

Stadtratssitzung vom 14. Februar 2019

**Postulat Nr. P 24/2018**

## **Postulat betreffend Optimierung des Strassen- und Leitungsbaus in der Gemeinde Thun**

Fraktion FDP und Mitunterzeichnende vom 20. September 2018; Beantwortung

---

### **Wortlaut des Postulates**

Der Gemeinderat wird gebeten, die folgenden Punkte zu prüfen:

1. Zukünftige grosse Strassenbauprojekte mit Leitungsunterhalt in der Stadt sind auf möglichst kleine und kurze Belegung des Strassenraums zu optimieren, damit die Verkehrsströme so wenig wie möglich gestört werden. Alle an Planung und Bau beteiligten Stellen und Unternehmen sind durch geeignete Anreizsysteme zu motivieren, die Bauzeit so kurz wie möglich zu halten. Die baulichen Massnahmen und Verfahren sind auf schnelle Bauzeiten zu optimieren. Dies bedeutet, dass bereits bei der Planung innovative, effiziente Verfahren und Bauabläufe gesucht werden. Dabei sind mindestens folgende Methoden zu berücksichtigen:
  - a. Grosse und umfangreiche Strassenbauprojekte sollen immer mindestens im 2-Schichtbetrieb geplant und ausgeführt werden.
  - b. Die Leitungsmontagearbeiten sind so zu vergeben, dass nicht die Energie Thun AG infolge Kapazitätsengpässe den Flaschenhals bildet. Es sind langjährige Leistungsvereinbarungen mit privaten Firmen einzugehen, damit für den geforderten Schichtbetrieb die nötigen Spitzenkapazitäten auf dem Markt eingekauft werden können.
  - c. Die Leistungsfähigkeit der offerierenden Firmen ist hinsichtlich einer möglichst kurzen Bauphase bzw. der Fähigkeit zum Schichtbetrieb sicherzustellen.
  - d. Es sind so viel Fertigelemente wie möglich zu verwenden, so wenig Ortsbeton wie nötig.
  - e. Es ist ein Bonus/Malus System zu etablieren, bei welcher die betroffenen Firmen die ausgehandelten Zeitvorgaben übertreffen (Bonus) können. Bei Verzögerung sollen die verantwortlichen Firmen belangt werden können (Malus).
  - f. In stark befahrenen Gebieten ist der Einbau von unterirdischen, begehbaren Leitungskanälen aus Fertigelementen zu prüfen.
2. Neben den Projektierungs- und Bau- und Unterhaltskosten sind auch die durch die Bauarbeiten implizierten indirekten Kosten (Staukosten, Umsatzeinbussen durch schlechte oder fehlende Erreichbarkeit, etc.) zu beziffern.

### *Begründung*

Die in diesem und im nächsten Jahr stattfindenden Sanierungsarbeiten am Berntorkreisel und Lautorkreisel sowie weiteren Baustellen haben zu grossen und einschneidenden Auswirkungen auf die Mobilität in der Innenstadt Thun und andererseits auf die Umsätze vieler Innenstadtgeschäfte geführt. Diese unschöne Situation hat zur Eingabe des «Postulats P 9/2018 betreffend drastische Umsatzeinbussen wegen Bauarbeiten in der Innenstadt - dringlicher Handlungsbedarf gegeben» durch drei bürgerliche Postulanten geführt und gleichzeitig wurde eine breit abgestützte und überparteiliche Petition mit über 5'000 Unterschriften zum gleichen Thema eingereicht.

Die in Folge durch den Gemeinderat eingeleiteten Korrekturmassnahmen führten nur bedingt zu einer Verbesserung der Situation. Grundsätzlich war und ist das Hauptproblem, die lange Bauzeit, nicht gelöst. Den Interpellanten scheinen die durch die Verantwortlichen aufgezeigten Gründe dieser langandauernden Bautätigkeit nicht stichhaltig genug. Insbesondere glauben wir, dass fehlende Planungsvarianten und wenig innovative Bauverfahren zu der jetzigen unbefriedigenden Situation geführt haben.

