

Zeitschrift: Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung
SES

Herausgeber: Schweizerische Energie-Stiftung

Band: - (1996)

Heft: 2: Energiefresser Verkehr

Artikel: Der Einfluss der Baulobby auf die Verkehrspolitik

Autor: Frei, Patrick

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-586428>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Der Einfluss der Baulobby auf die Verkehrspolitik

In der Schweiz ist eine Fläche von 801 Quadratkilometern dem Verkehr geopfert worden. Doch damit nicht genug. Nach Wunsch der Baulobby darf es ruhig noch ein bisschen mehr sein. Ihre Vertreter im Berner Bundeshaus setzen angesichts der Strukturkrise auf eine rasche Realisierung der geplanten Bahnprojekte.

Von Patrick Frei

Im Bundeshaus standen die Vertreter des Tiefbaus und der Autobranche einst Schulter an Schulter. Der Asphalt bildete die Grundlage für das Zusammenspannen. Doch seit die fetten Jahre im Strassenbau der Vergangenheit angehören, ist die Koalition brüchig geworden. Die Verzehnfachung der Kosten hat die Fertigstellung des Nationalstrassennetz zwar hinausgezögert, doch mit einer Verspätung von einem Vierteljahrhundert wird in Jahr 2012 die letzte Lücke geschlossen sein. Im Strassenbau droht dann die grosse Leere. Da kommen die geplanten Grossprojekte bei der Bahn gerade zum richtigen Zeitpunkt. Die Baulobby entdeckt die Liebe zur Schiene.

Bis ins Jahr 2005 wird der Bund über 57 Mia Franken in die Infrastruktur des Verkehrs buttern (Preisbasis 1995). Der Strassenbau wird den Prognosen des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement zufolge um die Jahrtausendwende zwar nochmals ein Zwischenhoch von knapp drei Milliarden Franken erreichen. Das grosse Geld wird aber bei den Bahnvorhaben zu machen sein: Die neue Eisenbahnalpentransversale Neat und die Bahn 2000 werden den Kontrahenten Strasse überflügeln und der Bundeskasse teilweise über vier Milliarden Franken jährlich entlocken - Der Tiefbau wittert Morgenluft.

Hoffnungen während der Krise

Anfang April 1996 verlangte die Schweizerische Bauwirtschaftskonferenz (SBK) in einer Medienmitteilung den Baubeginn der Neat für nächstes Jahr. Zur Finanzierung schlägt die SBK eine Erhöhung des Treibstoffzolls um zehn Rappen pro Liter vor. Dies bedeutet allerdings nicht, dass er seine alte Liebe aufgekündet hat. Denn gleichzeitig schreibt der SBK:

“Dabei dürfen der zweckgebunden finanzierte Nationalstrassenbau sowie der Unterhalt der Nationalstrassen nicht vernachlässigt werden.” Beim Engagement für die Neat geht es dem SBK offensichtlich weniger um verkehrspolitische Aspekte als vielmehr um Aufträge: Das Projekt soll seinen etwas gar optimistischen Prognosen zufolge während zehn Jahren rund 30'000 neue Arbeitsplätze schaffen. Derzeit steht die Bauwirtschaft mit dem Rücken zur Wand. Die Branche steckt mitten in einer strukturellen Krise. Innerhalb der letzten sechs Jahre stürzte im Bauhauptgewerbe die Zahl der Beschäftigten von 170'000 auf 107'000 ab. Damit hat sich der Abwärtstrend seit 1973 nochmals markant verstärkt. Während dieser Rationalisierungsphase wurden Arbeitsplätze durch Maschinen ersetzt, die nun nach Auslastung dürrsten.

“Wir müssen aufpassen, dass jetzt nicht Kapazitäten vernichtet werden, die wir später wieder brauchen - vor allem im Tiefbau”, meint Duri Bezzola. Der Bündner FDP-Nationalrat verdient sich mit dem eigenen Bauunternehmen sein Geld hauptsächlich am Vereina-Tunnel. Zudem sitzt er in der Verkehrskommission und im Zentralvorstand des Schweizerischen Bau- und Tiefbauvereins. Während jeder Session trifft er sich einmal mit rund 20 seiner in Bern politisierenden Kollegen aus der Baubranche, um Informationen über Geschäfte in den Kommissionen und der Stand der Bauwirtschaft auszutauschen. Dabei werden auch Absprachen getroffen: “Uns geht es jeweils nicht um die Variante, die am meisten Beton bringt. Wir versuchen auf Bundesebene Investitionen vorzuziehen, die

auch den Bedürfnissen entsprechen. Wenn beim Budget für den Unterhalt und Bau der Infrastruktur gestrichen wird, bringt das nur im Moment Einsparungen. Die Kosten werden auf später verschoben.”

