

Liestal, 9. November 2021 / FKD

## Stellungnahme

---

Vorstoss	Nr. <b>2021/182</b>
Postulat	von Bálint Csontos
Titel:	<b>Design – Build im Tiefbau</b>
Antrag	Vorstoss entgegennehmen und zur Abschreibung beantragen

### 1. Begründung

Der traditionelle Ansatz für Bauprojekte besteht in der Ernennung eines Designers auf der einen Seite und der Ernennung eines Bauunternehmers auf der anderen Seite. Die Entwurfs-Build-Beschaffungsrouten ändert die traditionelle Arbeitsabfolge. Sie entspricht den Wünschen des Kunden nach einer einzigen Verantwortungsstelle, um Risiken und Gesamtkosten zu reduzieren

Der "Design-Builder" ist oft ein General- oder Totalunternehmer, in vielen Fällen wird ein Projekt von einem Design-Profi (Architekt) geleitet.

Ein Totalunternehmer wiederum ist ein Bauunternehmer, der bei der Errichtung eines Bauwerkes neben der Bauausführung auch Planungsleistungen erbringt. Der Totalunternehmer trägt die Gesamtverantwortung für die Planung und Ausführung des Baus.

Die Planung und Realisierung von Hochbauten als TU-Projekte kennt man seit längerer Zeit und kommt vor allem bei grossen und komplexen Bauprojekten zur Anwendung. Dieses Vorgehen bei solchen Projekten ist meist effizient und erfolgreich. Dabei ist zu beachten, dass es sich beim Auftraggeber um eine natürliche oder juristische Person oder um die öffentliche Hand (Bund, Kanton, Gemeinde) handelt, die meist Eigentümerin des Baufeldes und der Baute/Anlage ist und es für einen bestimmten Zweck realisieren lässt.

Bei Tiefbauten, insbesondere bei Strassen zeigt sich hingegen eine andere Ausgangslage. Zwar ist der Kanton Eigentümer und somit Bauherr der Tiefbau- oder Strassenanlage, im Strassenkörper selbst oder im Bereich von Tiefbauten befinden sich jedoch weitere Bauteile, die Dritten gehören. Dabei handelt es sich um Versorgungsleitungen von Wasser-, Gas-, Elektrizitätswerken, Fernwärme, Kanalisationsanlagen von Privaten und Gemeinden, Telekommunikationsanlagen und -leitungen von privaten und öffentlichen Unternehmen und nicht zuletzt die Beleuchtungsanlagen. Die Interessen, Anforderungen und Bedürfnisse von den Eigentümern an ihre Werkteile sind derart different, dass es schwierig, ja fast unmöglich ist, alle Akteure unter einen Hut einer Totalunternehmung zu vereinen.

Die Beauftragung eines Ingenieurunternehmens, das über das Know-how und die Fachkompetenz aller Disziplinen dieser Werke, der Privaten und der öffentlichen Hand verfügt oder diese anderweitig einholt und damit als Koordinator auftreten kann, ist im Tief- und Strassenbau die zielführendste (TU-) Organisation zur effizienten Realisierung dieser Projekte.

In der Planungs- und Projektierungsphase werden alle Bedürfnisse des Bauherrn, aller Benutzer und der im Bauwerk vorhandenen Bauteileigentümer gesammelt, gebündelt und koordiniert ins Projekt aufgenommen.

Zur Projektierungsarbeit gehört auch die Planung der Bauphasen. Die Abläufe, Bauetappen und Bauprogramme müssen bereits in dieser Phase mit allen Benutzern der Strasse (ÖV, privater motorisierter, Langsam- und Fussgängerverkehr, Rettungsorganisationen etc.) besprochen und geplant werden. Dieser Prozess muss vom Bauherrn eng begleitet werden, die Erfolgsaussichten für tragbare, kostengünstige und umsetzbare Lösungen sind sonst nicht gegeben. Das entspricht nicht der Idee, die bei der Auslagerung der Verantwortlichkeiten an eine TU-Unternehmung gegeben ist.

Allfällige Landerwerbe werden aufgezeigt und den verantwortlichen Stellen zur Bearbeitung zugestellt und die dazu gehörigen Prozesse begleitet. Dieser Prozess ist bei TU-Projekten im Hochbau meistens bei Auftragserteilung an den TU-Unternehmer abgeschlossen.

In der Submissionsphase hat der Bauherr (Kanton) bei der traditionellen Aufgabenverteilung die Möglichkeit seine wirtschaftspolitischen Interessen einzubringen und das Vergabeverfahren entsprechend zu beeinflussen. Diese Möglichkeit besteht bei einer TU-Organisation meist nicht mehr. Da zählt das billigste Angebot. Der TU-Unternehmer hat den Preis der Baute bereits mit seinem Angebot an den Bauherrn bestimmt und somit ist es in seinem Interesse, so billig wie möglich zu vergeben.

In der Ausführungsphase geht es wieder darum, die Interessen und Bedürfnisse aller Werkeigentümer und allen Benutzern der Strasse (ÖV, privater motorisierter, Langsam- und Fussgängerverkehr, Rettungsorganisationen etc.) unter einen Hut zu bringen und eine effiziente und kostengünstige Bauausführung zu gewährleisten. Dazu eignet sich einmal mehr das Ingenieurunternehmen, das bereits in der Planungs- und Projektierungsphase das Projekt entwickelt hat und die Gesamtzusammenhänge bestens kennt. So ist auch hier die Fachkompetenz aller Disziplinen gefragt, die das Ingenieurunternehmen erbringen kann.

Bei sehr grossen Projekten ist eine zusätzliche Organisation, wie sie das Bundesamt für Strassen ASTRA bei ihren Grossprojekten einsetzt, möglich. Der Bauherr setzt ein Ingenieurunternehmen als Bauherrenunterstützer ein, das die Rolle des Bauherrn einnimmt und über eine Oberbauleitung und örtliche Bauleitung die Ausführung des Projektes koordiniert und leitet.

Die traditionelle Organisation, wie sie seit Jahren bei Tiefbau- und Strassenbauprojekten gelebt und praktiziert wird, hat sich bewährt. Wenn die Form einer TU-Organisation effizienter, sinnvoller wäre und sich für Anbieter lohnen würde, hätte sich der Totalunternehmermarkt bereits bewegt und solche Angebote propagiert und den Bauherren unterbreitet.

Damit ist auch gesagt, dass bezüglich Kosten, Risiken und Nachhaltigkeit in finanzieller und gesellschaftlicher Hinsicht eine TU-Organisation bei Tief- und Strassenbauprojekten nicht zielführend ist und keine Vorteile bringt. Die Auswirkung auf eine Klimaverträglichkeit ist mit der klassischen Projektabwicklung durch ein Ingenieurunternehmen mit auch diesen Kompetenzen gegeben und kann mittels einer anderen Projektorganisation nicht verbessert werden.