

Weinbergstrasse 49 / Postfach / 8042 Zürich

+41 58 360 76 00 / verband@baumeister.ch / www.baumeister.ch