Insbesondere bezweifeln wir, dass die für die Rohrbautätigkeiten bzw. den Leitungsbau zuständige Energie Thun AG über die Kapazität verfügt, im 2-Schichtbetrieb zu arbeiten. Es wäre abgesehen davon auch nicht wirtschaftlich, wenn die Energie Thun AG ihre Kapazitäten auf solche Spitzenbelastungen, wie sie zurzeit in Thun herrschen, ausrichten würde.

Vergleiche mit anderen Städten zeigen sinnvolle Lösungsansätze auf. Der Energieservice Biel z.B. vergibt sehr viel Aufträge extern. Der Anteil an selbstverlegten Rohrleitungen ist vermutlich unter 50 Prozent. Auch in Bern (ewb) werden grössere Rohrbauarbeiten fremd vergeben und der grösste Versorger im Kanton, die WVRB AG, vergibt sämtliche Aufträge extern. Teilweise im Packet mit den Baumeisterarbeiten, teilweise im Direktauftrag als Nebenunternehmer zum Baumeister.

Es darf nicht sein, dass die Spitzen der entsprechenden Bauarbeiten in anderen Städten mit externen (privaten) Unternehmern gebrochen werden und in Thun die Baustellen prinzipiell länger dauern, weil keine Anreizsysteme für kurze und effiziente Bauverfahren angewendet werden und wir infolge des Leitungsbaumonopols der Energie Thun AG längere Bauzeiten in Kauf nehmen müssen.

Der Planung und Bauleitung kommen eine grosse Bedeutung zu, damit rasch und effizient gebaut werden kann. Diesem Aspekt ist bei der Vergabe der Ingenieuraufträge mehr Gewicht zu geben. In Albertville werden beispielsweise in vielbefahrenen Strassen die Leitungen in begehbare Kanäle aus Fertigelementen verbaut. Die Baustelle ist nur ca. 50 m lang, vorne ein Bagger der den Aushub besorgt, hinten einer der die Elemente einsetzt und zuschüttet, die Montagephase erfolgt unterirdisch in den Kanälen, ohne Behinderung des Verkehrs.

Bei der Linienführung des öffentlichen Verkehrs während der Bauphase sind Gegenverkehr-Linienführungen nur nach Berechnung und Abwägung der zu erwartenden Stauwirkungen zuzulassen. Beispielsweise ist der Gegenverkehr der STI Linie im Bereich der Sinnebrücke regelmässig Auslöser für grosse Rückstauungen in der Stadt. Dem Langsamverkehr sind bei Strassensperrungen Alternativen anzubieten. In der jetzigen, eingangs beschriebenen Bauphase, ging das Verkehrskonzept für Velofahrer schlicht vergessen, insbesondere die Querung des Bernortkreises und die Achse Bernort-Lauttor wurde nicht gelöst. Viele Bussen mit entsprechend vielen frustrierten VelofahrerInnen und dadurch ein geringeres Umsteigepotenzial als möglich sind die Folge.

Zum Aufbau des entsprechenden Know-how im Bereich Strassen- und Leitungsbau regen wir dem Gemeinderat an, eine Expertentagung durchführen, um Impulse Expertisen für zukünftige Projekte zu erlangen. Dabei sollen insbesondere auch Fachleute aus der Privatwirtschaft beigezogen werden. Damit würde er Themenleaderschaft beweisen und den Tatbeweis liefern, dass er ernsthaft gewillt ist, die für eine intakte Infrastruktur einer Stadt notwendigen Unterhaltsarbeiten so kurz und effizient wie möglich halten will.