“Baulobby will einfach bauen”

“Die Baulobby will einfach bauen, ob dann die Bauwerke gebraucht werden, ist ihnen völlig egal”, vermutet der Berner SP-Nationalrat Ruedi Strahm. Seiner Ansicht nach wäre die Neat längst schon abgespeckt worden, wenn nicht der Einfluss der Bauwirtschaft gewesen wäre. Dass es bei der Realisierung der Neat verschiedene Absichten verfolgt werden, demonstrierte die letzte Herbstsession eindrücklich: Bei der Debatte zur Finanzierung der Neat über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsab-



gabe und 20 Benzinrappen haben diese Interessensvertreter abgeblockt. Bei der Umlagerung des Verkehrs, welche die geplanten Kapazitäten besser auslasten würde, wolle man auf die Europäische Union zuwarten, wurde argumentiert.

Die Koalitionen

Die Baulobby allein ist nicht stark genug, um ihre Anliegen durchzubringen. Sie ist - je nach Geschäft - auf die Unterstützung anderer Interessensvertreter angewiesen. Beim Strassenbau können sie nicht nur auf die Unterstützung der gut organisierten Auto-lobby zählen. Hinzu kommen jeweils noch Vertreter des betroffenen Landesteils, die “regionalpolitische Inter-

essen" geltend machen. Dabei handelt es sich vorwiegend um die Absicht, mit Bundesgeldern Arbeitsplätze in den Bauunternehmungen der Region zu sichern. Auch Vertreter der Banken bemühen sich um eine gesunde Bauwirtschaft. Denn einerseits haben sie zahlreichen Firmen Kredite gewährt, andererseits wissen sie namhafte Bau- und Ingenieurunternehmungen in ihrem Besitz (siehe Abbildung).

Die Bauwirtschaft kann je nach Projekt aber auch auf die Unterstützung von ungewohnter Seite zählen. Nicht nur Gewerkschafter schlagen sich aus Gründen der Arbeitsbeschaffung gelegentlich auf ihre Seite. Wenn sich gemeinsame Interessen ergeben, scheuen auch Umweltschützer den Kontakt zur Baulobby nicht. So erklärt Hans-Kaspar Schiesser vom Verkehrsclub der Schweiz: "Weil unsere Umweltorganisation die Realisierung der Neat unterstützt, wollen wir über den Kontakt unter anderem zur Baulobby die Finanzierungsfrage lösen. Wir versuchen ihren Vertretern klarzumachen, dass ihnen die Verteuerung des Autofahrens Bauaufträge bringt."

"Ein bisschen Mittelalter"

Der Zürcher SP-Nationalrat Andreas Herczog warnt davor, den Einfluss der Baulobby zu überschätzen. Die Neat werde aus verkehrspolitischen Gründen in der Netzvariante realisiert: "Der politische Einfluss der Baulobby bei diesem Projekt war bisher viel zu gering." Die Interessenvertreter der Bauwirtschaft im Bundeshaus seien im Vergleich etwa zur eigentlichen Autolobby schlecht organisiert und verfügten über kein Konzept. Für den Architekt ist dies ein Spiegelbild der veralteten Strukturen dieser Branche: "Es gibt wenige derart schlecht funktionierende Wirtschaftsgruppen wie die Bauwirtschaft." Herczog ortet da "ein bisschen Mittelalter".

"Doppelt vorsichtig sein"

Eine wichtige Rolle spielen für Unternehmer die politischen Beziehung wenn es um die Vergabe von Aufträgen geht. Bei Treffen von gemeinsamen Bewerbern wird schon mal abgesprochen, wer über welche Beziehung die Chancen der eigenen noch steigern könnte.

Ungereimtheiten bei der Vergabe von Aufträgen sind vor allem auf komuna-

ler Ebene nicht selten. Da kann die persönliche Beziehung zwischen Politiker und Bauunternehmer schon Mal das Preiskriterium in den Hintergrund stellen. Unter der Bezeichnung "Heimatschutz" erhält dann dieses Vorgehen seine Legitimation. Von den Geprellten mag sich kaum jemand exponieren. Aus Angst, das nächste Mal vom Filz nicht mehr berücksichtigt zu werden, schützen sie sich hinter einer Mauer des Schweigens.