### **Stellungnahme des Gemeinderates**

Das Tiefbauamt der Stadt Thun setzt grundsätzlich bei allen Baustellen auf kurze Bauzeiten. Ausnahmen werden nur gemacht, wenn technische, ökologische oder spezielle wirtschaftliche Randbedingungen dies nicht zulassen. Bei Baustellen, die den Verkehr oder Dritte stark beeinträchtigen, insbesondere im Strassenbereich, werden die Auswirkungen im Vorprojekt berücksichtigt. Diese Randbedingungen bilden die Vorgaben für die Ausschreibung der Baumeisterarbeiten. Bei den abgegebenen Angeboten der Baumeister bilden deren Bauprogramm, die Qualität der Schlüsselpersonen und die Leistungsfähigkeit, neben dem Preis, wichtige Vergabekriterien. Nach der Arbeitsvergabe werden mit den vor Ort eingesetzten Fachleuten die Bauphasen, die Verkehrsführungen, die Zugänglichkeiten für die Anstösser, die Ressourcen aller Beteiligten und der Maschinenpark des Unternehmers im Detail optimiert. Weitere Faktoren sind zum Beispiel die aktuellen Bedürfnisse der betroffenen Grundeigentümer und Geschäftsleute, die Jahreszeit, das vorherrschende Wetter und die privaten Baustellen.

Die Stadt Thun setzt anstelle von Vorgaben für den 2-Schicht-Betrieb auf die Intensivbauweise. Ein 2-Schichtbetrieb bringt bei signifikant höheren Kosten nicht, wie fälschlich angenommen, die doppelte Leistung. Eine Baustelle ist kein autonomer «geschützter» und unabhängiger Arbeitsplatz. Vor, parallel und hinter den Arbeiten auf der Baustelle steht eine umfangreiche Wertschöpfungskette. Partner, die auf der gleichen Baustelle Montagen ausführen, Lieferanten, Beton- oder Belagswerke, Transportunternehmer, Entsorgungsunternehmen etc. sind meistens nur in den normalen Tageszeiten im Einsatz. Sonderregelungen können aus arbeitsrechtlichen und anderen betriebstechnischen Gründen nur

in Ausnahmefällen erreicht werden und sind, wenn überhaupt möglich, nur für eine kurze Zeit und mit unverhältnismässigen Zusatzkosten verbunden. Die Baulärmrichtlinie schränkt die Arbeiten besonders im Stadt- und Wohnbereich zeitlich und intensitätsmässig ein. Mit einem 2-Schicht-Betrieb sind die Anwohner in ihrer Abendruhe- und Nachtruhe gestört.

Die Stadt Thun setzt aus gesellschaftlichen, technischen, gesetzlichen und wirtschaftlichen Gründen auf die Intensivbauweise. Dies bedeutet, dass die Stadt Thun bei Baustellen mit starken verkehrlichen Behinderungen konkrete Zielvorgaben für den Bauablauf, Baubeginn und -ende, möglichen Arbeitszeiten und die Verkehrsführungen vorgibt. Es bleibt dem Unternehmer aber freigestellt, wie er die Baustelle weiter optimiert.

Zum Beispiel ist es möglich, wenn dies Sinn macht, mit zwei Gruppen nebeneinander, oder etwas zeitlich verschoben, zu arbeiten. Das entspricht zwar nicht dem im Postulat geforderten 2-Schicht-Betrieb, kann aber effizienter sein und nimmt Rücksicht auf die gesetzlichen Vorgaben, die Ruhebedürfnisse der Anwohner und Geschäfte (z.B. Hotels) und nicht zuletzt auf die längerfristige Arbeitsleistung der Arbeiter auf der Baustelle. Oft wird letzteres vergessen, denn nur Arbeiter, welche ein gewisses Mass an Arbeitsqualität vorfinden, bringen die geforderte Quantität und vor allem Qualität.

Die Leistungsfähigkeit ist, neben der Qualität, in den Submissionen der Stadt Thun immer ein wichtiges Thema. Bei Baustellen auf den stark frequentierten Verkehrsachsen wird beim Angebot der Unternehmer ein Bauprogramm mit Angaben zum Personal-/Gruppeneinsatz sowie darin enthaltene Zeitreserven einverlangt und für die Vergabe bewertet.