Vor zwei Jahren ist auch die Neat wegen Ungereimtheiten bei der Vergabe in die Schlagzeilen geraten. Bei Projektierungsarbeiten hatten nicht die billigsten Bewerber den Zuschlag erhalten, sondern grösstenteils die Bearbeiter der Vorprojekte. Dadurch haben sich Mehrkosten von 20 Millionen Franken ergeben. Beim Bundesamt für Strassenbau wies man entsprechende Vorwürfe zurück. Es habe sich nicht um einen Preis, sondern um einen Qualitätswettbewerb gehandelt.

Als das Ingenieurbüro Schneller Schmidhalter Ritz AG bei der Pro-

jektierung des Südteils des Lötschberg-Basistunnels mitberücksichtigt wurde, geriet auch der Walliser CVP-Nationalrat Paul Schmidhalter als Büroteilhaber in Verdacht, seine Berner Kontakte ausgenutzt zu haben. Schmidhalter gibt zwar zu: "Weil ich durch meine Arbeit in der Verkehrskommission frühzeitig über die Projekte Bescheid wusste, konnte ich meinem Büro sicherlich helfen." Doch insgesamt beurteilt er sein damaliges Mandat eher als Nachteil: "Die entsprechenden Instanzen mussten bei diesem Entscheid doppelt vorsichtig sein. Denn sie wussten, dass ihnen ein Vorwurf gemacht worden wäre, hätten sie nicht wirklich die qualitativ und preislich beste Bewerbung eingereicht."

Noch bevor der Auftrag ausgeführt war, wurde Schmidhalter aus dem Büro entlassen. Seine Partner hatten den Eindruck, sein Engagement für eine andere Linienführung der Autobahn N9 schade dem Unternehmen bei der Suche nach neuen Aufträgen. □

Die Berner Tiefbaulobby

Ausser den Parlamentariern, die in der nebenstehenden Abbildung aufgeführt sind, haben noch weitere Volksvertreter direkten Einfluss auf Ingenieurbüros und Bauunternehmen:

Nationalrat

Aregger, Manfred (FDP/LU)	- dipl. Bauingenieur HTL
Bezzola, Duri (FDP/GR):	- Bezzola + Cie AG, Scuol, Verwaltungsratspräsident
	- Schw. Baumeisterverband, Zentralvorstand
Bührer, Gerold (FDP/SH):	- Strabus AG, Schaffhausen, Verwaltungsrat
Columberg, Dumeni (CVP/GR):	- Murer SA, Sedrun, Verwaltungsratspräsident
Eymann, Christoph (LPS/BS):	- eh. Sekretär Tiefbauunternehmerverband Basel
Gysin, Hans Rudolf (FDP/BL):	- Direktor des Gewerbeverbandes Baselland
Hasler, Ernst (SVP/AG):	- Hasler Bau AG, Strengelbach, Verwaltungsratspräs.
Loretan, Otto G. (CVP/VS):	- BLS Alptransit AG, Verwaltungsrat
Raggensbass, Hansueli (CVP/TG):	- Egolf AG, Weinfeld, Verwaltungsrat
Steinegger, Franz (FDP/UR):	- CSC SA, Lugano
Steinemann, Walter (FDP/SG):	- Grübler AG, St. Gallen, Verwaltungsratspräsident
Steiner, Rudolf (FDP/SO):	- Baumann Bautechnik, AG, Olten, Verwaltungsrat
	- Jura Strassen und Beton AG, Solothurn
Theiler, Georges (FDP/LU):	- Theiler+Kalbermatter AG, Luzern, Verwaltungsrat
	- Unibau-Generalunternehmung AG, Buochs
Weigelt, Peter (FDP/SG):	- Fachverband für Sand und Kies, PR-Berater
Widrig, Hans-Werner (CVP/SG):	- Bomkli Wohnbau AG, Buchs, Verwaltungsratspräs.
	- Ruba Wohnbau AG, Bad Ragaz, Verwaltungsratspr.

Ständerat:

Bloetzer, Peter (CVP/VS):	- BIAG Bloetzer, Pfammatter & Partner AG, Visp, Verwaltungsratspräsident
Loretan, Willy (FDP/AG):	- Aeckerli AG, Zofingen, Verwaltungsrat
Maissen, Theo (CVP/GR):	- Kantonale Projektkommission "Alp Transit Gotthardbasistunnel", Mitglied
Reimann, Maximilian (SVP/AG):	- KBS AG Schafisheim, Verwaltungsrat
	- KBB AG, Birr, Verwaltungsrat

(Liste nicht vollständig)

Verflechtungen der Bauwirtschaft mit der Politik

(unvollständiger Ausschnitt)