Aus wirtschaftlichen Gründen kommen, wo sinnvoll und möglich, standardisierte Fertigelemente (z.B. Schächte) zum Einsatz. Bei der Berntorbaustelle waren das auch Spezialanfertigungen, z.B. 30 Tonnen schwere Schächte. Dies ist aber aus folgenden Gründen nicht immer möglich:

- Die Geometrie kann manchmal erst nach dem Aushub exakt bestimmt werden.
- Das Produktionsfenster muss frühzeitig, meist Wochen im Voraus, reserviert werden.
- Ein Reagieren auf Unvorhergesehenes (z.B. Leitungen, alte Stadtmauern, Fels) beim Aushub ist kaum mehr möglich, da das Spezialteil bereits produziert ist und eigentlich auch auf dem Transport sein müsste, damit es direkt nach dem Aushub eingebaut werden kann.
- Diese Spezialanfertigungen werden vielfach nicht in der Region hergestellt. Die Wertschöpfung findet also anderswo, teilweise im nahen Ausland statt.

Die Anwendung eines Bonus-Malus-Systems ist im städtischen Tiefbau nicht üblich, da kaum anwendbar. Jede Anpassung, technisch, zeitlich etc. führt zu Diskussionen und Schuldabweisungen und landet im schlechtesten Fall sogar vor dem Richter. Bonus-Malus-Systeme eignen sich nur für klar definierte, von Interessen Privater oder Dritter unabhängigen Baustellen oder bei «linearen» Grossbaustellen mit einem Bauablauf im Taktsystem, z.B. Tunnel- und Brückenbaustellen oder im konventionellen Industrie- und Hochbau. Bei Baustellen mit vielen Randbedingungen und Einflüssen wie: Baugrund, Bautechnik der anderen Infrastrukturbetreiber (Strom, Wasser, TV etc.), unbekannte Leitungen oder Leitungstrassen (Geometrie), Archäologie, Verkehr, parallele Baustellen, private unbekannte Interessen, politische Einflussnahmen etc., welche in ihrer Summe und Einfluss auf den Bauablauf haben, ist eine Definition des Bauablaufes in den seltensten Fällen im Voraus möglich. Diese Fakten sind praktisch ausnahmslos bei Tiefbauprojekten im Stadtgebiet mit der intensiven Nutzung des Untergrundes durch Leitungen gegeben.

Staukosten und Umsatzeinbussen sind kaum wirklich zu berechnen und zu beziffern. Wohl aber kann man feststellen, dass bei den Strassenbaustellen der Stadt Thun in den angrenzenden Parzellen und Liegenschaften eine sichtbare zusätzliche Wertschöpfung stattfindet, meistens im Mehrfachen der Baukosten der Strassenkosten. An einer neu gestalteten Strasse, wie der umgestalteten Berntorgasse im Jahre 2009, sind viel attraktive Neunutzungen entstanden. Die Berntorgasse wurde von einer Hinterhofadresse zum attraktiven Innenstadtgässli mit Charme.

Alle Baustellen im Stadtgebiet werden heute mit den verschiedenen beteiligten Betreibern von Leitungen und mit gemeinsamen Sitzungen koordiniert. Dies geschieht regelmässig mit der Energie Thun AG, welche die Leitungsnetze Strom, Wasser und Gas betreibt. Als zusätzliche Massnahme zur weiteren Verbesserung der Prozesse der Baukoordination und -planung ist eine Überprüfung unter Beteiligung des VR-Präsidenten und der Geschäftsleitung der Energie Thun AG zusammen mit dem Vorsteher Bau und Liegenschaften und dem Stadttingenieur vereinbart. Die erste Besprechung findet am 11. Januar 2019 statt.

Da die Prüfung der Anliegen des Vorstosses mit dieser Stellungnahme bereits erfolgt ist, kann das Postulat angenommen und gleichzeitig abgeschrieben werden.

**Antrag**

Annahme und gleichzeitige Abschreibung.

Thun, 16. Januar 2019

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident  
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber  
Bruno Huwyler Müller